

Aan

- De Colleges van Burgemeester en Wethouders van de 21 deelnemende gemeenten
- De raden van de 21 deelnemende gemeenten

Bezoekadres
Raiffeisenstraat 18
5611 CH Eindhoven
Postadres
Postbus 985
5600 AZ EINDHOVEN

uw kenmerk	uw brief van	ons kenmerk	datum
		100561-3076\JW\HLE	12 juli 2023
onderwerp		e-mailadres	
Bekostigingssystematiek bereikbaarheid Brainport		j.wiggers@metropoolregioeindhoven.nl	

Geacht college, geachte raad,

In de vergadering van 5 juli 2023 heeft het Algemeen Bestuur MRE ingestemd met het vrijgeven van de notitie "regionale bekostigingssystematiek" voor besluitvorming in uw raad.

Unieke samenwerking voor de regionale bereikbaarheid

Eind vorig jaar slaagden wij er als regio in om met het Rijk en onze provincie een pakket maatregelen af te spreken om de bereikbaarheid van onze regio te verbeteren. Dit is dringend noodzakelijk vanwege het aanhoudende economische succes van Brainport. Dit, ook voor wat betreft de omvang, unieke pakket van 1,6 miljard euro kwam tot stand doordat de regio aanbood gezamenlijk een zesde deel van de investeringen te dragen. Deze regionale bijdrage wordt geleverd door ons als gemeenten gezamenlijk, door de provincie en door ons bedrijfsleven. Deze aanpak is uniek in Nederland. Nu is het moment daar om ook als MRE-gemeenten ons deel op tafel te leggen.

Om hieraan invulling te geven is in voorliggende notitie een bekostigingssystematiek voor de regionale bereikbaarheid uitgewerkt. Met dit voorstel geven we vorm aan het collectief belang van bereikbaarheid van onze regio. Na de regionale Bereikbaarheidsagenda in 2016 is dit voor de regio, de eerste keer dat met elkaar als 21 gemeenten een besluit genomen moet worden over de kostentoe rekening en gemeentelijke bijdrage voor een regionaal mobiliteitspakket van deze omvang. Niet alle gemeenten zullen in dezelfde mate meedelen in het maatregelenpakket zoals dit nu voorligt. Wij, en met ons het Algemeen Bestuur, zijn er wel van overtuigd dat dit maatregelenpakket noodzakelijk is om de regio bereikbaar te houden. En daarmee dient het zowel het belang van uw gemeente als van onze 21 gemeenten gezamenlijk.

Belang van de bereikbaarheid van de gehele regio

In het belang van de bereikbaarheid van de gehele regio onderschrijven wij ook de noodzaak van de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem voor de hele regio. Daarom heeft het Algemeen Bestuur een expliciet besluit hierover genomen:

"De MRE geeft opvolging aan de afspraken uit het BO MIRT 2022 en stelt in het najaar een gezamenlijk mobiliteitspakket vast, waarvan het regionale deel door het Poho mobiliteit wordt herkend en wordt

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

vastgesteld als toekomstige bereikbaarheidsmaatregelen. Dit vormt de basis om voor wat de (boven-)regionale maatregelen betreft met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) te komen tot afspraken over bekostiging. Voor dit gezamenlijke mobiliteitspakket wordt de vastgestelde bekostigingssystematiek gebruikt en spannen we ons als gehele MRE-regio in. Ook bij toekomstige mobiliteitsontwikkelingen binnen de MRE is het uitgangspunt dat de MRE één ecosysteem is, waarbij deze mobiliteitspakketten de gehele regio vertegenwoordigen en gezamenlijke financiering plaatsvindt op basis van de vastgestelde bekostigingssystematiek en wederkerigheid”.

Brief aan de provinciale formateur(s) m.b.t. OV-voorziening

Tijdens de bespreking in het Algemeen Bestuur is nadrukkelijk de zorg geuit over de aanzienlijke verschillen die er zijn in OV-bereikbaarheid binnen onze regio. Verbetering van met name het openbaar busvervoer is dringend noodzakelijk om de regio en de kernen, juist gezien de groei die onze hele regio doormaakt, bereikbaar en leefbaar te houden. De provincie Noord-Brabant is als OV-autoriteit verantwoordelijk voor de OV-Concessies en het busvervoer in de regio. Daarom hebben we als Metropoolregio in een brief aan de formateur van de provincie Noord-Brabant een urgente oproep gedaan de beschikbaarheid en kwaliteit van het busvervoer in de regio te verbeteren.

Wat vragen we nu aan u als gemeenteraad?

Het is van het grootste belang dat we nu gezamenlijk deze stap zetten, ook als model voor de verdere wederkerige samenwerking op het gebied van regionale bereikbaarheid.

Aan u wordt gevraagd in te stemmen met de regionale bekostigingssystematiek en de bijdrage per gemeente zoals opgenomen in de notitie, maar wel met in acht name van de nadere uitwerking hiervan in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK). De MRE stelt een SOK op, die in het najaar aan alle gemeenten ter vaststelling zal worden aangeboden. In deze SOK worden afspraken vastgelegd over de werkwijze van de regionale bekostigingssystematiek en het bijbehorende publieke bereikbaarheidsfonds.

Ter ondersteuning van het besluit door uw raad zijn wij als dagelijks bestuur beschikbaar om een toelichting te geven op dit voorstel. Daarnaast kunnen wij u desgewenst ondersteunen bij inhoudelijke vragen en onderbouwing.

Wij verzoeken u uiterlijk 15 november 2023 aan ons kenbaar te maken welk besluit u heeft genomen.

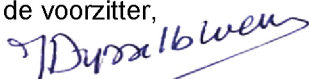
Ter voorbereiding van uw besluit is bijgevoegd:

- Concept-raadsvoorstel
- De notitie “Bekostigingssystematiek bereikbaarheid Brainport”
- Notitie “gestelde vragen”.
- Brief inzake OV aan de formateur

Met vriendelijke groet,

het Dagelijks Bestuur
van de Metropoolregio Eindhoven,

de voorzitter,



J.R.V.A. Dijsselbloem.

de secretaris,



mevrouw J. Wiggers.

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Provincie Noord-Brabant
t.a.v. formateur(s)

Cc: Statenleden

uw kenmerk	uw brief van	ons kenmerk 100561-3074\TPU\HLE	datum 12 juli 2023
onderwerp "Een bushalte staat voor leefbaarheid in stad én dorp!"		e-mailadres t.pulles@metropoolregioeindhoven.nl	

Geachte formateur(s),

Begin april hebben we ter inspiratie voor het bestuursakkoord aan uw voorganger en de statenleden de belangrijkste zes punten van onze regio onder de aandacht gebracht. Vanuit het algemeen bestuur versturen wij u aanvullend deze brief om één van deze zes punten nadrukkelijker bij u onder de aandacht te brengen: de bereikbaarheid van de gehele regio!

De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Zowel voor de huidige 800.000 inwoners als voor de toekomstige 200.000 extra inwoners van onze regio. Er ligt een opgave van 100.000 woningen en meer dan 400 hectare extra bedrijventerreinen tot 2040.

Samen met u, provincie, het rijk én het bedrijfsleven investeren we de komende jaren bijna € 1,6 miljard extra om de regio niet vast te laten lopen. Deze investeringen, in o.a. Knoop XL, A58, A2, fietspadenstructuur, de regionale hubs en het OV-knooppunt bij Eindhoven CS, waar al deze buslijnen samen komen, zijn een eerste stap. Daar betalen we allemaal aan mee vanuit het besef hoe belangrijk goede busverbindingen zijn. Maar dan moeten die bussen er wel zijn, en komen! Er is simpelweg meer nodig om de regio bereikbaar te houden. Het OV-netwerk en de dienstregeling spelen in de mobiliteitstransitie een belangrijkere rol én moeten meegroeien met de regio. Daarvoor moeten we o.a. blijven investeren in het OV-netwerk en dit mee laten groeien. Voor de gehele regio.

Wij maken ons ernstige zorgen over de OV-bereikbaarheid in delen van de regio

De regio ontwikkelt een visie voor de mobiliteit in de regio. Onderdeel daarvan is de doorontwikkeling van de OV-ontsluiting in het stedelijk gebied. Wij voelen en ervaren van de provincie veel steun hiervoor. Er zijn echter ook aanzienlijke verschillen in de OV-bereikbaarheid tussen de verschillende delen van onze regio. Dit betekent dat het OV onvoldoende alternatief biedt. Ook buiten het stedelijk gebied is een doorontwikkeling van OV nodig. Hiervoor vragen wij uw steun.

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

De bereikbaarheid van voorzieningen en werk leiden tot congestie op het wegennet in spitsuren. In de daluren is er zelfs sprake van 'onbereikbaarheid'. Nu al ervaren de inwoners van landelijke gemeenten als Asten, Reusel-De Mierden, Gemert-Bakel of Someren de bereikbaarheid per OV als zeer problematisch. De mobiliteitstransitie maakt ook hier OV belangrijker, ook omdat een deel van de groei van de regio hier zal plaatsvinden. Het OV moet beter, niet alleen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid hier, maar ook om de druk op en van het mobiliteitssysteem in de hele regio en in het bijzonder nabij de drukste locaties beheersbaar te houden. De lage vervoersfrequentie zorgt ervoor dat het aanbod niet passend is voor de huidige situatie en zeker niet goed aansluit op de schaa sprong en de gewenste mobiliteitstransitie. Als we in de gehele regio 30% sociale huurwoningen moeten bouwen moet het besef er ook zijn dat hele groepen afhankelijk zijn van een goed werkend OV-systeem. Zodat de druk op het stedelijk gebied niet nog verder toeneemt.

Verbetering van het OV in het landelijk gebied is voor ons noodzakelijk om de regio en de kernen bereikbaar en leefbaar te houden. Met maximaal een beperkt aantal overstappen moeten (bovenlokale) voorzieningen zoals onderwijs en banen bereikbaar zijn, ook zonder eigen auto en zeker als deze buiten fietsafstand liggen. Bereikbaarheid van voorzieningen, werk en sociale contacten dragen tenslotte bij aan een hogere ervaren brede welvaart. Het onderschrijven van deze constatering lezen we ook terug in het rapport van de drie planbureaus, 'Elke regio telt'.

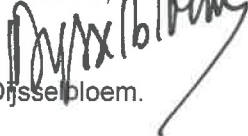
Het algemeen bestuur van de MRE doet daarom ook de volgende oproep aan u:

- **Investeer in betrouwbaar OV in de gehele regio met brede welvaart als uitgangspunt;**
- **Hanteer bij de OV-concessie de leefbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen in de gehele regio als belangrijke criteria;**
- **Ontwikkel het HOV-netwerk verder door met slimme aantakkingen richting het landelijk gebied;**
- **Investeer in rechtstreekse lijnen naar economische (top)locaties in de gehele regio en sluit dit aan op het HOV-netwerk;**
- **Investeer, in aanvulling op een HOV-netwerk, in een stabiel fijnmazig en toekomstbestendig netwerk met ontsluitende OV-lijnen!**
- **Faciliteer de overstap tussen vervoermiddelen door in te zetten op voorzieningen bij bushaltes (fietsenstallingen, reisinformatie, bereikbaarheid)**

Met vriendelijke groet,

het Algemeen Bestuur
van de Metropoolregio Eindhoven,

de voorzitter,


J. Dijsselbloem.

de secretaris,


mevrouw J. Wiggers.

Doel notitie en essentie van het voorstel

Om invulling te geven aan de regionale bijdrage t.b.v. de schaa sprong van de Brainport is in voorliggende notitie een regionale bekostigingssystematiek voor de bereikbaarheid uitgewerkt.

Voorliggend voorstel bestaat in essentie uit vier onderdelen:

1. Bereikbaarheidsopgave schaa sprong Brainport

- a. Recent werd duidelijk dat de Metropoolregio Eindhoven (MRE) veel harder groeit dan verwacht. In de komende jaren staat de regio voor een enorme opgave: het faciliteren van een schaa sprong en bijkomende vraagstukken.
- b. Om de groei aan inwoners, woningen en banen in Brainport Eindhoven op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren.
- c. De schaa sprong van de regio en de gewenste mobiliteitstransitie vragen om een forse investering. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moet samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare, krachtige samenwerkingspartner met een eenduidige strategie en een regionale bekostigingssystematiek.

2. Opzet regionale bekostigingssystematiek

- a. Om invulling te geven aan de regionale bijdrage t.b.v. de schaa sprong van de Brainport is op de schaal van de MRE een regionale bekostigingssystematiek voor de bereikbaarheid uitgewerkt.
- b. Onderdeel van deze bekostigingssystematiek is het opzetten van respectievelijk een Publiek en een Privaat Bereikbaarheidsfonds Brainport.
- c. Het Publieke Bereikbaarheidsfonds is bedoeld voor de regiobrede bekostiging van (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen t.b.v. de schaa sprong van de Brainport. Het Private Bereikbaarheidsfonds voor de private bekostiging.
- d. Het Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport wordt bij de MRE ondergebracht. Het Private Bereikbaarheidsfonds Brainport wordt ondergebracht bij Brainport Development.
- e. Per regionale bereikbaarheidsmaatregel worden bekostigingsafspraken gemaakt tussen de betrokken partijen. Hierbij worden vijf typen projecten onderscheiden, ieder met een eigen grondslag voor een mogelijke regionale bijdrage.

3. Voorstel voor bekostiging eerste maatregelenpakket

- a. In het verlengde van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport zijn maatregelen gedefinieerd die de komende periode uitgevoerd moeten worden om de schaa sprong te accommoderen.
- b. Voor de bekostiging van dit maatregelenpakket zijn in het BO MIRT op 9 november 2022 concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio. Dit heeft geresulteerd in verdeling waarbij het Rijk 63,5% van de kosten dekt en de regio 36,5% van de kosten dekt.
- c. Voor wat betreft de regionale bijdrage is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE gemeenten elk 1/3 deel van de regionale bijdrage dekken.

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

- d. In het verlengde hiervan zijn – in lijn met de regionale bekostigingssystematiek – voor dit eerste maatregelenpakket een kostenverdeelsteutel en een cashflowplanning uitgewerkt voor de MRE-gemeenten.

4. Voorstel voor bekostiging toekomstige maatregelen

- a. Afgesproken is dat het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport zoals vastgesteld door Rijk en Regio in het BO MIRT 2020, en uitwerkingen daarvan zoals het Verstedelijkingsakkoord en de regionale ontwikkelstrategie voor mobiliteit verder geconcretiseerd worden.
- b. Momenteel wordt conform de afspraken uit het BO MIRT 2022 invulling gegeven aan de opvolging van de afspraken Schaalsprong 2030 zoals onder 3 benoemd. Voor de strategische agenda richting 2040 van de Brainportregio Eindhoven worden aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen uitgewerkt voor de gehele MRE. Streven is om deze maatregelen voor het BO-MIRT in het najaar van 2023 op te leveren. Deze maatregelen vormen de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren.
- c. Deze maatregelen zijn te verdelen in verschillende soorten maatregelen met ieder een eigen bekostigingswijze. Hiervan komen de (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit de MRE-brede programmering – analoog aan het eerste maatregelenpakket – mogelijk in aanmerking voor cofinanciering door de provincie Noord-Brabant en het Rijk. Per maatregel zullen – met de regionale bekostigingssystematiek als handvat – bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen.

In de voorliggende notitie zijn deze onderdelen verder uitgewerkt.

1. Bereikbaarheidsopgave schaa sprong Brainport

a. Faciliteren schaa sprong

Brainport Eindhoven heeft zich de voorbije jaren ontwikkeld tot één van de krachtigste motoren van de Nederlandse economie. De kennisintensieve maakindustrie én het feit dat het in de Brainport regio goed wonen, werken en leven is, zorgt voor een forse groei. Recent werd duidelijk dat de Metropoolregio Eindhoven (MRE) veel harder groeit dan verwacht. Er is versneld actie nodig om te voorkomen dat de groei stagneert en de regio vastloopt. Wil Brainport Eindhoven zijn aantrekkingskracht behouden en versterken, is substantiële verbetering nodig van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat. De groei genereert kansen, maar betekent ook een toename van mobiliteit en toenemende druk op de woningmarkt, op de leefbaarheid en op de leefkwaliteit. In de komende jaren staat de regio voor een enorme opgave: het faciliteren van een schaa sprong en bijkomende vraagstukken. Dit vraagt op korte termijn om investeringen in extra woningen, in extra werklocaties en in een duurzaam mobiliteitssysteem. De huidige prognoses en afspraken gaan uit van circa 100.000 woningen in de periode tot 2040. De extra arbeidsplaatsen en extra woningen resulteren in meer verplaatsingen van, naar en binnen de MRE.

b. Mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk

In het verlengde van deze opgave hebben Rijk en regio de voorbije periode het MIRT¹-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport² uitgevoerd. Bovendien zijn voor het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) de groei en de bijbehorende randvoorwaarden vastgelegd in een verstedelijkingsakkoord. Ook voor de andere subregio's van de Metropoolregio Eindhoven (MRE) worden de beoogde verstedelijking en bereikbaarheid momenteel uitgewerkt in een regionale ontwikkelstrategie. Met deze uitwerkingen is er voor de gehele MRE inzichtelijk wat de schaa sprong vraagt op het vlak van bereikbaarheid. Om de groei aan inwoners, woningen en banen in Brainport Eindhoven op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Een mobiliteitssysteem dat meer inzet op OV- en deelconcepten, fietsen, lopen en smart mobility. Daarmee reduceren we de emissie van CO₂, stikstof, fijnstof en geluid en creëren we een aantrekkelijke leefomgeving. Inzet is om het dragende HOV-netwerk uit te breiden. De hoofdstructuur in de MRE wordt op logische plekken in het netwerk voorzien van goed bereikbare multimodale hubs. Op deze hubs wordt keuzevrijheid en de uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer gefaciliteerd. Hubs vormen belangrijke schakels in het multimodale netwerk; goed bereikbaar voor auto's vanaf het hoofdwegennet, ontsloten voor OV en de fiets en voorzien van een aanbod aan deelmobiliteit. Extra uitbreiding van het wegennet is mogelijk als het niet anders kan.

c. Stevige regionale samenwerking randvoorwaardelijk voor bijdrage partners

De MRE functioneert als 'daily urban system'; één regio waarin dagelijks de belangrijkste woon- en werkverplaatsingen plaatsvinden. Verplaatsingen houden niet op bij de grens van een gemeente. De gehele regio heeft baat bij verbeteringen in het (boven)regionale mobiliteitssysteem. Daarmee is mobiliteit een regionale opgave die vraagt om een regionale

¹ De Rijksoverheid wil de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland bevorderen. Rijksprojecten en –programma's hiervoor staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

² [MIRT onderzoek Brainportregio Eindhoven \(smartwayz.nl\)](#)

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

aanpak. In het verlengde werkt de MRE samen aan het bepalen en realiseren van mobiliteitsambities en opgaven. De schaa sprong van de regio en de gewenste mobiliteitstransitie vragen om een forse investering. Op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek zijn er tijdens het BO-MIRT in 2022 afspraken gemaakt tussen het Rijk, de provincie en de regio over een eerste maatregelenpakket (zie deel 3 van deze notitie). In aanvulling op dit eerste pakket wordt momenteel een aanvullend maatregelenpakket uitgewerkt voor de gehele MRE in het kader van de schaa sprong van de Brainport (zie deel 4 van deze notitie). Streven is om deze maatregelen voor het BO-MIRT in het najaar van 2023 op te leveren. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moet samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. De regio heeft deze partners niet alleen nodig om het in november 2022 overeengekomen pakket aan mobiliteitsmaatregelen te kunnen financieren, maar ook voor de financiering van toekomstige maatregelen. Ervaring leert dat een krachtige regionale samenwerking, de kans op een bijdrage van partners vergroot. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare samenwerkingspartner met een eenduidig geluid, een gezamenlijke strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Deze regionale bekostigingssystematiek is in voorliggende notitie uitgewerkt. Zo wordt het geheel veel meer dan de som der delen.

2. Opzet regionale bekostigingssystematiek

a. Bekostiging maatregelen

Als onderdeel van de pakketafspraken worden afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over de bekostiging van maatregelen. Bovendien worden voor het regionale aandeel in de Metropoolregio Eindhoven (MRE) bekostigingsafspraken gemaakt tussen de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE-gemeenten. Voor de maatregelen wordt steeds een verdeelsleutel bepaald tussen de betrokken partijen. Om te komen tot een verdeelsleutel tussen de betrokken partijen worden vijf type projecten onderscheiden (zie tabel 1). Elk type project kent een eigen grondslag voor de (regionale) bijdrage. Daarbij is overigens alleen bij projecten met een Rijksbelang sprake van een Rijksbijdrage. Daar waar het om een bijdrage van gemeenten en/of de provincie gaat, zullen respectievelijk de gemeenteraden en provinciale staten moeten instemmen met de financiële afspraken.

Type project	Grondslag regionale bijdrage
Rijksproject	100% Rijk (geen regionale bijdrage)
Route gebonden project	Route naar rato grondgebied wegbeheerder
Locatie gebonden project	Naar locatie project
Regiobreed project	Inwoneraantal
Combi-project	Combinatie bovenstaande

Tabel 1. Grondslag bijdrage naar type project.

b. Bereikbaarheidsfonds Brainport

Naast de eigen bijdrage van de uitvoerende partij (doorgaans de gemeente op wiens grondgebied het project wordt gerealiseerd), een projectspecifieke bijdrage van de provincie of een projectspecifieke Rijksbijdrage, kan er ook sprake zijn van een regiobrede bijdrage. De

METROPOOL

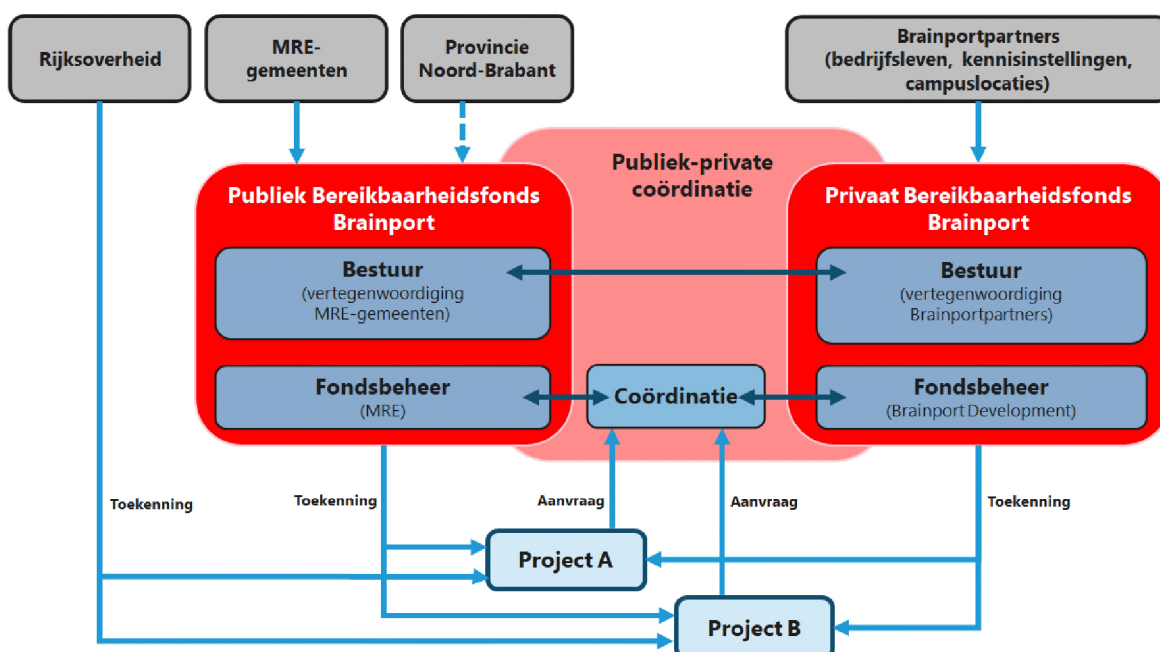
REGIO

EINDHOVEN

regiobrede bijdragen van MRE-gemeenten³ lopen via een Publiek Bereikbaarheidsfonds. De bijdragen van Brainportpartners lopen via een Privaat Bereikbaarheidsfonds Brainport. Vanuit deze fondsen vindt respectievelijk de regiobrede publieke en private cofinanciering van projecten plaats. De projectspecifieke, route-gebonden of locatie-gebonden bijdrage van gemeenten en de provincie gaan rechtstreeks naar het betreffende project. Deze bijdragen lopen dus niet via het Bereikbaarheidsfonds. Ook de Rijksbijdrage gaat rechtstreeks naar de projecten.

c. Governance Bereikbaarheidsfonds Brainport

Het Bereikbaarheidsfonds Brainport bestaat uit een publiek deel en een privaat deel (zie figuur 1).



Figuur 1. Governance Regionaal Bereikbaarheidsfonds Brainport.

Het Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport wordt bij de MRE ondergebracht. Het Private Bereikbaarheidsfonds Brainport wordt bij Brainport Development ondergebracht.

Voor wat betreft het Publieke Bereikbaarheidsfonds geldt dat de bestuurlijke coördinatie via de MRE loopt. De geografische schaal van de MRE komt overeen met het gebied waar de bereikbaarheidsmaatregelen landen. De MRE is bovendien een bestaande gemeenschappelijke regeling van de 21 gemeenten die betrokken zijn bij regiobrede projecten en financiering. Het beheer van een Regionaal Bereikbaarheidsfonds is een taak die past binnen de bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Regeling MRE (GR MRE). Het MRE is een bestaand openbaar lichaam met rechtspersoonlijkheid. Daarnaast is bestuurlijk de wens uitgesproken de bestaande governancestructuur op het gebied van mobiliteit te

³ Dit betreft de regiobrede bijdrage aan de hubs ad €6,6 miljoen (3^e kolom tabel 3) en aan de multimodale knoop ad €23 miljoen (laatste kolom tabel 3). Dit is exclusief de locatie gebonden bijdrage van de gemeente Eindhoven aan de multimodale knoop ad €44,5 miljoen die rechtstreeks wordt bijgedragen.

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

vereenvoudigen. Dit impliceert ook dat voor nieuwe ontwikkelingen – zoals het Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport – zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande bestuurlijke en organisatorische structuren. Het onderbrengen van het Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport bij MRE past daarin.

Dit kan door middel van een in te richten bestuurscommissie zoals voorzien in artikel 22 van de GR MRE, respectievelijk artikel 25 van de wet Gemeenschappelijke Regelingen. In deze bestuurscommissie kunnen één of meerdere bestuurders vanuit de MRE-gemeenten zorgdragen voor de bestuurlijke coördinatie (en verantwoording). De wijze waarop de provincie Noord-Brabant participeert is nog onderwerp van gesprek. Afhankelijk van de bestuurlijke keuze kan dit direct of meer indirect. Dat geldt dan ook voor het al dan niet zitting nemen in de bestuurscommissie.

De omvang en samenstelling van het fonds vraagt bovendien om een professionele administratieve organisatie in de vorm van fondsbeheer. Het fondsbeheer van het publieke Bereikbaarheidsfonds wordt binnen de MRE onder gebracht. De MRE heeft een goed trackrecord om zaken onafhankelijk te coördineren. Door de juiste expertise aan trekken wordt de uitvoeringskracht van de MRE en de beheersbaarheid van het fonds goed geborgd. De administratieve organisatie zou ook gebruikt kunnen worden voor de organisatie en coördinatie van vergelijkbare fondsen die in de MRE moeten worden ingericht.

Het Private Bereikbaarheidsfonds Brainport wordt georganiseerd en bestuurd vanuit de onafhankelijke economische ontwikkelorganisatie Brainport Development NV. Daarbij wordt – naar analogie van het Regiofonds Brainport – gekozen voor het onderbrengen van het fonds in een speciale fondsentiteit (besloten vennootschap). De op te richten Bereikbaarheids BV is een 100% dochteronderneming van Brainport Development NV.

Er wordt een gezamenlijke coördinatie ingericht bestaande uit een vertegenwoordiging van het publieke en private fonds. Deze publiek-private coördinatie ontvangt bekostigingsaanvragen vanuit de diverse projecten en zet deze uit bij beide fondsen. De formele toekenning van middelen aan projecten vindt – in onderlinge afstemming – rechtstreeks plaats vanuit respectievelijk het publieke en het private fonds. De publiek-private coördinatie draagt periodiek zorg voor voortgangsrapportages over de verschillende projecten. Eens per jaar en/of wanneer daar aanleiding toe is vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen het bestuur van het Publieke en het Private Bereikbaarheidsfonds Brainport. Hier worden de voortgang van de projecten en eventuele knelpunten besproken.

d. Afspraken en spelregels

Een robuuste en toekomstbestendige werking van de financiering van respectievelijk het Publieke en het Private Bereikbaarheidsfonds Brainport vraagt om een robuust afspraken- en spelregelkader. In het verlengde onderscheiden we een drietal overeenkomsten om de werking van de Bereikbaarheidsfondsen Brainport goed te verankeren:

1. Voor het Publieke Bereikbaarheidsfonds: Een **Samenwerkingsovereenkomst Publiek Bereikbaarheidsfonds Brainport** (hierna SOK) tussen de publieke partijen.
2. Voor het Private Bereikbaarheidsfonds BV: **Partnerovereenkomsten** tussen de betreffende Brainportpartner en het Bereikbaarheidsfonds BV.

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

3. **Subsidiebeschikking** voor de afzonderlijke projecten die een beroep doen op financiering vanuit de fondsen.

Voor wat betreft het publieke fonds worden de afspraken over de werking van het fonds vastgelegd in een **Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsfonds Brainport** (hierna SOK). Deze overeenkomst wordt gesloten tussen de publieke partijen die een bijdrage leveren aan het Publieke Bereikbaarheidsfonds. In deze SOK worden afspraken vastgelegd over de werkwijze van het fonds, over de organisatie (inclusief capaciteit, rol- en taakverdeling) en over de governance (inclusief overlegstructuur en escalatie). Ook worden in de SOK afspraken vastgelegd over de financiering van het fonds, over indexatie, over BTW, over de verdeling van de gelden over projecten, over handelswijze bij uitnutting van beschikbare middelen en/of wat te doen met eventuele overschotten. En over (eventueel) toe en uittreden van partijen, over geschillen en over duur/opheffing van het fonds.

Voor wat betreft het private Bereikbaarheidsfonds BV worden afspraken over de werking van het fonds en de bijdrage van Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) vastgelegd in separate **Partnerovereenkomsten** tussen de betreffende Brainportpartner en het Bereikbaarheidsfonds BV. Deze partnerovereenkomsten zullen voor wat betreft de inhoud grote gelijkenis vertonen met de samenwerkingsovereenkomst tussen publieke partijen. Tegelijkertijd bieden de afzonderlijke Partnerovereenkomsten de ruimte om de voorwaarden en condities van de Brainportpartners separaat en specifiek vast te leggen.

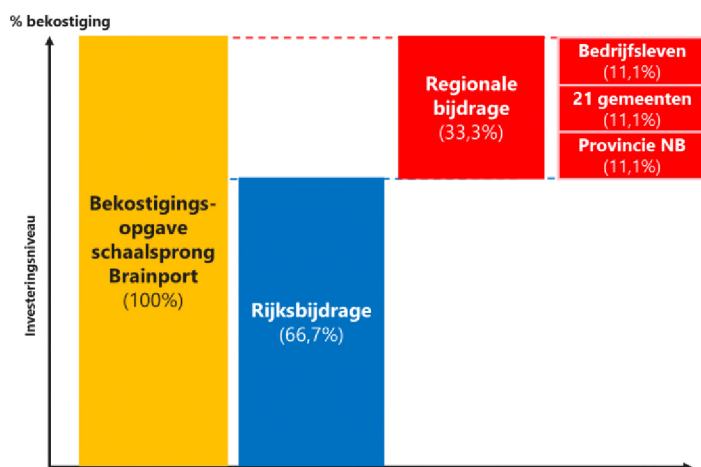
Daarnaast zullen de voorwaarden voor de afzonderlijke projecten die aanspraak kunnen maken op de fondsen, worden vastgelegd in separate **Subsidiebeschikkingen**. In de Subsidiebeschikking zullen spelregels worden vastgelegd over de wijze van toekenning van middelen, over indexatie en over BTW. Ook worden in de Subsidiebeschikking afspraken vastgelegd over verantwoording richting de fondsen en over de handelswijze bij afwijkingen t.o.v. de oorspronkelijke raming en/of de planning.

3. Voorstel bekostiging eerste maatregelenpakket

a. Bekostigingsafspraken Rijk – Regio

In het verlengde van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is een eerste pakket aan maatregelen gedefinieerd dat de komende periode uitgevoerd moet worden om de schaa sprong te accommoderen. Dit maatregelenpakket (zie tabel 2) resulteert in een investering van € 1.570 mrd (incl. BTW, prijspeil 2022). Voor dit overeengekomen maatregelenpakket was de inzet dat het Rijk circa 2/3 en de regio circa 1/3 van de kosten van het pakket dekt. Voor het regionale aandeel was de insteek om 1/9 deel van het totale bedrag te dekken vanuit de provincie Noord-Brabant, 1/9 deel vanuit het bedrijfsleven en 1/9 deel vanuit de MRE gemeenten (gezamenlijk dus 1/3 deel van het totaal). Voor toekomstige maatregelenpakketten zal steeds opnieuw een verdeelsteutel moeten worden bepaald tussen betrokken partijen.

METROPOOL REGIO EINDHOVEN



Figuur 2. Samen investeren vanuit een Regionaal Bereikbaarheidsfonds Brainport

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) Leefomgeving op 21 juni 2022 en het BO-MIRT op 9 november 2022 zijn per opgave concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio. Daarbij ging het over de omvang van de Rijksbijdrage en het deel waarvoor de regio aan de staat (zie tabel 2). Hier is – op basis van de nadere uitwerking van de maatregelen – uiteindelijk een verdeling uitgekomen waarbij het Rijk 63,5% van de kosten dekt en de regio 36,5% van de kosten dekt. Voor de opgave ‘Hoofd- en onderliggend wegennet’ geldt dat dit wel onderdeel is van het afgesproken pakket, maar dat hiervoor nog geen investeringsraming bekend is en om die reden ook geen verdelingsafpraak is gemaakt. Er is afgesproken tussen Rijk en regio dat hierover uiterlijk in het BO-MIRT van 2024 nadere afspraken worden gemaakt.

Opgave	Besluitvorming	Investeringsraming [mio € - incl. BTW]	Deel Rijk [mio € - incl. BTW]	Deel Regio [mio € - incl. BTW]
Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie	<i>BO Leefomgeving 21 juni jl.</i>	185	46,25	138,75
Versnellingsopgave Fellenoord/ Knoop XL Eindhoven	<i>BO Leefomgeving 21 juni jl. (en WBI december 2021)</i>	137	98	39
HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	270	132	138
Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	727	469	258
Hoofd- en onderliggend wegennet*	<i>Uiterlijk BO MIRT 2024</i>	ntb	ntb	ntb
Spoorse opgave	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	125	125	0
A58 Eindhoven – Tilburg	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	126	126	0
Totaal		1570	996,25	573,75

* Betreft resterende maatregelen aan het wegennet na een geslaagde mobiliteitstransitie, realisatie na 2030, conform Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven, Studio Bereikbaar, d.d. 6 december 2021

Tabel 2. Kostenverdeling Rijk-regio per opgave

b. Regionale kostenverdeelsleutel MRE gemeenten

Op basis van de regionale bekostigingssystematiek (zie ook paragraaf 1b van deze notitie) is de regionale verdeelsleutel bepaald voor de opgaven uit het maatregelenpakket t.b.v. de schaa sprong van de Brainport (tabel 2) waarover tussen Rijk en regio afspraken zijn gemaakt. De ‘spoorse opgave’ en de ‘A58 Eindhoven – Tilburg’ zijn Rijksprojecten. Deze projecten

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

worden in zijn geheel door het Rijk bekostigd. Over het hoofd- en onderliggend wegennet dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt tussen het Rijk en de regio. De overige projecten zijn gecategoriseerd op basis van tabel 1 (zie paragraaf 1b). De bijdrage van de MRE-gemeenten aan het maatregelenpakket bedraagt €191 mln incl. BTW en €157,8 mln excl. BTW. In tabel 3 is e.e.a. vertaald in een regionale verdeelsleutel. In de eerste kolom is de totale bijdrage per gemeente weergegeven. Vervolgens is deze uitgesplitst naar de verschillende opgaven. In bijlage 1 is de verdeling per opgave nader uitgewerkt en toegelicht.

Investering per gemeente, prijspeil 2022, excl. BTW						
Gemeente	Totale investering (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - hubs (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - fietspaden (mln €)	Gebiedsontwikkeling Fellenoord (mln €)	HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven (mln €)	Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal (mln €)
Bergeijk	4,2	0,2	3,2	-	-	0,8
Deurne	1,6	0,3	-	-	-	1,4
Valkenswaard	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Bladel	2,6	0,2	1,6	-	-	0,9
Eersel	5,7	0,2	4,8	-	-	0,8
Asten	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Someren	1,0	0,2	-	-	-	0,8
Nuenen	1,2	0,2	-	-	-	1,0
Best	5,3	0,3	3,7	-	-	1,3
Reusel-De Mierden	1,2	0,1	0,5	-	-	0,6
Geldrop-Mierlo	2,0	0,3	-	-	-	1,7
Helmond	4,7	0,8	-	-	-	3,9
Eindhoven	97,3	2,0	6,0	16,0	28,9	44,5
Cranendonck	1,0	0,2	-	-	-	0,9
Waalre	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Son en Breugel	5,4	0,1	4,5	-	-	0,7
Heeze-Leende	0,8	0,1	-	-	-	0,7
Gemert-Bakel	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Oirschot	4,3	0,2	3,4	-	-	0,8
Veldhoven	13,4	0,4	3,9	-	7,2	1,9
Laarbeek	1,1	0,2	-	-	-	1,0
Totaal	157,8	6,6	31,6	16,0	36,1	67,5

Tabel 3. Regionale kostenverdeling per opgave.

c. Cashflow bijdrage MRE gemeenten

De bijdrage van de MRE-gemeenten is over een periode van 10 jaar – tussen 2024 en 2034 – uitgesmeerd. De bijdrage per jaar voor een opgave is afhankelijk van de (financiële) planning van de opgave. In bijlage 2 zijn de bedragen per opgave per jaar weergegeven. In onderstaande tabel 4 is opgenomen wat dit voor bijdrage per jaar betekent voor de afzonderlijke gemeenten. In bijlage 3 zijn uitgebreide cashflowoverzichten per maatregel opgenomen. Zoals beschreven in paragraaf 1c van deze notitie komen alleen regiobrede gemeentelijke bijdragen in het Regionale Bereikbaarheidsfonds terecht. De overige gemeentelijke bijdrage gaan direct naar een project in de betreffende gemeente. Dat geldt dus ook voor onderstaand cashflowoverzicht.

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Fasering totale investering gemeenten, prijspeil 2022 excl. BTW (mln €)	Totale investering (mln €)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bergeijk	4.19	0.75	0.75	0.64	0.64	0.16	0.28	0.28	0.28	0.28	0.14
Deurne	1.63	0.03	0.03	0.08	0.08	0.08	0.28	0.28	0.28	0.28	0.24
Valkenswaard	1.56	0.02	0.02	0.07	0.07	0.07	0.26	0.26	0.26	0.26	0.23
Bladel	2.65	0.38	0.38	0.35	0.35	0.11	0.23	0.23	0.23	0.23	0.15
Eersel	5.74	1.09	1.09	0.92	0.92	0.22	0.34	0.34	0.34	0.34	0.15
Asten	0.85	0.01	0.01	0.04	0.04	0.04	0.14	0.14	0.14	0.14	0.13
Somerse	0.98	0.02	0.02	0.05	0.05	0.05	0.17	0.17	0.17	0.17	0.14
Nuenen	1.19	0.02	0.02	0.06	0.06	0.06	0.20	0.20	0.20	0.20	0.17
Best	5.26	0.87	0.87	0.76	0.76	0.21	0.39	0.39	0.39	0.39	0.22
Reusel-De Mierden	1.20	0.13	0.13	0.13	0.13	0.05	0.13	0.13	0.13	0.13	0.10
Geldrop-Mierlo	2.01	0.03	0.03	0.10	0.10	0.10	0.34	0.34	0.34	0.34	0.29
Helmond	4.67	0.07	0.07	0.22	0.22	0.22	0.79	0.79	0.79	0.79	0.69
Eindhoven	97.32	2.85	2.85	7.23	7.23	6.35	12.88	28.88	12.88	8.33	7.85
Cranendonck	1.03	0.02	0.02	0.05	0.05	0.05	0.18	0.18	0.18	0.18	0.15
Waalre	0.88	0.01	0.01	0.04	0.04	0.04	0.15	0.15	0.15	0.15	0.13
Son en Breugel	5.39	1.03	1.03	0.87	0.87	0.20	0.31	0.31	0.31	0.31	0.13
Heeze-Leende	0.82	0.01	0.01	0.04	0.04	0.04	0.14	0.14	0.14	0.14	0.12
Gemert-Bakel	1.55	0.02	0.02	0.07	0.07	0.07	0.26	0.26	0.26	0.26	0.23
Oirschot	4.33	0.78	0.78	0.67	0.67	0.17	0.28	0.28	0.28	0.28	0.14
Veldhoven	13.41	1.12	1.12	1.96	1.96	1.39	1.66	1.66	1.66	0.53	0.34
Laarbeek	1.15	0.02	0.02	0.05	0.05	0.05	0.19	0.19	0.19	0.19	0.17
Totaal	157.82	9.30	9.30	14.40	14.40	9.72	19.62	35.62	19.62	13.94	11.90

Tabel 4. Bijdrage per jaar per gemeente.

4. Voorstel bekostiging toekomstige maatregelen

a. Aanvullend maatregelenpakket gehele regio

In aanvulling op het overeengekomen maatregelenpakket voor de schaa sprong van de Brainport (onderdeel 2 van deze notitie) wordt momenteel gewerkt aan een aanvullend maatregelenpakket voor de gehele MRE. Voor de verschillende deelregio's in de MRE worden de beoogde verstedelijking en bereikbaarheid uitgewerkt in een regionale ontwikkelstrategie. Met deze uitwerkingen, het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport en het Verstedelijkingsakkoord is er voor de gehele MRE inzichtelijk wat de schaa sprong vraagt op het vlak van bereikbaarheid in opvolging van de afspraken van het BO MIRT 2022. Deze uitwerkingen zijn of worden vertaald in maatregelen: concrete (boven) regionale bereikbaarheidsprojecten om de schaa sprong te accommoderen. Streven is om deze maatregelen voor het BO-MIRT in het najaar van 2023 op te leveren. Deze maatregelen vormen de basis voor een MRE-brede programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren.

b. Aanvullend maatregelenpakket gehele regio

Deze maatregelen zijn te verdelen in verschillende soorten maatregelen met ieder een eigen bekostigingswijze. Hiervan komen de (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit de MRE-brede programmering – analoog aan het eerste maatregelenpakket – mogelijk in aanmerking voor cofinanciering door de provincie Noord-Brabant en het Rijk. Elke maatregel wordt nader uitgewerkt en financieel geraamd. Vervolgens zullen per maatregel bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen. De regionale bekostigingssystematiek zoals uitgewerkt in deze notitie, dient hierbij als handvat.

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

Bijlage 1 – Toelichting kostenverdeling per maatregel

De bedragen uit het KTM-pakket zijn prijspeil 2021, de bedragen van de overige maatregelen zijn prijspeil 2022.

Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie

Voor het Korte termijn maatregelenpakket (KTM-pakket) mobiliteitstransitie zijn reeds afspraken gemaakt. Het uitgangspunt van de verdeling is 25% Rijk, 25% provincie Noord-Brabant, 25% MRE-gemeenten en 25% Brainportpartners. Dit resulteert in een bijdrage van de MRE-gemeenten van € 38,25 mln excl. BTW. Voor het KTM-pakket is reeds een kostenverdeelsleutel overeengekomen met gemeenten. Zij dragen de kosten voor de hubs en de fietspaden. Voor de hubs geldt een regiobrede bijdrage (naar rato inwonersaantal) van MRE-gemeenten. Voor de fietspaden is de bijdrage routegebonden. Deze afspraken zijn gemaakt vanuit het KTM-pakket mobiliteitstransitie als onderdeel van Smartwayz.nl (zie ook memo voorstel financiering KTM Randweg). Afspraken zijn en/of worden vastgesteld door de afzonderlijke gemeenteraden.

Versnellingsopgave Fellenoord/ Knoop XL Eindhoven

De Versnellingsopgave Fellenoord/ Knoop XL Eindhoven is een locatie gebonden project. In het verlengde wordt de regionale bijdrage volledig gedragen door de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant. Beide dragen zij 50% van de regionale bijdrage. Dit vraagt om een bijdrage van €16 mln ex. BTW voor de gemeente Eindhoven⁴.

HOV4/ De Run/ High Tech Campus Eindhoven

De maatregel HOV4/ De Run/ High Tech Campus is een route gebonden project. De regionale verdeelsleutel wordt gebaseerd op het deel van het traject dat in respectievelijk de gemeente Eindhoven (80%) en de gemeente Veldhoven (20%) ligt. De maatregel HOV4/ De Run/ High Tech Campus vraagt om een bijdrage van de provincie Noord-Brabant van € 36,2 mln excl. BTW, van de MRE-gemeenten van € 36,1 mln excl. BTW en van de Brainportpartners van € 41,7 mln excl. BTW. Het uitgangspunt is gehanteerd dat de Provincie en Gemeenten 50/50 bijdragen. Op basis van de verdeling 80-20 betekent dit dat gemeente Eindhoven € 28,9 mln excl. BTW bijdraagt aan deze maatregel en de gemeente Veldhoven € 7,2 mln excl. BTW.

Multimodale Knoop/ Station Eindhoven Centraal

De maatregel Multimodale Knoop/ Station Eindhoven Centraal is – met haar ligging in Eindhoven – een locatie gebonden project. Tegelijkertijd heeft de multimodale knoop een regiobrede functie. De verdeelsleutel voor de MRE-gemeenten voor deze maatregel is 2/3 locatie gebonden (gemeente Eindhoven) en 1/3 regiobreed (MRE-gemeenten). De regiobrede bijdrage van de MRE-gemeenten is gebaseerd op een geïndexeerde eerdere reservering in

⁴ De bijdrage van Eindhoven en Provincie Noord-Brabant aan gebiedsontwikkeling Fellenoord is relatief onzeker doordat deze direct afhankelijk is van de uitkomst van de business case gebiedsontwikkeling Fellenoord incl. de uitvoering openbare ruimte. Het regionale publieke tekort was in de voorbereiding op BO MIRT '22 vastgeklit op € 39 mln (zie: tabel 2). In de actualisatie naar januari '23 is dit tekort naar beneden bijgesteld naar € 26 mln met daar bovenop een risicoreservering van € 30 mln. De totaal gereserveerde regionale publieke dekking bedraagt daarmee € 56 mln per januari '23. Deze actualisatie is niet verwerkt in deze notitie om aan te sluiten bij de bedragen van BOL '22 en BO MIRT '22 dat optelt tot € 1,57 mld (tabel 2) waarop ook de bijdrage van het Rijk is bepaald. Zie ook: [Raadsvoorstel Eindhoven 24/1/23](#) & [Statenvoorstel Provincie Noord-Brabant 3/2/23](#)

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

het kader van ZO Bereikbaar.⁵ De maatregel Multimodale Knoop/ Station Eindhoven Centraal vraagt om een bijdrage van de provincie Noord-Brabant van € 67,5 mln excl. BTW, van de MRE-gemeenten van € 67,5 mln excl. BTW en van de Brainportpartners van € 78 mln excl. BTW. De bijdrage van de MRE-gemeenten bestaat uit een bijdrage van de gemeente Eindhoven van € 44,5 mln excl. BTW en een bijdrage van de andere MRE-gemeenten van € 23 mln excl. BTW.

⁵ In 2016 is in het kader van ZO Bereikbaar €20 miljoen gereserveerd voor het project 'Aanpak Busstation Neckerspoel en Station Eindhoven Centraal Station' (rapport Brainport Duurzaam Slim Verbonden van 15 juli 2016).

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

Bijlage 2 – Gemeentelijke bijdrage per maatregel per jaar

In tabel 2.1 is de cashflow opgenomen per opgave per jaar.

Fasering totale investering per project, prijspeil 2022 excl. BTW (mln €)	Totaal	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - hubs	6.61	0.13	0.13	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	-
Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - fietsroutes	31.61	7.17	7.17	5.81	5.81	1.13	1.13	1.13	1.13	1.13	-
Gebiedsontwikkeling Fellenoord	16.00	-	-	-	-	-	-	16.00	-	-	-
HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven	36.10	1.00	1.00	5.68	5.68	5.68	5.68	5.68	5.68	-	-
Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal	67.50	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	11.90	11.90	11.90	11.90	11.90
Totaal	157.82	9.30	9.30	14.40	14.40	9.72	19.62	35.62	19.62	13.94	11.90

Tabel 2.1. Cashflow per opgave per jaar

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Bijlage 3 – Uitgebreide cashflowoverzichten naar maatregel en per gemeente

In tabel 3.1 t/m tabel 3.5 zijn per maatregel de verschillende cashflows weergegeven per

Fasering totale investering gemeenten, prijspeil 2022 excl. BTW (€)	Totale gemeentelijke investering	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bergeijk	157,785	3,156	3,156	21,639	21,639	21,639	21,639	21,639	21,639	21,639	-
Deurne	272,511	5,450	5,450	37,373	37,373	37,373	37,373	37,373	37,373	37,373	-
Valkenswaard	261,061	5,221	5,221	35,803	35,803	35,803	35,803	35,803	35,803	35,803	-
Bladel	173,155	3,463	3,463	23,747	23,747	23,747	23,747	23,747	23,747	23,747	-
Eersel	165,675	3,313	3,313	22,721	22,721	22,721	22,721	22,721	22,721	22,721	-
Asten	142,649	2,853	2,853	19,563	19,563	19,563	19,563	19,563	19,563	19,563	-
Someren	164,655	3,293	3,293	22,581	22,581	22,581	22,581	22,581	22,581	22,581	-
Nuenen	199,131	3,983	3,983	27,309	27,309	27,309	27,309	27,309	27,309	27,309	-
Best	255,813	5,116	5,116	35,083	35,083	35,083	35,083	35,083	35,083	35,083	-
Reusel-De Mierden	110,915	2,218	2,218	15,211	15,211	15,211	15,211	15,211	15,211	15,211	-
Geldrop-Mierlo	335,403	6,708	6,708	45,998	45,998	45,998	45,998	45,998	45,998	45,998	-
Helmond	781,245	15,625	15,625	107,142	107,142	107,142	107,142	107,142	107,142	107,142	-
Eindhoven	1,991,858	39,837	39,837	273,169	273,169	273,169	273,169	273,169	273,169	273,169	-
Cranendonck	172,745	3,455	3,455	23,691	23,691	23,691	23,691	23,691	23,691	23,691	-
Waalre	147,313	2,946	2,946	20,203	20,203	20,203	20,203	20,203	20,203	20,203	-
Son en Breugel	148,558	2,971	2,971	20,374	20,374	20,374	20,374	20,374	20,374	20,374	-
Heeze-Leende	137,651	2,753	2,753	18,878	18,878	18,878	18,878	18,878	18,878	18,878	-
Gemert-Bakel	259,423	5,188	5,188	35,578	35,578	35,578	35,578	35,578	35,578	35,578	-
Oirschot	159,306	3,186	3,186	21,848	21,848	21,848	21,848	21,848	21,848	21,848	-
Veldhoven	382,967	7,659	7,659	52,521	52,521	52,521	52,521	52,521	52,521	52,521	-
Laarbeek	191,751	3,835	3,835	26,297	26,297	26,297	26,297	26,297	26,297	26,297	-
Totaal	6,611,570	132,231	132,231	906,730	906,730	906,730	906,730	906,730	906,730	906,730	-

gemeente.

Tabel 3.1. Cashflow KTM-pakket Hubs

Fasering totale investering gemeenten, prijspeil 2022 excl. BTW (€)	Totale gemeentelijke investering	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bergeijk	3,249,587	736,665	736,665	597,594	597,594	116,214	116,214	116,214	116,214	116,214	-
Deurne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valkenswaard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bladel	1,611,570	365,335	365,335	296,365	296,365	57,634	57,634	57,634	57,634	57,634	-
Eersel	4,752,066	1,077,269	1,077,269	873,897	873,897	169,947	169,947	169,947	169,947	169,947	-
Asten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Someren	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuenen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Best	3,735,537	846,827	846,827	686,959	686,959	133,593	133,593	133,593	133,593	133,593	-
Reusel-De Mierden	537,190	121,778	121,778	98,788	98,788	19,211	19,211	19,211	19,211	19,211	-
Geldrop-Mierlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helmond	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eindhoven	5,952,893	1,349,490	1,349,490	1,094,727	1,094,727	212,892	212,892	212,892	212,892	212,892	-
Cranendonck	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Waalre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Son en Breugel	4,497,521	1,019,565	1,019,565	827,086	827,086	160,844	160,844	160,844	160,844	160,844	-
Heeze-Leende	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gemert-Bakel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oirschot	3,378,512	765,892	765,892	621,303	621,303	120,825	120,825	120,825	120,825	120,825	-
Veldhoven	3,896,694	883,361	883,361	716,595	716,595	139,356	139,356	139,356	139,356	139,356	-
Laarbeek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	31,611,570	7,166,182	7,166,182	5,813,314	5,813,314	1,130,515	1,130,515	1,130,515	1,130,515	1,130,515	-

Tabel 3.2. Cashflow KTM-pakket Fietsroutes

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Fasering totale investering gemeenten, prijspeil 2022 excl. BTW (€)	Totale gemeentelijke investering	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bergeijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deurne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valkenswaard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bladel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eersel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Asten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Someren	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuenen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Best	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reusel-De Mierden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geldrop-Mierlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helmond	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eindhoven	16,000,000	-	-	-	-	-	-	16,000,000	-	-	-
Cranendonck	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Waalre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Son en Breugel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heeze-Leende	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gemert-Bakel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oirschot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Veldhoven	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laarbeek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	16,000,000	-	-	-	-	-	-	16,000,000	-	-	-

Tabel 3.3. Cashflow Versnellingsopgave Fellenoord/ Knoop XL Eindhoven

Fasering totale investering gemeenten, prijspeil 2022 excl. BTW (€)	Totale gemeentelijke investering	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bergeijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deurne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valkenswaard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bladel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eersel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Asten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Someren	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuenen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Best	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reusel-De Mierden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geldrop-Mierlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helmond	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eindhoven	28,880,000	800,000	800,000	4,546,667	4,546,667	4,546,667	4,546,667	4,546,667	4,546,667	-	-
Cranendonck	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Waalre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Son en Breugel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heeze-Leende	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gemert-Bakel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oirschot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Veldhoven	7,220,000	200,000	200,000	1,136,667	1,136,667	1,136,667	1,136,667	1,136,667	1,136,667	-	-
Laarbeek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	36,100,000	1,000,000	1,000,000	5,683,333	5,683,333	5,683,333	5,683,333	5,683,333	5,683,333	-	-

Tabel 3.4. Cashflow HOV4/ De Run/ High Tech Campus Eindhoven

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Fasering totale investering gemeenten, prijspeil 2022 excl. BTW (€)	Totale gemeentelijke investering	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bergeijk	785,559	11,638	11,638	23,276	23,276	23,276	138,491	138,491	138,491	138,491	138,491
Deurne	1,356,742	20,100	20,100	40,200	40,200	40,200	239,189	239,189	239,189	239,189	239,189
Valkenswaard	1,299,736	19,255	19,255	38,511	38,511	38,511	229,139	229,139	229,139	229,139	229,139
Bladel	862,080	12,772	12,772	25,543	25,543	25,543	151,982	151,982	151,982	151,982	151,982
Eersel	824,839	12,220	12,220	24,440	24,440	24,440	145,416	145,416	145,416	145,416	145,416
Asten	710,203	10,522	10,522	21,043	21,043	21,043	125,206	125,206	125,206	125,206	125,206
Someren	819,763	12,145	12,145	24,289	24,289	24,289	144,521	144,521	144,521	144,521	144,521
Nuenen	991,405	14,687	14,687	29,375	29,375	29,375	174,781	174,781	174,781	174,781	174,781
Best	1,273,605	18,868	18,868	37,736	37,736	37,736	224,532	224,532	224,532	224,532	224,532
Reusel-De Mierden	552,209	8,181	8,181	16,362	16,362	16,362	97,352	97,352	97,352	97,352	97,352
Geldrop-Mierlo	1,669,859	24,739	24,739	49,477	49,477	49,477	294,390	294,390	294,390	294,390	294,390
Helmond	3,889,556	57,623	57,623	115,246	115,246	115,246	685,714	685,714	685,714	685,714	685,714
Eindhoven	44,500,000	659,259	659,259	1,318,519	1,318,519	1,318,519	7,845,185	7,845,185	7,845,185	7,845,185	7,845,185
Cranendonck	860,041	12,741	12,741	25,483	25,483	25,483	151,622	151,622	151,622	151,622	151,622
Waalre	733,421	10,866	10,866	21,731	21,731	21,731	129,299	129,299	129,299	129,299	129,299
Son en Breugel	739,621	10,957	10,957	21,915	21,915	21,915	130,393	130,393	130,393	130,393	130,393
Heeze-Leende	685,320	10,153	10,153	20,306	20,306	20,306	120,819	120,819	120,819	120,819	120,819
Gemert-Bakel	1,291,581	19,135	19,135	38,269	38,269	38,269	227,701	227,701	227,701	227,701	227,701
Oirschot	793,132	11,750	11,750	23,500	23,500	23,500	139,826	139,826	139,826	139,826	139,826
Veldhoven	1,906,663	28,247	28,247	56,494	56,494	56,494	336,138	336,138	336,138	336,138	336,138
Laarbeek	954,663	14,143	14,143	28,286	28,286	28,286	168,304	168,304	168,304	168,304	168,304
Totaal	67,500,000	1,000,000	1,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	11,900,000	11,900,000	11,900,000	11,900,000	11,900,000

Tabel 3.5. Cashflow Multimodale Knoop/ Station Eindhoven Centraal

Betreft: Gestelde vragen
Project: Regionale bekostigingssystematiek

Notitie

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

Datum: 4 juli 2023

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Investering per gemeente, prijspeil 2022, excl. BTW						
Gemeente	Totale investering (min €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie-hubs (min €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie-fietspaden (min €)	Gebiedsontwikkeling Felle Noord (min €)	HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven (min €)	Multimodale Knoop/station Centraal Eindhoven (min €)
Bergeijk	4,2	0,2	3,2	-	-	0,8
Deurne	1,6	0,3	-	-	-	1,4
Valkenswaard	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Bladel	2,6	0,2	1,6	-	-	0,9
Eersel	5,7	0,2	4,8	-	-	0,8
Asten	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Somerse	1,0	0,2	-	-	-	0,8
Nuenen	1,2	0,2	-	-	-	1,0
Best	5,3	0,3	3,7	-	-	1,3
Reusel-De Mierden	1,2	0,1	0,5	-	-	0,6
Geldrop-Mierlo	2,0	0,3	-	-	-	1,7
Helmond	4,7	0,8	-	-	-	3,9
Eindhoven	97,3	2,0	6,0	16,0	28,9	44,5
Cranendonck	1,0	0,2	-	-	-	0,9
Waalre	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Son en Breugel	5,4	0,1	4,5	-	-	0,7
Heeze-Leende	0,8	0,1	-	-	-	0,7
Gemert-Bakel	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Oirschot	4,3	0,2	3,4	-	-	0,8
Veldhoven	13,4	0,4	3,9	-	7,2	1,9
Laarbeek	1,1	0,2	-	-	-	1,0
Totaal	157,8	6,6	31,6	16,0	36,1	67,5

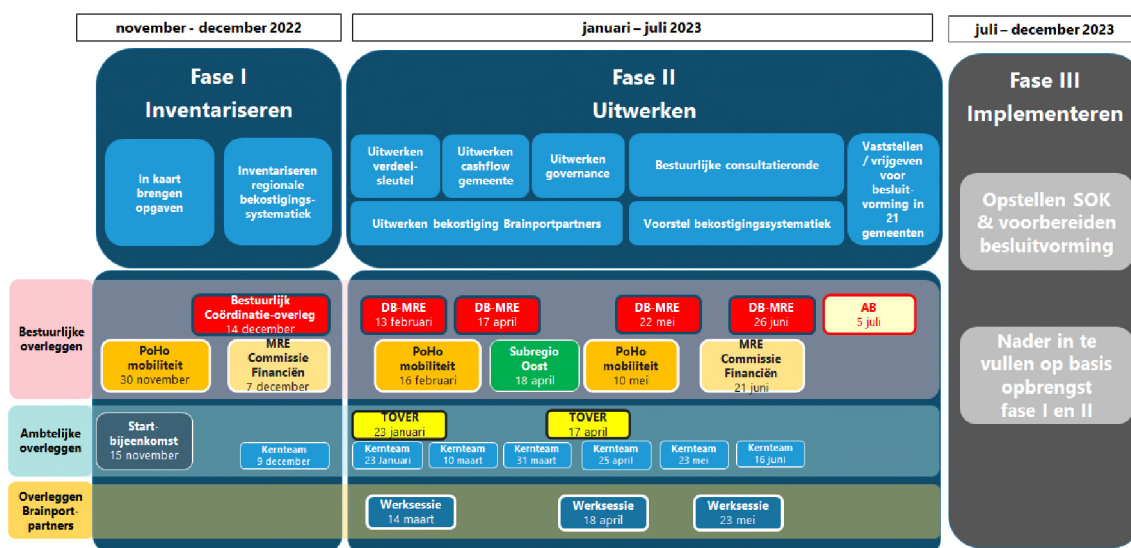
Onderdeel van het maatregelenpakket zijn regionale fietspaden (4e kolom in tabel). De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming die destijds is gemaakt als onderlegger bij de besluitvorming over het KTM-pakket mobiliteitstransitie. De definitieve bijdrage aan

een project wordt bepaald op basis van een uitgewerkt projectplan (uitwerking niveau Voorlopig Ontwerp met een bijbehorende raming). De afgelopen maanden is een aantal fietspaden uitgewerkt. Dit kan betekenen dat een bijdrage afwijkt van de oorspronkelijk geraamde bijdrage of dat een andere dekkingsbron gevonden is waardoor de gemeentelijke bijdrage wijzigt. Dit geldt bijvoorbeeld voor fietsroute F67 Bladel – Eersel – Bergeijk – Veldhoven. In de op stellen

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. Idealiter was inderdaad de beschreven volgorde gevolgd. De reden dat dit niet is gebeurd heeft een aantal oorzaken.
- b. Ten eerste lopen er veel processen in de regio. Processen met een eigen tempo, een eigen dynamiek, met soms andere stakeholders en daarmee een andere governance. Zo loopt het Korte Termijn Maatregelenpakket A2 al sinds 2017. Dit proces wordt aangestuurd vanuit Smartwayz.NL¹. Over het KTM-pakket A2 zijn in het verleden al verregaande afspraken gemaakt over projecten en bekostiging.
- c. Daarnaast is – ook vanuit Smartwayz.NL – in 2019 het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio Eindhoven geïnitieerd. Dit MIRT-onderzoek heeft zich aanvankelijk vooral op de westkant van de regio gefocust, waar het zwaartepunt van de verstedelijking, groei en knelpunten lag. Vanaf vorig jaar is (terecht) geconstateerd dat de oostkant van de regio ook van belang is. Inmiddels trekt de gehele regio het inhoudelijke been bij. Ook dit is dus een erfenis uit het verleden, die nu wordt gecorrigeerd.
- d. Wat zich bij dit alles wrekt is dat er in de MRE geen eenduidig bestuurlijk platform meer was voor deze opgaven na opheffing van de Stadsregio Eindhoven in 2015 en het vervallen van de vervoersautoriteit. Dat heeft tot een aantal onvolkomenheden geleid. Inmiddels is besloten om dit via de MRE weer op orde te brengen en op sterkte te komen. In dit kader is MRE momenteel bezig met het instellen van het programmabureau Mobiliteit. Tegelijkertijd zal er sprake zijn van een overgangssituatie om de zaken uit het

¹ [SmartwayZ.NL | Een innovatief mobiliteitsprogramma](#)

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

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

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

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

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

Context en opgave

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

Deelverkenning Spoorknoop

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

Deelverkenning Multimodale Knoop

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

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

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

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

Argumentatie regionale bijdrage

1. Vitale schakel in de mobiliteitstransitie

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

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

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

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

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

Nuenen – Woensel, Valkenswaard – Aalst – centrum/station Eindhoven en Geldrop – centrum Eindhoven. Al deze HOV-lijnen komen samen op Neckerspoel, het busstation bij Eindhoven Centraal. Naast deze voorziene HOV-lijnen, komen uit alle windstreken regionale buslijnen aan op Neckerspoel. En dat terwijl het station bij het huidige aantal reizigers al tegen haar capaciteitsgrenzen aanloopt. Tussen 2008 en 2017 is het aantal gebruikers van Neckerspoel met ruim 35% gegroeid. Een capaciteitsanalyse uit 2009⁴ concludeerde al dat busstation Neckerspoel rond 2020 tegen haar capaciteitsgrenzen aan zou lopen, zowel voor wat betreft de ontsluiting, als de buffer- en de perroncapaciteit. Dit leidt tot onveilige situaties op het busstation zelf. Bovendien vormt het tekort aan capaciteit en een goede toegang van het busstation een knelpunt voor het goed functioneren van het HOV-netwerk en het regionale busnetwerk. Een herijkte capaciteitsanalyse uit 2018⁵ concludeert dat Neckerspoel inmiddels uit zijn jas is gegroeid, en met 'kleine' maatregelen tot uiterlijk 2025 kan blijven functioneren. Neckerspoel is het centrale multimodale overstappunt binnen het (H)OV-netwerk van Brainport Eindhoven. De prognose uit de capaciteitsanalyse van 2018 is dat Neckerspoel in 2030 gemiddeld 80.000 dagelijkse reizigers verwacht, waarbij mogelijk pieken ontstaan tot 100.000 reizigers per dag. Het deel reizigers dat een relatie heeft met Eindhoven Airport, groeit naar circa 10% en komt naar verwachting uit op ongeveer 8.000 à 10.000 dagelijkse reizigers. Het advies uit de capaciteitsanalyse (2018) is helder: er is een structurele opschaling nodig van busstation Neckerspoel om de capaciteit, kwaliteit en veiligheid te vergroten. Deze opschaling betekent onder meer extra ruimte voor het busstation, een verbeterde ontsluiting van looproutes en gescheiden voetgangersstromen van busverkeer, vrije aan- en afvoerroutes van busverkeer naar het busstation en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast vraagt een opschaling van Neckerspoel ook om ingrepen op de Fellenoord, om vrijliggende aan- en afvoerroutes van bussen uit alle windstreken mogelijk te maken.

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

Uit het nationale Toekomstbeeld OV en in het verlengde de uitwerking van Landsdeel Zuid (Noord-Brabant, Limburg en Zeeland) volgt dat Eindhoven een belangrijke positie inneemt in het spoornetwerk in Zuid-Nederland. Eindhoven ligt op het kruispunt van de internationale corridors Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Aken/Luik en Den Haag-Rotterdam-Breda-Düsseldorf. In de toekomst vertrekken er 4 treinen/uur in de richting van Breda-Rotterdam, 8 treinen/uur in de richting Utrecht-Amsterdam en 2 treinen/uur in de richting van Nijmegen/Arnhem. Eindhoven is met ruim 65.000 in- en uitstappers het zevende station van Nederland⁶ en verreweg het grootste station van Zuid-Nederland⁷. Dit wordt de komende jaren alleen maar meer. Om deze groei te accommoderen schiet de spoor- en perroncapaciteit in en rond Eindhoven Centraal tekort. Bovendien zijn er inframaatregelen nodig in de driehoek Tilburg – Liempde – Eindhoven (Tongelre). De uitbreiding en

⁴ Capaciteitsanalyse - Goudappel Coffeng (2009)

⁵ Capaciteitsanalyse fase 2 - Goudappel Coffeng (2018)

⁶ Na Utrecht CS, Amsterdam CS, Rotterdam CS, Schiphol, Den Haag CS en Leiden (cijfers 2018).

⁷ Den Bosch 47.000, Breda 36.000 en Tilburg 35.000 (2018).

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

Betreft: Concept raadsvoorstel
Project: Regionale bekostigingssystematiek

Notitie

Aan: MRE-gemeenten
Van: MRE

Datum: 10 juli 2023

In voorliggende notitie is een concept raadsvoorstel opgenomen. Dit voorstel of onderdelen hiervan, kunnen MRE-gemeenten ter inspiratie gebruiken om een eigen raadsvoorstel op te baseren.

Inleiding

Recent werd duidelijk dat de Metropoolregio Eindhoven (MRE) veel harder groeit dan verwacht. Om de groei aan inwoners, woningen en banen in Brainport Eindhoven op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Dit vraagt om een forse investering. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moeten samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare, krachtige samenwerkingspartner met een eenduidige strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Om invulling te geven aan de regionale bijdrage t.b.v. de schaa sprong van de Brainport is op de schaal van de MRE een regionale bekostigingssystematiek voor de bereikbaarheid uitgewerkt.

Om de schaa sprong te accommoderen hebben Rijk en regio een eerste maatregelenpakket gedefinieerd. Voor de bekostiging van dit maatregelenpakket zijn in het BO MIRT op 9 november 2022 concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio. Voor wat betreft de regionale bijdrage is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE gemeenten elk 1/3 deel van de regionale bijdrage dekken. In het verlengde hiervan zijn – in lijn met de regionale bekostigingssystematiek – voor dit eerste maatregelenpakket een kostenverdeelsteutel en een cashflowplanning uitgewerkt voor de MRE-gemeenten.

Als basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren, worden momenteel aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen uitgewerkt voor de gehele MRE. De MRE geeft hiermee opvolging aan de afspraken uit het BO MIRT 2022 en stelt in het najaar een gezamenlijk mobiliteitspakket vast, waarvan het regionale deel door het Poho mobiliteit wordt herkend en wordt vastgesteld als toekomstige bereikbaarheidsmaatregelen. Dit vormt de basis om voor wat de (boven)regionale maatregelen betreft met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) te komen tot afspraken over bekostiging. Voor dit gezamenlijke mobiliteitspakket wordt de vastgestelde bekostigingssystematiek gebruikt en spannen we ons als gehele MRE-regio in. Inzet is om over de (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit deze MRE-brede programmering – analoog aan het eerste maatregelenpakket – te komen tot afspraken over cofinanciering door de provincie Noord-Brabant en het Rijk. Per maatregel zullen – op basis van de regionale bekostigingssystematiek – bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen.

Ook bij toekomstige mobiliteitsontwikkelingen binnen de MRE is het uitgangspunt dat de MRE één ecosysteem is, waarbij deze mobiliteitspakketten de gehele regio vertegenwoordigen en gezamenlijke financiering plaatsvindt op basis van de vastgestelde bekostigingssystematiek en wederkerigheid.

De MRE stelt – als uitwerking van de bekostigingssystematiek – een samenwerkingsovereenkomst (SOK) op, die in het najaar aan alle gemeenten ter vaststelling zal worden aangeboden. In deze SOK worden afspraken vastgelegd over de werkwijze van de bekostigingssystematiek en het bijbehorende publieke bereikbaarheidsfonds.

Doelstelling

Invulling geven aan een regionale bekostigingssystematiek op de schaal van de MRE t.b.v. bekostiging van bereikbaarheidsmaatregelen in relatie tot de schaa sprong van de Brainport. En komen tot concrete bekostigingsafspraken over het eerste maatregelpakket.

Voorstel

1. In te stemmen met de voorgestelde 'regionale bekostigingssystematiek'.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van het aandeel van de gemeente XXX als onderdeel van de benodigde regionale cofinanciering door de 21 gemeenten van de MRE in het voorgestelde maatregelpakket en hiertoe:
 - a. Een bijdrage beschikbaar te stellen van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] voor regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven centraal en te dekken uit XXXX.
 - b. De dekking voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] te reserveren voor de realisatie van de volgende fietsroutes [xxxxx] en te dekken uit XXXX.. En voor deze fietsroutes een bestuursovereenkomst met partijen voor te bereiden met definitieve financiële afspraken en deze opnieuw ter besluitvorming aan te bieden.
 - c. De begrotingswijziging dienovereenkomstig vast te stellen.
3. De nadere uitwerking van de voorgestelde systematiek in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRE-gemeenten af te wachten.
4. De nadere uitwerking van een MRE-breed mobiliteitspakket af te wachten. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren voor de gehele MRE. Bovendien vormen de (boven)regionale maatregelen uit dit pakket de basis om – op basis van de regionale bekostigingssystematiek –met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) tot afspraken te komen over bekostiging.

Argumenten

1.1 Faciliteren van de schaa sprong en bijkomende vraagstukken

De Metropoolregio Eindhoven heeft zich de voorbije jaren ontwikkeld tot één van de krachtigste motoren van de Nederlandse economie. De kennisintensieve maakindustrie én het feit dat het in de Brainport regio goed wonen, werken en leven is, zorgt voor een forse groei. Recent werd duidelijk dat de Metropoolregio veel harder groeit dan verwacht. Er is versneld actie nodig om te

voorkomen dat de groei stagneert en de regio vastloopt. Met de mainportstatus is Brainport Eindhoven in 2016 erkend als één van de drie economische kerngebieden van Nederland. Wil de Metropoolregio Eindhoven zijn aantrekkingskracht behouden en versterken, is substantiële verbetering nodig van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat. De groei genereert kansen, maar betekent ook toename van mobiliteit en toenemende druk op de woningmarkt, op de leefbaarheid en op de leefkwaliteit. In de komende jaren staat de regio voor een enorme opgave: het faciliteren van een schaa sprong en bijkomende vraagstukken. Dit vraagt op korte termijn om investeringen in extra woningen, in extra werklocaties en in een duurzaam mobiliteitssysteem. Zeker is dat tot 2040 op zijn minst 72.000 arbeidsplaatsen en 62.000 woningen nodig zijn.

1.2 Naar een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem

Om de groei aan inwoners, woningen en banen in de Metropoolregio Eindhoven op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Een mobiliteitssysteem dat meer inzet op OV- en deelconcepten, fietsen, lopen en smart mobility. Daarmee reduceren we de emissie van CO₂, stikstof, fijnstof en geluid en creëren we een aantrekkelijke leefomgeving.

Inzet is om verstedelijking en duurzame vormen van mobiliteit in samenhang te ontwikkelen. De verstedelijking in de regio zal zoveel als mogelijk plaatsvinden langs bestaande en nieuw te realiseren OV-assen. Inzet is om het dragende OV-netwerk uit te breiden en autogebruik te ontmoedigen. De hoofdstructuur in de Brainport voorzien we op logische plekken in het netwerk van goed bereikbare multimodale hubs. Op deze hubs faciliteren we keuzevrijheid en de uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer. Hubs vormen belangrijke schakels in het multimodale netwerk; goed bereikbaar voor auto's vanaf het hoofdwegennet, ontsloten voor OV en de fiets en voorzien van een aanbod aan deelmobiliteit. De hubs zijn daarmee niet alleen overstappunten; ze bieden ook nieuwe plekken in de stad waar mensen samen komen en voorzieningen zich vestigen. Voor De Peel, de A2-Zuid en de Kempen zijn de combinatie van mobiliteitshubs en goede (H)OV- en fietsverbindingen cruciaal voor de aanhaking en ontsluiting van deze deelregio's.

De ambitie is om zo'n 2/3 van deze woningen vóór 2030 te realiseren. Dit vraagt om een investering in het mobiliteitssysteem: het faciliteren van de mobiliteitstransitie, de Multimodale Knoop Eindhoven, maatregelen op de Randweg N2/A2, zes regionale mobiliteitshubs en HOV4. Met deze investering wordt de basis gelegd voor de verdere groei en ontwikkeling van de Metropoolregio Eindhoven. De ambitie is om het overige deel van de verstedelijkingsopgave en de bijbehorende aanpassingen aan het mobiliteitssysteem vóór 2040 te realiseren.

1.3 Stevige regionale samenwerking randvoorwaardelijk voor bijdrage partners

De MRE functioneert als 'daily urban system'; één regio waarin dagelijks de belangrijkste woon- en werkverplaatsingen plaatsvinden. De gehele regio heeft baat bij verbeteringen in het (boven)regionale mobiliteitssysteem. Daarmee is mobiliteit een regionale opgave die vraagt om een regionale aanpak. De schaa sprong van de regio en de gewenste mobiliteitstransitie vragen om een forse investering. Op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek van november 2020 zijn er tijdens het BO-MIRT in 2022 afspraken gemaakt tussen het Rijk, de provincie en de regio

over een maatregelenpakket. In opvolging van dit eerste pakket wordt momenteel een aanvullend maatregelenpakket uitgewerkt voor de gehele MRE in het kader van de schaa sprong van de Brainport. Streven is om deze maatregelen voor het BO-MIRT in het najaar van 2023 op te leveren. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moet samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. De regio heeft deze partners niet alleen nodig om het in november 2022 overeengekomen pakket aan mobiliteitsmaatregelen te kunnen financieren, maar ook voor de financiering van toekomstige maatregelen. Ervaring leert dat een krachtige regionale samenwerking, de kans op een bijdrage van partners vergroot. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare samenwerkingspartner met een eenduidig geluid, een gezamenlijke strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Zo wordt het geheel veel meer dan de som der delen.

1.4 Bekostigingsafspraken op basis van een verdeelsteutel per type project

Om te komen tot bekostigingsafspraken is een regionale bekostigingssystematiek uitgewerkt. Voor wat betreft het regionale aandeel worden afspraken gemaakt tussen de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE-gemeenten. Voor de maatregelen wordt steeds een verdeelsleutel bepaald tussen de betrokken partijen. Om te komen tot een verdeelsleutel tussen de betrokken partijen worden verschillende type projecten onderscheiden (zie tabel 1). Elk type project kent een eigen grondslag voor de (regionale) bijdrage. Daarbij is overigens alleen bij projecten met een Rijksbelang sprake van een Rijksbijdrage. Daar waar het om een bijdrage van gemeenten en/of de provincie gaat, zullen respectievelijk de gemeenteraden en provinciale staten moeten instemmen met de financiële afspraken.

Type project	Grondslag regionale bijdrage
Rijksproject	100% Rijk (geen regionale bijdrage)
Route gebonden project	Route naar rato grondgebied wegbeheerder
Locatie gebonden project	Naar locatie project
Regiobreed project	Inwoneraantal
Combi-project	Combinatie bovenstaande

Tabel 1. Grondslag bijdrage naar type project.

1.5 MRE-brede middelen via Bereikbaarheidsfonds Brainport

Naast de eigen bijdrage van de uitvoerende partij (doorgaans de gemeente op wiens grondgebied het project wordt gerealiseerd), een projectspecifieke bijdrage van de provincie of een projectspecifieke Rijksbijdrage, kan er ook sprake zijn van een regiobrede bijdrage. De regiobrede bijdragen van MRE-gemeenten¹ lopen via een Publiek Bereikbaarheidsfonds. De bijdragen van Brainportpartners lopen via een Privaat Bereikbaarheidsfonds Brainport. Vanuit deze fondsen vindt respectievelijk de regiobrede publieke en private cofinanciering van projecten plaats. De projectspecifieke, route-gebonden of locatie-gebonden bijdrage van gemeenten en de provincie

¹ Dit betreft de regiobrede bijdrage aan de hubs ad €6,6 miljoen (3^e kolom tabel 3) en aan de multimodale knoop ad €23 miljoen (laatste kolom tabel 3). Dit is exclusief de locatie gebonden bijdrage van de gemeente Eindhoven aan de multimodale knoop ad €44,5 miljoen die rechtstreeks wordt bijgedragen.

gaan rechtstreeks naar het betreffende project. Deze bijdragen lopen dus niet via het Bereikbaarheidsfonds. Ook de Rijksbijdrage gaat rechtstreeks naar de projecten.

1.6 Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport ondergebracht bij de MRE

Voor wat betreft het Publieke Bereikbaarheidsfonds geldt dat de bestuurlijke coördinatie via de MRE loopt. De geografische schaal van de MRE komt overeen met het gebied waar de bereikbaarheidsmaatregelen landt. De MRE is bovendien een bestaande gemeenschappelijke regeling van de 21 gemeenten die betrokken zijn bij regiobrede projecten en financiering. Het beheer van een Regionaal Bereikbaarheidsfonds is een taak die past binnen de bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Regeling MRE (GR MRE). De MRE is een bestaand openbaar lichaam met rechtspersoonlijkheid. Het onderbrengen van het Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport bij MRE past daarin. Dit kan door middel van een in te richten bestuurscommissie zoals voorzien in artikel 22 van de GR MRE, respectievelijk artikel 25 van de wet Gemeenschappelijke Regelingen. In deze bestuurscommissie kunnen één of meerdere bestuurders vanuit de MRE-gemeenten zorgdragen voor de bestuurlijke coördinatie (en verantwoording).

1.5 Basis voor bekostiging van toekomstige (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen

Bij toekomstige mobiliteitsontwikkelingen binnen de MRE is het uitgangspunt dat voor (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen gezamenlijke financiering plaats vindt op basis van de regionale bekostigingsmethodiek.

2.1 Een toekomstbestendige werking vraagt om een robuust afspraken- en spelregelkader.

Voor wat betreft de regionale bekostigingssystematiek worden de afspraken uitgewerkt en vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsfonds Brainport (hierna SOK). Deze overeenkomst wordt gesloten tussen de MRE-gemeenten. In deze SOK worden afspraken vastgelegd over de bekostigingssystematiek, de werkwijze van een publiek bereikbaarheidsfonds, over de organisatie (inclusief capaciteit, rol- en taakverdeling) en over de governance (inclusief overlegstructuur en escalatie). Ook worden in de SOK afspraken vastgelegd over de financiering van projecten en het fonds, over indexatie, over BTW, over de verdeling van de gelden over projecten, over handelswijze bij uitnutting van beschikbare middelen en/of wat te doen met eventuele overschotten, over (eventueel) toe en uittreden van partijen, over geschillen en over duur/opheffing van het fonds. Daarnaast zullen de voorwaarden voor de afzonderlijke projecten die aanspraak kunnen maken op de fondsen, worden vastgelegd in separate Subsidiebeschikkingen. In de Subsidiebeschikking zullen spelregels worden vastgelegd over de wijze van toekenning van middelen, over indexatie en over BTW. Ook worden in de Subsidiebeschikking afspraken vastgelegd over verantwoording richting de fondsen en over de handelswijze bij afwijkingen t.o.v. de oorspronkelijke raming en/of de planning.

3.1 Invulling geven aan bekostigingsafpraak Rijk – regio

In het verlengde van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport zijn maatregelen gedefinieerd die de komende periode uitgevoerd moeten worden om de schaa sprong te accommoderen. Dit maatregelenpakket (zie tabel 2) resulteert in een investering van € 1.570 mln (incl. BTW, prijspeil 2022). Voor de bekostiging van dit maatregelenpakket zijn in het BO MIRT op 9 november 2022 concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio.

Afgesproken is dat het Rijk €996,25 mln (63,5%) en de regio €573,75mln (36,5%) van de kosten dekt.

Opgave	Besluitvorming	Investeringsraming [mio € - incl. BTW]	Deel Rijk [mio € - incl. BTW]	Deel Regio [mio € - incl. BTW]
Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie	<i>BO Leefomgeving 21 juni jl.</i>	185	46,25	138,75
Versnellingsopgave Fellenoord/ Knoop XL Eindhoven	<i>BO Leefomgeving 21 juni jl. (en WBI december 2021)</i>	137	98	39
HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	270	132	138
Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	727	469	258
Hoofd- en onderliggend wegennet*	<i>Uiterlijk BO MIRT 2024</i>	ntb	ntb	ntb
Spoorse opgave	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	125	125	0
A58 Eindhoven – Tilburg	<i>BO MIRT 9 november 2022</i>	126	126	0
Totaal		1570	996,25	573,75

* Betreft resterende maatregelen aan het wegennet na een geslaagde mobiliteitstransitie, realisatie na 2030, conform Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven, Studio Bereikbaar, d.d. 6 december 2021

Tabel 2. Kostenverdeling Rijk-regio per opgave

Voor wat betreft de regionale bijdrage is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE gemeenten elk 1/3 deel van de regionale bijdrage dekken. Dit betekent dat de bijdrage van de MRE-gemeenten aan het maatregelenpakket €191 mln incl. BTW bedraagt ofwel €157,8 mln excl. BTW.

3.2 Invulling geven aan regionale bekostigingsafpraak met MRE-gemeenten

Op basis van de regionale bekostigingssystematiek is de regionale verdeelsleutel bepaald voor de opgaven uit het maatregelenpakket (tabel 2) waarover tussen Rijk en regio afspraken zijn gemaakt. De 'spoorse opgave' en de 'A58 Eindhoven – Tilburg' zijn Rijksprojecten. Deze projecten worden in zijn geheel door het Rijk bekostigd. Over het hoofd- en onderliggend wegennet dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt tussen het Rijk en de regio. Van de overige projecten zijn de kosten verdeeld op basis van de regionale bekostigingssystematiek. In tabel 3 is e.e.a. vertaald in een regionale verdeelsleutel voor de MRE-gemeenten. In de eerste kolom is de totale bijdrage per gemeente weergegeven. Vervolgens is deze uitgesplitst naar de verschillende opgaven.

Investering per gemeente, prijspeil 2022, excl. BTW						
Gemeente	Totale investering (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie-hubs (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie-fietspaden (mln €)	Gebiedsontwikkeling Fellenoord (mln €)	HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven (mln €)	Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal (mln €)
Bergeijk	4,2	0,2	3,2	-	-	0,8
Deurne	1,6	0,3	-	-	-	1,4
Valkenswaard	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Bladel	2,6	0,2	1,6	-	-	0,9
Eersel	5,7	0,2	4,8	-	-	0,8
Asten	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Someren	1,0	0,2	-	-	-	0,8
Nuenen	1,2	0,2	-	-	-	1,0
Best	5,3	0,3	3,7	-	-	1,3
Reusel-De Mierden	1,2	0,1	0,5	-	-	0,6
Geldrop-Mierlo	2,0	0,3	-	-	-	1,7
Helmond	4,7	0,8	-	-	-	3,9
Eindhoven	97,3	2,0	6,0	16,0	28,9	44,5
Cranendonck	1,0	0,2	-	-	-	0,9
Waalre	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Son en Breugel	5,4	0,1	4,5	-	-	0,7
Heeze-Leende	0,8	0,1	-	-	-	0,7
Gemert-Bakel	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Oirschot	4,3	0,2	3,4	-	-	0,8
Veldhoven	13,4	0,4	3,9	-	7,2	1,9
Laarbeek	1,1	0,2	-	-	-	1,0
Totaal	157,8	6,6	31,6	16,0	36,1	67,5

Tabel 3. Regionale kostenverdeling per opgave.

Voor de gemeente XXX resulteert dit in een totale bijdrage van € [XXX zie kolom 2 in tabel 3] mln excl. BTW. De bijdrage van de MRE-gemeenten is over een periode van 10 jaar – tussen 2024 en 2034 – uitgesmeerd. De bijdrage per jaar voor een opgave is afhankelijk van de (financiële) planning van de opgave. In bijlage 1 is opgenomen wat dit voor bijdrage per jaar betekent voor de afzonderlijke gemeenten.

4.1 Toewerken naar een aanvullend MRE-breed maatregelenpakket

De MRE geeft opvolging aan de afspraken uit het BO MIRT 2022 en stelt in het najaar een gezamenlijk mobiliteitspakket vast waarvan het regionale deel door het poho mobiliteit wordt herkend en wordt vastgesteld. Dit vormt de basis om voor wat betreft de (boven)regionale maatregelen met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) te komen tot afspraken over bekostiging. Voor dit gezamenlijke mobiliteitspakket wordt de vastgestelde bekostigingsmethodiek gebruikt en spant de gehele MRE regio zich in.

Kanttekeningen

1.1 De regionale bekostigingssystematiek is een gezamenlijke MRE-verantwoordelijkheid en vraagt instemming van alle MRE-gemeenten

De regio is met het Rijk en de provincie Noord-Brabant een pakket van maatregelen overeengekomen om de bereikbaarheid te verbeteren. De bijdrage van het Rijk en de provincie is onder voorbehoud van de bijdrage van de regio. Het is aan de regio om de afgesproken bijdrage op te brengen. Dit raadsvoorstel dient door alle 21 gemeenteraden van de MRE te worden goedgekeurd. Indien individuele gemeenten besluiten niet deel te nemen doet dit afbreuk aan de regionale samenwerking die nodig is om de majeure mobiliteitsopgave in de mainport Brainport aan te pakken. Een goede bereikbaarheid en leefbaarheid houdt niet op bij een gemeentegrens. Om deze reden wordt elke gemeente van de Metropoolregio gevraagd een bijdrage te leveren aan

de regionale bereikbaarheidsopgave. In de komende jaren worden er meerdere regionale opgaven verder opgepakt, waarin de concrete investeringen in de gehele MRE-regio landen.

1.2 Gemeenten kunnen niet worden gedwongen om mee te betalen

Uw raad heeft het budgetrecht en . dient daarom bedragen te reserveren en vervolgens kredieten/middelen ter beschikking te stellen. Zolang dit niet is gebeurd, zijn er geen bindende financiële afspraken gemaakt. Een gemeente kan dus niet zonder meer door collega-gemeenten, de regio, de provincie of het Rijk worden gedwongen tot het betalen van een bijdrage. Er is geen instrument ontwikkeld en/of vastgesteld om een niet-participerende gemeente vooraf of achteraf te dwingen om mee te betalen aan de maatregelen. In lijn met het bovenstaande kan het niet zo zijn dat het niet bijdragen van een gemeente automatisch leidt tot het extra belasten van de andere gemeenten. In een dergelijke situatie zullen de overige regiogemeenten bezien hoe zij omgaan met de ontstane situatie en hier nadere afspraken over maken.

2.1 Het afsprakenkader dient in samenspraak met partners te worden uitgewerkt

In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met afwijkingen ten opzichte van de raming op basis waarvan middelen van partijen zijn geraamd en/of toegekend. Hierbij dient te worden aangetekend dat dit in samenhang moet worden bezien met de voorwaarden van de andere partners (Rijk, provincie Noord-Brabant, private partijen). Deze voorwaarden worden de komende periode in samenspraak met die partners nader uitgewerkt. Dit alles landt in een op te stellen Samenwerkingsovereenkomst die ter besluitvorming wordt voorgelegd.

3.1 De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming

Onderdeel van het maatregelenpakket zijn regionale fietspaden (4e kolom in tabel 2). De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming die destijds is gemaakt als onderlegger bij de besluitvorming over het KTM-pakket mobiliteitstransitie. De definitieve bijdrage wordt bepaald op basis van een uitgewerkt projectplan (uitwerking op VO-niveau met een bijbehorende raming). De afgelopen maanden is een aantal fietspaden reeds uitgewerkt. Dit kan betekenen dat een bijdrage afwijkt van de oorspronkelijk geraamde bijdrage. In de op stellen SOK wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijk geraamde bijdrage.

4.1 Bekostiging toekomstige maatregelen afhankelijk van partners

Afspraken voor wat betreft de bijdrage van MRE-gemeenten kunnen conform de regionale bekostigingssystematiek worden gemaakt. Het is echter niet op voorhand vast te leggen dat andere partijen (Provincie, Rijk en Brainportpartners) bij toekomstige maatregelen dezelfde verdeling zullen hanteren. Dit is overigens wel de regionale inzet.

Financiën

- a. Een bijdrage beschikbaar te stellen van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] voor regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven centraal en te dekken uit XXXX.
- b. De dekking voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] te reserveren voor de realisatie van de volgende fietsroutes [xxxxx] en te dekken uit XXXX.. En voor deze fietsroutes een bestuursovereenkomst met partijen

voor te bereiden met definitieve financiële afspraken en deze opnieuw ter besluitvorming aan te bieden.

Met het instemmen van de regionale bekostigingssystematiek en haar bijdrage aan het eerste maatregelpakket geeft de gemeente financieel commitment om een gemeentelijke bijdrage van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] te doen voor de regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven. En dekking te reserveren voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] ten behoeve van een investering in de aanleg van fietsroutes op het grondgebied van [naam gemeente].

De regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven worden gerealiseerd buiten het grondgebied van de gemeente [naam gemeente]. Hiervoor wordt een bijdrage gedaan van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] die gedekt wordt uit XXXX.

Voor de fietsroutes geldt dat de definitieve financiering pas wordt vastgesteld bij de besluitvorming over de definitieve projectplannen. Op dat moment is bekend wat de exacte bijdrage is. In dit voorstel waarin wordt gevraagd om financieel commitment aan de regionale bijdrage te geven is uitgegaan van de initiële raming (tabel 1) waarin het aandeel van de gemeente [naam gemeente] is geraamd op € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] voor de fietsroutes.

Deze investering wordt gedekt uit XXXXXX. Deze middelen worden gereserveerd en bij het bestuurlijk vaststellen van de projectplannen per fietsroute wordt aan de hand van de uitgewerkte en geactualiseerde kostenramingen de definitieve dekking bepaald.

Communicatie

Voor de realisatie van de afzonderlijke maatregelen zijn specifieke projectorganisaties verantwoordelijk. Deze projectorganisaties zullen de coördinatie voeren over de communicatie rondom de besluitvorming en uitvoering van betreffende projecten. Dit in nauwe afstemming met de direct betrokken gemeenten.

Planning en uitvoering

De uitwerking van regionale bekostigingssystematiek en de daarvoor op te stellen samenwerkingsovereenkomst vindt plaats in de tweede helft van 2023. Dit is een verantwoordelijkheid van de MRE. De uitvoering van de maatregelen is voorzien in de periode 2024-2032. Voor de verschillende maatregelen is een indicatieve planning opgesteld op basis van de huidige inzichten. De exacte planning is nader uit te werken en projectafhankelijk. Dit is een verantwoordelijkheid van de afzonderlijke projectorganisaties.

Bijlage(n)

Als bijlagen bij dit voorstel behoren:

- Begrotingswijziging
- Bijlage 1. Notitie 'Voorstel regionale bekostigingssystematiek'
- Bijlage 2. Notitie 'Gestelde vragen in het kader van de regionale bekostigingssystematiek'

Ontwerp Raadsbesluit

De raad van de gemeente XXXX;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouder van xxxx 2023;

besluit:

1. In te stemmen met de voorgestelde 'regionale bekostigingssystematiek'.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van het aandeel van de gemeente XXX als onderdeel van de benodigde regionale cofinanciering door de 21 gemeenten van de MRE in het voorgestelde maatregelpakket en hiertoe:
 - a. Een bijdrage beschikbaar te stellen van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] voor regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven centraal en te dekken uit XXXX.
 - b. De dekking voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] te reserveren voor de realisatie van de volgende fietsroutes [xxxxx] en te dekken uit XXXX.. En voor deze fietsroutes een bestuursovereenkomst met partijen voor te bereiden met definitieve financiële afspraken en deze opnieuw ter besluitvorming aan te bieden.
 - c. De begrotingswijziging dienovereenkomstig vast te stellen.
3. De nadere uitwerking van de voorgestelde systematiek in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRE-gemeenten af te wachten.
4. De nadere uitwerking van een MRE-breed mobiliteitspakket af te wachten. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren voor de gehele MRE. Bovendien vormen de (boven)regionale maatregelen uit dit pakket de basis om – op basis van de regionale bekostigingssystematiek –met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) tot afspraken te komen over bekostiging.