

Raadsvoorstel HOV4: vaststellen ontwerp en kredietaanvraag

Inleiding

De groei van de regio en de stad in inwoners en arbeidsplaatsen maakt het noodzakelijk om goede vervoersfaciliteiten te ontwikkelen zodat mensen zich op een snelle en duurzame manier kunnen blijven verplaatsen. Daarom leggen we een goed openbaar vervoersnetwerk aan. Een onderdeel daarvan is de vierde hoogwaardig openbaarvervoerlijn (hierna HOV4) in de Brainportregio die vanaf het centraal station in de gemeente Eindhoven naar bedrijventerrein De Run in de gemeente Veldhoven loopt. Op 20 juni 2023 ([23bst00490](#)) is het Voorkeursalternatief Tracé HOV4 door uw Raad vastgesteld. Hiermee is het tracé tussen het centraal station van Eindhoven en Veldhoven De Run en de aftakking richting de High Tech Campus TCE grotendeels bepaald. Op 27 februari 2024 ([24bst00125](#)) bent u door ons college geïnformeerd over de nadere tracékeuzes voor het centrum en Kastelenplein.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van 2022 zijn investeringsafspraken gemaakt tussen Rijk, provincie, regio en private partijen om gezamenlijk te investeren in HOV4, in combinatie met de realisatie van de 11.400 woningen (waarvan 8.600 in Eindhoven en 2.800 in Veldhoven) voor 2040, waarvan 6.500 voor 2030 overeenkomstig de Beethovendeal. Het Verstedelijkingsakkoord (2022) en MIRT-onderzoek Verstedelijking & Bereikbaarheid Brainport (2020) en het vormden de onderleggers voor deze afspraken. Boven op deze afspraken is in het Beethoven Convenant (maart 2024) aanvullende financiering beschikbaar gesteld voor de realisatie van HOV4 ([24bst01412](#)). In het BO MIRT 2024 is dit bevestigd. In juni 2025 tekent het college de bestuursovereenkomst (BOK) tussen Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeenten, die de basis vormt om de volgende stap te zetten naar uitvoering. Daarnaast zijn er in een samenwerkingsovereenkomst afspraken vastgelegd tussen de gemeenten Eindhoven en Veldhoven over de nadere uitwerking van HOV4.

Met de investeringsafspraken voor de HOV-as tussen het centraal station in Eindhoven, High Tech Campus Eindhoven (HTCE) en De Run in Veldhoven wordt invulling gegeven aan de ambities, kaderstelling en randvoorwaarden die Eindhoven en de regio al jaren nastreven en die integraal onderdeel uitmaken van het Bestuursakkoord 2022-2026 “Samen Morgen Mooier Maken”. Daarnaast maakt HOV4 ook deel uit van eerder door college en uw raad meegegeven kaders en uitwerkingen:

- Groeifondspropositie Brainportlijn (2020);
- Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040: zuidelijke hinkstapsprong (2020);
- Onderzoek naar haalbaarheid van de Brainportlijn (2020);
- MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven (2020);
- Verstedelijkingsakkoord SGE (2022);
- Masterplan Mobiliteit 2050 (2024);
- Gebiedsvisie Groots Gestel (2024);
- Mobiliteit-in-balans: Plan voor verkeerscirculatie binnen de Ring en Verbeterplan voor de Ring (2025).

Bij de vaststelling van het voorkeurstracé in 2023 is als bijlage het ‘Plan van aanpak Voorlopig Ontwerp HOV4’ opgenomen. In onderhavig voorstel zijn de gedefinieerde stappen van hoofdstuk 4 uit dat plan van aanpak opgenomen en uitgewerkt. Het betreft onder meer de uitwerking van tracékeuzes centrum, Kastelenplein en HTCE, het integraal ontwerp met kostenraming, het risicodossier en het participatieverslag.

Vanwege de nauwe verwevenheid van de HOV4 met Mobiliteit-in-Balans en de gebiedsontwikkeling Kastelenplein is de planning die in het plan van aanpak van 2023 is aangegeven hierop aangepast en ligt nu dit raadsvoorstel voor.

In dit raadsvoorstel gaat het om verschillende onderdelen:

- (1) De nadere uitwerking van enkele tracédelen;
- (2) De nadere uitwerking van het ontwerp;
- (3) De kredietaanvraag voor de realisatie van HOV4 met bijbehorende dekking en afspraken met betrokken partijen.

Doelstelling

Met de realisatie van HOV4 wordt de bereikbaarheid van de Brainportregio verbeterd en daarmee wordt de groei van woningen en arbeidsplaatsen mede mogelijk gemaakt. HOV4 maakt onderdeel uit van een robuust HOV-netwerk in overeenstemming met het Masterplan Mobiliteit 2050.

Voorstel

- 1) Vaststellen van het ontwerp HOV4 van de Elisabethtunnel tot en met de gemeentegrens met Veldhoven en de aftakking richting de HTCE;
 - a) Dit ontwerp als basis voor de uitwerking van het omgevingsplan HOV4 toe te passen;

- b) Hiervoor een investeringskrediet HOV4 in te richten van € 223.600.000 excl. btw;
 - c) Dit krediet in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken met de partners te dekken uit:
 - i) Rijkssubsidie van € 109.100.000;
 - ii) Provinciale subsidie van € 36.800.000;
 - iii) Subsidie van private partijen van € 41.000.000;
 - iv) Eigen bijdrage (netto investeringskrediet) van € 36.700.000. Uit het netto investeringskrediet vloeien kapitaallasten voort, die vanaf 2034 maximaal € 1.263.000 bedragen. Deze kapitaallasten worden gedekt uit de stelpost strategische kapitaallasten Versterking OV voor maximaal € 730.000. De overige dekking van € 533.000 komt uit de stelpost strategische kapitaallasten knoop XL;
 - d) Hiertoe de begrotingswijziging vast te stellen;
 - e) De met deze investering gepaard gaande onderhoudskosten ongeveer €100.000 en voorziene afboeking van de restantboekwaarde van het kruispunt bij de A2/N2 als onontkoombare kosten meenemen bij de eerstkomende actualisering van de financiële begrotingspositie van het "meerjarenbeeld" (Begroting 2026);
- 2) De planning en fasering van aanleg HOV4 nauw af te stemmen met de overige maatregelen Mobiliteit-in-balans en in de periode na uitvoering te monitoren op de daadwerkelijke effecten in de praktijk om zo nodig bij te sturen.
- 3) De raad jaarlijks schriftelijk te informeren over de voortgang van het project HOV4.

Argumenten

1.1 De aanleg van HOV4 is essentieel in de mobiliteitstransitie om de bereikbaarheid van de groeiende stad en regio duurzaam te verbeteren en de woningbouw te versnellen

Er worden tot 2040 9.000 woningen bijgebouwd in de directe omgeving van het centraal station en 11.400 langs tracé van HOV4. Daarnaast ontsluit de HOV4 twee belangrijke werklocaties. In de gebiedsvisie Groots Gestel ([24bst01022](#)) is vastgesteld dat er 3.500 tot 6.000 woningen bijkomen in het stadsdeel Gestel. Deze gebiedsvisie wordt op dit moment verder uitgewerkt in deelgebieden. Het Kastelenplein loopt hierbij voorop en wordt gevolgd door de gebiedskaders voor de Kop van Blaarthem en Genderdal en Blaarthem en Genderdal midden. Om de bereikbaarheid van Gestel te waarborgen gegeven het groeiend aantal inwoners en de toename van het aantal voorzieningen is een ruimtelijk goed ingepaste HOV-as voorwaardelijk. Het is om deze reden dat de gemaakte afspraken op het gebied van verstedelijking en mobiliteit in onder andere het BO MIRT in samenhang met elkaar worden uitgewerkt.

Om de bestaande wijken, de nieuwe woon- en werklocaties én voorzieningen op een duurzame manier bereikbaar te maken, is een mobiliteitstransitie nodig. Dit betekent meer gebruik van de (elektrische) fiets, het openbaar vervoer en minder van de eigen auto. Het Masterplan Mobiliteit 2050 bevat maatregelen om dit te effectueren, zoals het invoeren



van een verkeerscirculatieplan (VCP), het aanscherpen van parkeernormen en parkeertarieven, het aanbieden van diverse soorten deelmobiliteit op mobiliteitshubs en het verbeteren van (H)OV-routes in de stad.

Het heeft de sterke voorkeur om vooruitlopend op deze gebiedsontwikkelingen eerst de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren met de aanleg van HOV4. Een goede bereikbaarheid is voorwaardelijk en jaagt de snelle ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen aan. Door de verdichtingslocaties bij het centraal station en rondom de haltelocaties van HOV4 te situeren wordt deze versnelling van woningbouw mogelijk.

1.2 HOV4 verbetert de OV-bereikbaarheid voor het zuidwestelijk deel van Eindhoven en de gemeente Veldhoven

HOV4 betekent sneller, betrouwbaarder, duurzamer en hoogfrequenter openbaar vervoer. Dit wordt gerealiseerd door minder haltes op het HOV4 tracé, een hogere frequentie en de inzet van deelmobiliteit¹. HOV onderscheidt zich door snelheid, frequentie, betrouwbaarheid en comfort. Dankzij vrijliggende busbanen (waar ruimtelijk inpasbaar) en een strakke dienstregeling, biedt HOV4 reizigers korte wachttijden, stipte vertrektijden en voldoende capaciteit. Bovendien is het ontwerp gericht op het faciliteren van extra lange bussen (tot 25 meter). Tegelijkertijd zorgen mobiliteitshubs langs het tracé voor een soepele overstap tussen bijvoorbeeld de auto, de fiets en de bus. Ook zorgt HOV ervoor dat mensen bereid zijn verder te lopen of fietsen naar ov-haltes. Dit vergroot de bereikbaarheid en flexibiliteit voor reizigers. Kortom, HOV4 biedt sneller en efficiënter openbaar vervoer wat leidt tot beter openbaar vervoer en meer reizigers in het OV zonder het huidige netwerk uit balans te brengen.

In de uitwerking van de HOV-lijn is gekozen voor een snel tracé met een zo kort mogelijke reistijd voor de (potentiële) reizigers. Door juist de meeste woningen en voorzieningen rondom HOV-haltes te realiseren, goede langzaam verkeerroutes in het gebied naar de haltes en (deel)fietsparkeervoorzieningen te realiseren, zorgt de HOV4 voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid van het gebied.

Het verzorgingsgebied van HOV-haltes is groter door de hoge frequentie van de bussen (groeïend van 10-20 bussen per uur, afhankelijk van de tijd op de dag, tot mogelijk 30 bussen per richting per uur). De hoge frequentie zorgt er voor dat reguliere stadslijnen niet kunnen worden gecombineerd met de HOV-route. Dit zou tot vertraging van HOV-bussen op het tracé leiden².

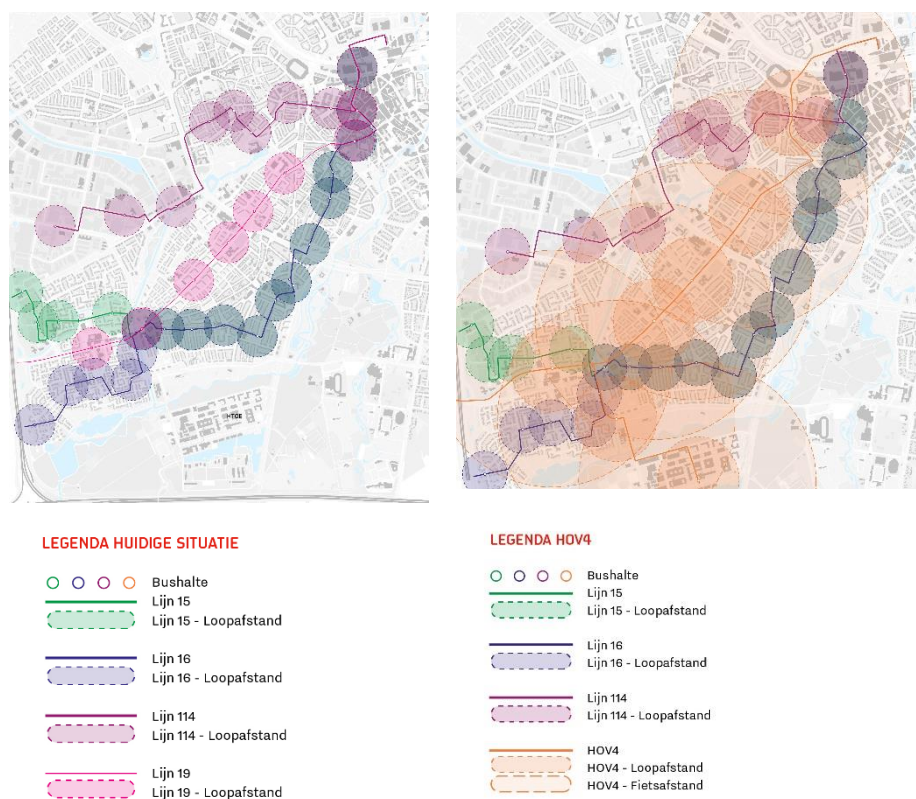
¹ Met deelmobiliteit wordt hier bedoeld het completeren van de vervoersketen van de reiziger met voor- en natransport van huis of bestemming naar de OV-halte en visa versa.

² Op 26 november 2024 heeft de wethouder toegezegd te bekijken of het mogelijk was ontsluitende wijkbussen te laten rijden op het HOV4 tracé en deze lijnbussen bij meer tussenliggende haltes te laten stoppen. Gezien de hoge frequentie van de bussen op het HOV4 tracé zouden extra halterende bussen op tussenliggende haltes de busbaan voor de HOV-bus blokkeren en daarmee de reistijd van de HOV4 lijn vergroten en betrouwbaarheid doen afnemen. Ook is het voor OV-reizigers onduidelijk waarom een HOV-bus de halte zou passeren zonder te stoppen. Vanzelfsprekend is een goede wijkontsluiting met lijnbussen net zo belangrijk en deze nadrukkelijke wens is dan ook opgenomen in het position paper OV-concessie 2029. De investeringen in HOV voor de ontsluiting van de multimodale knoop bij Eindhoven Centraal werken ook positief door in de kwaliteit, betrouwbaarheid en reistijd voor alle andere lijnbussen.

Daarom behouden bestaande buslijnen hun haltes en daarmee een ontsluitende functie, waardoor ze complementair zijn aan HOV4.

Het verzorgingsgebied in de huidige en toekomstige situatie is weergegeven op afbeelding 1 en 2 (zie volgende pagina). Voor reguliere lijnen is uitgegaan van 250 meter loopafstand tot een bushalte zoals te zien in afbeelding 1.

Voor HOV4 is uitgegaan van 400 meter loopafstand en max. 5 min fietsen oftewel 1,25 km. tot een bushalte³. De fiets is overigens niet het criterium om de tussenafstand van haltes te bepalen. Daarnaast verbetert HOV4 ook de kwaliteit van doorgaande ov-verbindingen naar omliggende gemeenten met name in de Kempen.



Afbeelding 1: Huidige situatie verzorgingsgebied met bushaltes

Afbeelding 2: Verzorgingsgebied na aanleg HOV4 met bushaltes

³ Indien de loopafstand tot een halte aan de HOV-lijn maximaal 400 meter is, liggen de HOV-haltes op 800 meter van elkaar.



1.3 Afspraken met Rijk en regio zijn geborgd in een bestuursovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst.

In lijn met de MIRT-afspraken zijn met Rijk en regio (inclusief provincie Noord-Brabant) afspraken gemaakt om uitvoering te geven aan de realisatie van HOV4. Deze afspraken zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst 'HOV4' tussen Rijk en regio en de samenwerkingsovereenkomst 'Realisatie HOV4' tussen gemeenten Veldhoven en Eindhoven. Voor het Rijk is de verwachting dat de uitkering loopt via een specifieke uitkering (SPUK). Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden in de Ministerraad.

De financiering van private partijen loopt via Brainport Development en de Metropoolregio Eindhoven. Hiervoor is het Brainportfonds opgericht. Voor de afspraken uit de Brainportdeal zijn deze gesprekken afgerond. Voor de afspraken uit de Beethovendeal lopen de laatste afrondende gesprekken. De dekking van externe bijdragen is daarmee niet volledig geformaliseerd.

Aangezien gemeente Eindhoven en gemeente Veldhoven risicodragend zijn voor de realisatie van HOV4 en er een taakstellend budget beschikbaar is gesteld door Rijk en provincie, is samen met gemeente Veldhoven een samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Daarin zijn nadere afspraken gemaakt over de samenwerking en de risico's voor HOV4.

1.4 Het Voorlopig ontwerp is complementair met maatregelen uit Mobiliteit in Balans HOV4 past naadloos in de maatregelen van het verkeerscirculatieplan (VCP). Sterker geformuleerd: beide ontwikkelingen zijn verbonden aan elkaar en versterken elkaar. Zo is het voor de ruimtelijke inpassing van HOV4 op de Mecklenburgstraat en Mauritsstraat noodzakelijk om eenrichtingsverkeer in te voeren voor regulier autoverkeer. Anderzijds verbetert HOV4 de bereikbaarheid binnen de Ring om de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen te faciliteren. De positieve samenhang is ook gebleken uit het uitgebreide participatietraject dat is doorlopen.

De inpassing van HOV4, en daarmee de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de Ring – Karel de Grotelaan, zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en doorstroming voor alle vervoerswijzen op dit kruispunt wordt verbeterd. Daarnaast wordt vanuit het Masterplan Mobiliteit gewerkt aan een verbeterplan voor de rest van de Ring. Deze maatregelen zijn complementair aan de verbeteringen op de kruising van de Ring met de Karel de Grotelaan en de inpassing van HOV4. Daarom wordt de nadere uitwerking van de plannen en fasering van de bouwactiviteiten (VCP, Ring en HOV4) in samenhang opgepakt.

1.5 Routekeuzes passen binnen het door de Raad vastgestelde voorkeurstracé

Op 23 juni 2023 is het voorkeurstracé van HOV4 vastgesteld door de Raad. De routekeuzes voor het centrum en het Kastelenplein zijn op grond van een integrale afweging uitgewerkt zoals al in de raadsinformatiebrief ([24bst00125](#)) opgenomen. Ook is

de analyse voor de afweging van het tracé richting de High Tech Campus nader uitgewerkt. Deze is opgenomen in afweegnotitie aftakking HOV4 richting HTCE in bijlage 1. Hieronder zijn de conclusies uit de afweegnotities voor de tracédelen het Centrum, het Kastelenplein (waarover college van B&W al reeds heeft besloten) en de High Tech Campus Eindhoven (HTCE) op hoofdlijnen opgenomen. Voor de details verwijzen wij u naar bijlage 2.

Routekeuze Centrum

In het centrum gaat de route lopen via de Vonderweg – Mauritsstraat - Mecklenburgstraat. De route via de Emmasingel - Keizersgracht – Grote Berg is afgefallen op onder meer de beperkte mogelijkheden voor de inpassing van haltes, mindere verkeersveiligheid en slechtere doorstroming van het verkeer en de bus. In de Mauritsstraat en de Mecklenburgstraat is de breedte van het profiel niet toereikend om een vrijliggende busbaan in twee richtingen in te passen inclusief alle andere modaliteiten. Daarom is de keuze gemaakt om de bus in één richting mee te laten rijden met het overige verkeer. De rijrichtingen waar de bus meerijdt met het overige verkeer zijn op de Mauritsstraat richting de Vonderweg en op de Mecklenburgstraat richting de Karel de Grotelaan. Deze rijrichtingen zijn onder meer gekozen op grond van beschikbare ruimte op het kruispunt Mauritsstraat – Mecklenburgstraat en Mobiliteit in Balans. Door prioriteit en een voorstart bij de verkeerslichten zorgt dit voor een betrouwbare reistijd.

Routekeuze Kastelenplein

Op het Kastelenplein komt de busbaan op de Karel de Grotelaan (noordzijde) en het overige gemotoriseerde verkeer op de Meerveldhovenseweg (zuidzijde). Dit geeft meer duidelijkheid omdat reizigers op dezelfde plek kunnen in- en uitstappen. Om de doorstroming en verkeersveiligheid van het verkeer op de Meerveldhovenseweg in de nieuwe situatie te optimaliseren zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp.

Belangrijke reden voor de tracékeuze is het positieve effect op de ruimtelijke mogelijkheden voor herontwikkeling van het Kastelenplein. Door de keuze voor een busbaan aan de noordkant, verminderd de barrièrewerking aan die zijde en ontstaat er de kans om een prettige en groen woonklimaat te creëren. Door ontwikkelingen in de stad die onder andere voortkomen uit het Masterplan Mobiliteit en Mobiliteit-in-Balans, aanpassing van het wegprofiel van 2x2 naar 2x1 rijstroken en een optimalisatie van de alternatieve routes naar het centrum zoals de Meerenakkerweg, blijkt dat het gemotoriseerd verkeer grofweg halveert. De verkeersberekeningen tonen aan dat er aan de zuidzijde niet meer auto's gaat rijden dan in de huidige situatie. De impact op luchtkwaliteit en geluid worden nog nader in beeld gebracht zodat eventuele maatregelen kunnen worden opgenomen in het ontwerp. Daarbij valt te denken aan stil asfalt⁴, inpassen van groene wand/afscheiding tussen de weg en de (woon)omgeving. De bereikbaarheid en oversteekbaarheid vanuit

⁴ Stil asfalt kan voor een reductie tussen de 1 en 3 dB leiden.

het zuiden naar het Kastelenplein wordt verbeterd door het realiseren van langzaam verkeersverbindingen zoals in een groene vallei.

De gebiedsontwikkeling van het Kastelenplein biedt ook kansen voor de realisatie van een mobiliteitshub. Hier is rekening mee gehouden in het ontwerpproces. Parkeerplaatsen in het gebied kunnen dubbel worden gebruikt door bewoners en gebruikers van het Kastelenplein zelf, maar ook door bezoekers van de binnenstad die met een overstap op de HOV4 een snelle directe busverbinding krijgen. Zo wordt autoverkeer aan de rand van de stad opgevangen en worden de stedelijke wegen en het centrum minder belast met niet-noodzakelijk autoverkeer.

Routekeuze HTCE

Voor de aftakking van HOV4 richting de HTCE heeft er een afweging plaatsgevonden tussen de verschillende routemogelijkheden op het gebied van flora en fauna enerzijds en de vervoerwaarde voor het OV anderzijds. De directe route via de Roffart en Locatellistraat, met een nieuwe brug voor de bus naast de bestaande fietsbrug over de Dommel heeft de voorkeur, omdat dit minder impact heeft op de natuur dan een gecombineerde fiets-bus brug. De reistijd wordt met 4 minuten minder op deze verbinding sterk verbeterd, wat meer reizigers trekt dan alle andere alternatieven. Naar verwachting ruim 1.000 per dag in 2029. Daarmee heeft deze directe verbinding ten opzichte van de andere routes tussen de € 300.000 en € 500.000 per jaar lagere exploitatiekosten. Voorwaarde is dat compensatie van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) moet worden gerealiseerd en voor aanleg van deze route dient tijdig een ontheffing te worden verkregen voor de in het gebied levende kwetsbare soorten. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten voor nadere uitwerking:

- Naast compensatie en mitigatie van de leefgebieden van aanwezige kwetsbare soorten, maar waar mogelijk ook structurele verbetering van het leefgebied van aanwezige soorten, door natuurvriendelijk ontwerp.
- Vroegtijdig inrichten van het te compenseren NNB, waardoor voorafgaand aan realisatie van de Dommelbrug al een volledig ingericht NNB-terrein beschikbaar is.

Voor het college speelt in de afweging mee dat in de toekomst ook de Brainportlijn die de BIC campus verbindt met de HTC en de campus bij de Run over deels dezelfde infrastructuur gaat rijden als nu de HOV4. Elke minuut reistijdwinst telt dan niet alleen mee voor de reizigers in een HOV4 lijn, maar ook in de Brainportlijn.

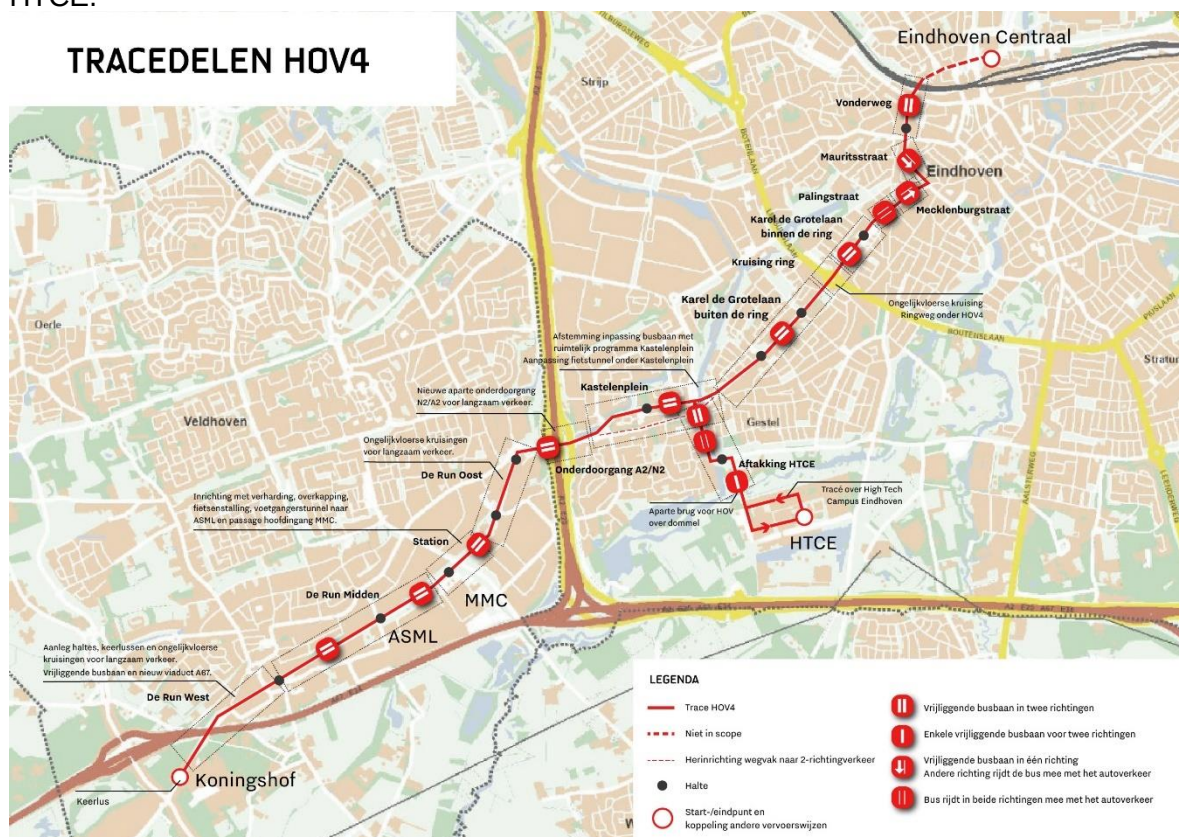
De bus rijdt na de kruising met de Ehrenstein op de Roffart in beide richtingen mee met het overige gemotoriseerde verkeer. Door de bus een voorstart te geven bij de verkeerslichten is aan de hand van verkeersberekeningen gebleken dat op dit stuk een vrijliggende busbaan nauwelijks tijdswinst oplevert. Door de voorstart wordt ook de betrouwbaarheid niet verminderd. Op de aftakking van de Locatellistraat richting de HTCE komt een vrijliggende busbaan voor de directe verbinding met de HTCE. Vanwege de beschikbare ruimte en het beperken van de impact op de omgeving en het Dommeldal is op de Locatellistraat richting de HTCE gekozen voor de inpassing van een enkele

busbaan. De rijtijden worden door de lagere busfrequentie op deze aftakking ten opzichte van het hoofdtracé nauwelijks beïnvloed.

Afgezien van de routekeuze richting HTCE heeft het onderzoek naar de vervoerwaarde en reistijden ook inzichten opgeleverd over de routekeuze op de HTCE. Uit de analyse blijkt dat (ongeacht de aanrijroute) één centrale halte op De Strip een betere oplossing is dan de bestaande route rondom de HTCE die, inclusief de halte Professor Holstlaan, in totaal vijf haltes aandoet. Het voorstel is dan ook om met de HTCE één centrale halte nader uit te werken en te realiseren. Aangezien de bus op de campus over privéterrein rijdt, worden er nog afspraken gemaakt over de nadere uitwerking.

Bij het ontwerpen van de Dommelbrug zullen maatregelen genomen worden die de impact op de ecologie zo klein mogelijk maken, bijvoorbeeld in de vormgeving van de brug en het vrijhouden van de oevers. Uit onderzoek moet naar voren komen welke maatregelen dit zijn. Om tot deze voorgestelde routekeuze te komen en in lijn met de toezegging aan uw raad op 20 juni 2023 is een bredere afweging van scenario's gemaakt. Deze treft u in bijlage 1.

Op afbeelding 3 vindt u route van de HOV4 met daarop gestippeld de aftakking richting de HTCE.



Afbeelding 3: Overzichtskaart HOV4 Tracé

1.6 HOV4 is integraal ruimtelijk ingepast

Op grond van het vastgestelde voorkeurstracé heeft de uitwerking en afweging van het ontwerp plaatsgevonden (zie bijlage 2). Op het grootste deel van het tracé is de inpassing van vrijliggende businfrastructuur in twee richtingen mogelijk. Bij het tot stand gekomen ontwerp is per wegvak zorgvuldig naar de bestaande situatie gekeken en is een integrale afweging gemaakt voor de inpassing van infrastructuur, groen, parkeren, water en andere voorzieningen. Per tracédeel zijn diverse varianten uitgetekend om de voor- en nadelen te inventariseren en af te wegen. Op grond van de feedback van bewoners, belanghebbenden en andere stakeholders is per wegvak een keuze gemaakt voor optimale samenhang in ruimtelijke kwaliteit, met specifieke aandacht voor (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Daarbij speelde in deze fase de financiën nog geen rol. Eerst is voor alle tracédelen een optimale inrichting gekozen en is een kostenraming voor het totale tracé gemaakt. In bijlage 3 is het integrale ontwerp van het totale tracé toegevoegd.

Bij de inpassing van de busbaan zijn de volgende principes leidend:

- De doorstroming van alle verkeer voldoet aan de uitgangspunten van het Masterplan Mobiliteit 2050 en Raadsvoorstel Mobiliteit-in-balans;
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande verhardingen en funderingen;
- Alle ontwerpen zijn verkeersveilig. Op alle ontwerpen wordt een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd;
- Alle ontwerpen voldoen aan de toegankelijkheidseisen;
- Bestaande groen- en bomenstructuren zijn zoveel mogelijk ontzien. Te kappen bomen worden volledig gecompenseerd;
- Er wordt voldaan aan de wateropgave om wateroverlast in de toekomst te voorkomen;
- Waar mogelijk is rekening gehouden met (toekomstige) ondergrondse infrastructuur;
- De haltes zijn op slimme locaties gepositioneerd met optimale bereikbaarheid vanuit de omgeving en voorzien van fietsenstallingen en deelmobiliteit voor eventueel vervolg transport. Deze komen overeen met de locaties in de Gebiedsvisie Groots Gestel.

1.7 Participatie in overeenstemming met de gemeentelijke participatieverordening en heeft bijgedragen aan een zorgvuldig afgewogen ontwerp

Het ontwerp voor HOV4 is mede tot stand gekomen door een uitgebreid participatieproces waarin inwoners, bewonersorganisaties, belanghebbenden en belangenorganisaties actief betrokken zijn. Voorafgaand aan het ontwerpproces is uit de quick-scan participatie gebleken dat het project vraagt om level 3 van de participatieladder. Dit vraagt om intensieve participatie waarbij de omgeving breed wordt geïnformeerd en meedenkt en meewerkt over oplossingen. Dit heeft geleid tot een zorgvuldig afgewogen ontwerp dat

rekening houdt met zowel de mobiliteitsdoelen als de zorgen en wensen van de participanten. Er is geparticipeerd over de tracékeuze en de inrichtingsvarianten en geïnformeerd over het gekozen ontwerp per tracédeel.

Na vaststelling van het voorkeurstracé van HOV4 zijn diverse participatiebijeenkomsten georganiseerd. Voor de inrichtingsvarianten hebben de volgende participatiemomenten plaatsgevonden:

- Fysieke bijeenkomsten: ca 160 bewoners namen deel aan sessies over ontwerpen per trajectdeel. Hierbij werden per tracédeel verschillende varianten met hun voor- en nadelen besproken;
- Publieke tentoonstelling: Op 5 september 2024 werden de ontwerpen voor het gehele tracé gepresenteerd, waarbij ca 140 bewoners aanwezig waren;
- Online consultatie: Van juni tot en met september 2024 hebben 104 bewoners online gereageerd op de ontwerpen.

Er zijn ruim 450 reacties verzameld die in de reactienota ontwerpproces (zie bijlage 4) zijn vastgelegd. Daarnaast konden omwonenden via de HOV4-toolkit hun ideale indeling van de weg visualiseren. Hierbij kwamen diverse aandachtspunten naar voren, zoals zorgen over de vermindering van parkeerplekken, de plaatsing van afvalcontainers en de toegankelijkheid van bepaalde locaties. Begin 2025 zijn er drie informatiebijeenkomsten geweest over de keuze van het voorkeursontwerp en is verdere input opgehaald om te verwerken in het voorlopig ontwerp.

De opgehaalde inzichten zijn verwerkt in de participatieverslagen (zie bijlage 5) en hebben bijgedragen aan de keuze en optimalisatie van het ontwerp. In de afweegnotitie is toegelicht hoe de input vanuit de participatie is meegewogen. Hoewel niet alle wensen volledig konden worden ingewilligd, is gestreefd naar een evenwichtige oplossing tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Door deze participatie is het ontwerp beter afgestemd op de omgeving en biedt het een toekomstbestendige OV-oplossing, met aandacht voor zowel de efficiëntie van HOV4 als de impact op de woonwijken.

1.8 Besluitvorming in gemeente Veldhoven vindt gelijktijdig plaats

De uitwerking van het tracé op Veldhovens grondgebied loopt parallel met Eindhoven. De planning van besluitvorming over de uitwerking van het ontwerp en benodigd budget vindt tegelijkertijd plaats. Ook de nadere uitwerking van het omgevingsplan met daarbij benodigde onderzoeken en het opstellen van een faseringsplanning voor de realisatie vinden in nauwe afstemming plaats.

2.1 Fasegewijze realisatie in samenhang met uitwerking Mobiliteit in Balans en ruimtelijke ontwikkelingen

Op het tracé vinden veel ontwikkelingen plaats zoals woningbouw, herinrichting verkeer door VCP en betere doorstroming op de Ring. De uitvoeringsplanning zal afhankelijk zijn van al deze ontwikkelingen. Daarom starten we zo snel mogelijk op tracédelen waar de

meeste winst te behalen is op de beleidsdoelstellingen van het Masterplan Mobiliteit. Dit betekent de realisatie van HOV4 op tracédelen waar de meeste reistijdwinst wordt behaald én het realiseren van verkeerscirculatie in de zuidwestkant van de stad. Dit zorgt ervoor dat doorgaand verkeer uit het centrum wordt geweerd en de doorstroming en verkeersveiligheid van het langzaam verkeer wordt verbeterd. Dit zal in een latere fase met elkaar worden afgestemd zodra de plannen van de raakvlakprojecten concreter worden.

Gedurende aanleg zal onvermijdelijk tijdelijke hinder en overlast optreden. Door middel van een zogenoemde BLVC-aanpak worden de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie geborgd. Bij de fasering en uitvoering van HOV4 is het uitgangspunt dat tracédelen na aanleg zo snel mogelijk in gebruik worden genomen als busbaan.

3.1 Jaarlijkse rapportage over voortgang project

Er wordt jaarlijks een tussentijdse rapportage opgesteld over de voortgang en planning van het project. Ook wordt dan de stand van zaken op financieel gebied gedeeld met uw raad en worden de belangrijkste kansen en risico's benoemd. Wanneer vervolgbesluiten voor het project noodzakelijk zijn, worden deze aan de hand van de tussenrapportage onderbouwd. Mocht daartoe aanleiding zijn zal het college u in de periode van uitvoering vanzelfsprekend eerder informeren en betrekken.

Kanttekeningen

1.1 Niet alle individuele belangen kunnen worden ingewilligd

Het participatieproces heeft waardevolle inzichten opgeleverd en aangetoond dat niet alle keuzes unaniem worden gesteund. Met name de reductie van parkeerplaatsen in het centrum heeft bij een deel van de omwonenden tot zorgen geleid. Het is ook een feit dat voor sommige Eindhovenaren de auto mogelijk niet meer voor het eigen huis kan worden geparkeerd. Uit ons onderzoek naar de parkeerdruk blijkt ook dat er in de nabije omgeving genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarnaast zijn er aandachtspunten benoemd zoals bereikbaarheid hulpdiensten, oversteekplekken, geluid- en trillingshinder en laad- en loszones.

Vanuit de omgeving van de Meerveldhovenseweg is een petitie ontvangen op het ontwerp van HOV4. De Meerveldhovenseweg wordt straks tweerichtingsverkeer en de Karel de Grotelaan aan de andere zijde van het Kastelenplein wordt ingericht als busbaan. Een aantal bewoners vindt dat er onevenredig veel hinder ontstaat langs de Meerveldhovenseweg. Ondanks het feit dat hier tweerichtingsverkeer wordt ingericht tonen de verkeersberekeningen aan dat het verkeer op dit wegvak niet zal toenemen. Om de geluidsoverlast en luchtkwaliteit te beperken worden milieuberekeningen gemaakt. Wanneer blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn om hinder vanwege de nieuwe weginrichting te voorkomen dan worden deze in de volgende fase van het ontwerp opgenomen in het plan. Te denken valt aan dichte groene bermen als afscheiding van de weg richting de tuinen en het toepassen van geluidsstil asfalt.

Deze bezwaren zijn serieus genomen en waar mogelijk zijn oplossingen gezocht. Ook vraagt een aantal reacties nog om nadere uitwerking, zo wordt bijvoorbeeld het geluids- en trillingsonderzoek nog uitgevoerd. Daarbij is het niet mogelijk om alle individuele belangen volledig te accommoderen. Het ontwerp is integraal afgewogen en biedt de beste balans tussen multimodale bereikbaarheid, verkeersveiligheid, kwalitatieve openbare ruimte, groen en leefbaarheid.

1.2 Uitkomsten van onderzoeken kunnen nog effect hebben op de detailuitwerking van het ontwerp

Een aantal onderzoeken is in gang gezet, zoals bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit en trillingen. Ook dient een aantal onderzoeken nog nader te worden gespecificeerd. Dit betreft onder meer de bodem- en flora en fauna-onderzoeken. Bij het vast te stellen omgevingsplan begin 2026 moet worden voldaan aan wettelijke eisen en normen. Deze zijn voorwaardelijk bij de verdere uitwerking en realisatie van HOV4. De resultaten van deze onderzoeken zullen dan ook bij het vaststellen van het omgevingsplan worden gedeeld.

1.3 Onzekerheidsmarge in de kosten

HOV4 is een groot project met veel raakvlakprojecten. Zo is de financiering van het Rijk gekoppeld aan de te realiseren woningen voor 2030, zoals ook is opgenomen in de bestuursovereenkomst. Op grond van het huidige ontwerp en uitgevoerde onderzoeken is een kostenraming opgesteld voor het totale tracé. De mediaan van de (deterministische) kostenraming voor het Eindhovense gedeelte, bedraagt € 219,1 miljoen (exclusief BTW). De bandbreedte van de raming ligt op dit moment van € 153,3 miljoen tot € 284,8 miljoen. Het gevraagde krediet van € 223,6 miljoen (exclusief BTW) zou dus in meer dan 50% van de gevallen toereikend moeten zijn.

Ook is op grond van de huidige inzichten een planning opgesteld voor de verdere planvorming, voorbereiding en uitvoering van het project. De realisatie van het gehele project zal naar verwachting minimaal van 2026 tot en met 2033 in beslag nemen. In de voorbereidings- en uitvoeringsperiode kunnen onverwachte gebeurtenissen optreden. In het risicodossier is hiervan een opsomming gemaakt. Deze risico's zijn vertaald naar beheersmaatregelen en budget om eventuele risico's financieel op te vangen. De kostenraming houdt daarmee rekening met eventuele tegenvallers op het project. Toch bestaat er een kans dat het budget ontoereikend is voor het realiseren van de totale gedefinieerde scope. Naarmate het ontwerp verder wordt uitgewerkt, en de voorbereidende onderzoeken beschikbaar komen, zal het inzicht in de kosten toenemen en de bandbreedte van de raming afnemen.

Voorgesteld wordt om jaarlijks een (financiële) stand van zaken te melden over de voortgang van HOV4. Mocht tijdens uitvoering van het project blijken dat het budget ontoereikend is voor realisatie van het totale project dan worden tussentijds maatregelen



voorgesteld om hiermee om te gaan. Daarbij kan worden gezocht naar aanvullend budget, maar ook versoering van de aanleg kan worden overwogen.

1.4 De verkeersafwikkeling in de spits is acceptabel, doch kritisch, daarmee is de noodzaak voor vlotte uitvoering van het Masterplan Mobiliteit 2050 noodzakelijk

Uit de verkeersanalyses met het verkeersmodel voor 2030 en 2040 blijkt dat de verkeersdoorstroming voldoende is, maar op bepaalde locaties kritisch kan uitvallen. Met de uitvoering van het Masterplan zien we een verschuiving van autogebruik naar (elektrische) fiets en openbaar vervoer. Vooral het uitbreiden van het gebied voor betaald parkeren en het verhogen van de parkeertarieven heeft een significant effect op de mobiliteitskeuze van mensen en daarmee de verkeersdruk in de stad. De samenhang en snelheid van de uitvoering van de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit zijn van belang. Dit zorgt dat tijdig ruimte ontstaat voor inpassing van HOV4 en goede autodoorstroming. Locaties waar het kritisch kan uitvallen is bij de ontsluiting van De Bergen en rond het Kastelenplein. Een goede monitoring en tussentijdse evaluatie van de effecten van de maatregelen zijn daarom essentieel. Indien nodig kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen om te voorkomen dat bestaande knelpunten te lang aanhouden. Een voorbeeld daarvan is het toepassen van verkeersmanagement in de verkeerslichten of het verbeteren van alternatieve routes, zoals de radiaal Meerenakkerweg-Beemdstraat als alternatief voor de radiaal Karel de Grotelaan.

1.5 Voor zorgvuldige inpassing van HOV4 zijn gronden van derden noodzakelijk

Voor de zorgvuldige en efficiënte uitvoering van het HOV4-project is het noodzakelijk om grond van derden aan te kopen. Dit betreft onder andere een tankstation dat aan de buslijn komt te liggen en daarom niet meer gebruikt kan worden, evenals grond voor het realiseren van haltes en het aanpassen van bepaalde kruisingen. De aankoop van deze gronden is essentieel om het project goed te kunnen inpassen en te zorgen voor een veilige, betrouwbare en snelle busverbinding voor de reizigers. De minnelijke gesprekken hierover zijn inmiddels opgestart om eigenaren in een vroeg stadium te informeren en de onderhandelingen te starten. Indien we er met grondeigenaren uiteindelijk niet uitkomen, kan onteigening noodzakelijk zijn na een besluit van uw raad over het omgevingsplan.

1.6 Aansluiting op Fellenoord en MMK maakt geen onderdeel uit van dit voorstel

Om de doelen van HOV4 te behalen is het noodzakelijk dat de Multimodale Knoop (MMK) met het ondergronds busstation en bijbehorende tunnels onder de Fellenoord worden gerealiseerd. In de Beethovendeal is financiering à € 55 miljoen voor de 5^e tunnelmond opgenomen die ten noorden van de Elisabethtunnel uitkomt. De uitwerking van het ondergrondse busstation en de tunnels lopen een separaat besluitvormingstraject (MIRT-verkenning). Afhankelijk van de exacte verdere uitwerking van de 5^e tunnelmond wordt bekeken of er scopewijzigingen nodig zijn met eventuele bijbehorende budgetverschuivingen.

1.7 Extra onderhoudskosten nog niet gedekt

De realisatie van HOV4 leidt tot aanpassingen aan de openbare ruimte. Dit brengt extra onderhoudskosten met zich mee, onder andere voor extra bruggen, stil asfalt, verlichting, lichtkunstwerk en (luxere) halteplaatsen. De inschatting is dat dit leidt tot ca € 100.000 hogere onderhoudskosten per jaar. Deze kosten worden inzichtelijk gemaakt in het vervolgtraject.

1.8 Voor de afspraken uit de Beethovendeal lopen nog gesprekken. De bijdrage van private partners is daarmee niet volledig geformaliseerd.

De financiering van private partijen loopt via Brainport Development en de Metropoolregio Eindhoven. Hiervoor is het Brainport Partnerfonds opgericht. Voor de afspraken uit de Brainportdeal zijn deze gesprekken afgerond. Voor de afspraken uit de Beethovendeal lopen deze gesprekken nog. De dekking van externe private bijdragen is daarmee niet volledig geformaliseerd.

Personele consequenties

Voor de verdere ontwerpfase, aanbestedings- en realisatiefase zijn de personele consequenties afgedekt binnen de projectbegroting. Ook zijn en worden binnen de diverse afdelingen resources gereserveerd voor deze fasen. Indien interne capaciteit onvoldoende beschikbaar is, zal deze nog moeten worden uitgebreid of er wordt gebruik gemaakt van het raamcontract ingenieursdiensten.

Financiële consequenties

De totale kosten van het project HOV4 op Eindhovenens grondgebied vanaf dit Raadsbesluit worden geraamd op € 223.600.000 (prijsspeil 2025, exclusief BTW). In dit bedrag zijn opgenomen: de personeelskosten, de onderzoekskosten, de bijkomende kosten zoals bijvoorbeeld leges en communicatie, de uitvoeringskosten, de verwervingen en de risicoreserveringen. In dit dossier wordt een budget gevraagd van € 223.600.000 (exclusief BTW). Deze kosten worden gedekt uit bijdragen van derden voor een bedrag van € 186.900.000 en een krediet HOV4 van de gemeente Eindhoven van € 36.700.000. Het krediet HOV4 heeft een afschrijfduur van 40 jaar.

De kapitaallasten van maximaal € 1.263.000 vanaf 2034 te dekken uit de stelpost strategische kapitaallasten Versterking OV en de stelpost strategische kapitaallasten Knoop XL, waarbij eerst versterking OV moet worden aangewend. Op de stelpost strategische kapitaallasten Versterking OV staat een jaarlijks saldo van € 730.000. Gezien de doorlooptijd van de investeringen zijn er met Rijk, provincie Noord-Brabant, gemeente Veldhoven, gemeente Eindhoven en private partijen afspraken gemaakt over de indexatie van de investeringsmiddelen. In de begrotingssystematiek wordt hier rekening mee gehouden.

Naast de bovenstaande investeringskosten zijn er ook eenmalige kosten voor het afboeken van (een gedeelte van) de boekwaarde van het kruispunt bij de A2/N2. Dit

kruispunt is recent aangelegd, en wordt binnen enkele jaren aangepast. De hoogte van deze desinvestering hangt af van de datum van uitvoering en de mate waarin het kruispunt wordt aangepast. De kosten bedragen maximaal € 710.000 en aangezien het beschikbare budget een krediet betreft, dient hiervoor incidentele dekking te worden gezocht.

De begrotingswijziging is te vinden in bijlage 6.

Communicatie

Betrokken partijen – inwoners, ondernemers, instellingen en andere organisaties- zijn uitgenodigd om mee te denken over de ontwerpen. Dit is via een wijkinfo, maar ook via social media, Groot Eindhoven en de website [HOV4: Eindhoven Centrum - Veldhoven De Run | Gemeente Eindhoven](#) gebeurd. Met belangenorganisaties zoals TGE, Fietzersbond, Brainport Development en Eindhoven Toegankelijk! zijn individuele gesprekken gevoerd. Ook met bewonersverenigingen zoals de SBG en Ooienvaarsnest en met de parkmanager vanuit de Hurk zijn gesprekken gevoerd. Enkele voorbeelden van de samenspraak met bewonersverenigingen en belangenorganisaties:

- Samen met de parkmanager hebben we gekeken naar mogelijkheden voor een hub voor deelmobiliteit en een P&R op het Kastelenplein zodat het bedrijventerrein de Hurk beter bereikbaar is;
- De Fietzersbond gaf aan dat de oversteekbaarheid met de fiets over het Kastelenplein van belang is, zodat er een goede fietsverbinding blijft voor het doorgaande verkeer. Dit is meegenomen in de herontwikkeling van het Kastelenplein;
- Trefpunt Groen Eindhoven (TGE) ziet de varianten zonder toevoeging van groen op de Mauritsstraat en Mecklenburgstraat niet als wenselijk. De gekozen varianten voorzien in extra groen;
- Met de VMBO/MBO school Yuverta, tennisvereniging Volley en HTCE is afstemming geweest over de inpassing van het tracé richting de High Tech Campus Eindhoven.

De communicatie en participatie zal in het vervolg via de wijkinfo, nieuwsbrief en website plaatsvinden. Ook worden direct aanwonenden uitgenodigd via een wijkinfo voor participatiemomenten. Waar mogelijk zal er voor bewoners ook de mogelijkheid zijn online mee te denken.

Planning en uitvoering

De planning voor de verdere uitwerking en uitvoering van HOV4 is als volgt:

- 2025: nadere uitwerking van het Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp;
- 2025: omgevingsplan in procedure brengen;
- 2025/2026: afronding uitvoeringsontwerp en aanbesteding eerste tracédelen;
- 2026 – 2032: uitvoering tracédelen;
- 2033: afronding en oplevering van het project HOV4;
- 2033/2034: afronding subsidies en financieel afsluiten project HOV4.

Bij de uitvoering leggen we de prioriteit bij de belangrijkste ingrepen. Dit doen we door te starten met de tracédelen waar bussen de grootste winst kunnen behalen in rijtijden door de aanleg van de busbaan en doordat herinrichting daar direct voor verbetering zorgt van de leefbaarheid en implementatie van het verkeerscirculatieplan.

De uitvoeringsfasering nog afhankelijk van ruimtelijke procedures, voorbereidende werkzaamheden en afhankelijkheden aanliggende projecten. Op het tracé vinden veel ontwikkelingen plaats zoals woningbouw, herinrichting verkeer door Mobiliteit in Balans, betere doorstroming realiseren op de Ring. De uitvoeringsplanning zal daarnaast erg afhankelijk zijn van eventuele bezwaarprocedures en stikstofdepositie. Met die kanttekening is op basis van eerste inzichten de verwachting dat er gestart wordt in 2026/2027 met de uitvoering van de Karel de Grotelaan binnen de Ring en de kruising met de Ring. Vervolgens worden tot circa 2030 de wegvakken in het centrum gerealiseerd. Met de aanleg van de Karel de Grotelaan buiten de Ring wordt naar verwachting vanaf 2029 gestart. Het Kastelenplein volgt daarna. De realisatie van de onderdoorgang met de A2/N2 en de aftakking naar de HTCE zijn gepland voor 2027/2028. Wanneer de aanleg van de tracédelen in het centrum gereed is (medio 2030) kunnen bussen met een grotere betrouwbaarheid op het traject gaan rijden. Wel zullen de werkzaamheden op de tracédelen buiten de Ring waarschijnlijk nog van invloed zijn op de reistijden in de spits.

De uitvoering wordt in een latere fase met elkaar nader afgestemd zodra de plannen van de afhankelijke projecten concreter worden.

Evaluatie

Ten aanzien van de evaluatie van HOV2 en HOV3 is er een Project Initiatie Document opgesteld en zijn er drie onderdelen die we in het project HOV4 expliciet een plek geven:

- Met behulp van een risicodossier worden de risico's van het project HOV4 voortdurend geanalyseerd en indien noodzakelijk volgen adequate acties.
- Ook wordt scherp gelet op het bewaken van personeelsbudget, om het ontwerp zo efficiënt mogelijk tot stand te brengen.
- Tenslotte onderzoeken we tijdens het ontwerpproces of er goedkopere alternatieven zijn en hanteren we de uitgangspunten 'sober en doelmatig'.

Op grond van de adviezen over de evaluatie van HOV2 en HOV3 zorgt het projectteam dat college en raad minimaal jaarlijks op de hoogte worden gebracht van de stand van zaken en een actueel risicodossier. Aan het eind van het project zal een eindevaluatie volgen.

Bijlage(n)

Als bijlage(n) bij dit voorstel behoren:

- Bijlage 1 Afweegnotitie aftakking HOV4 richting HTCE
- Bijlage 2 Afweging schetsontwerpvarianten naar voorkeursontwerp
 - Bijlage van bijlage 2
- Bijlage 3 Integraal ontwerp van het totale tracé
- Bijlage 4 Reactie nota ontwerpproces
- Bijlage 5 Participatieverslagen HOV4
- Bijlage 6 Begrotingswijziging

Een ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.

Ontwerp Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van ;

besluit:

- 1) Vaststellen van het ontwerp HOV4 van de Elisabethtunnel tot en met de gemeentegrens met Veldhoven en de aftakking richting de HTCE;
 - a) Dit ontwerp als basis voor de uitwerking van het omgevingsplan HOV4 toe te passen;
 - b) Hiervoor een investeringskrediet HOV4 in te richten van € 223.600.000 excl. btw;
 - c) Dit krediet in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken met de partners te dekken uit:
 - i) Rijkssubsidie van € 109.100.000;
 - ii) Provinciale subsidie van € 36.800.000;
 - iii) Subsidie van private partijen van € 41.000.000;
 - iv) Eigen bijdrage (netto investeringskrediet) van € 36.700.000. Uit het netto investeringskrediet vloeien kapitaallasten voort, die vanaf 2034 maximaal € 1.263.000 bedragen. Deze kapitaallasten worden gedekt uit de stelpost strategische kapitaallasten Versterking OV voor maximaal € 730.000. De overige dekking van € 533.000 komt uit de stelpost strategische kapitaallasten knoop XL;
 - d) Hiertoe de begrotingswijziging vast te stellen;
 - e) De met deze investering gepaard gaande onderhoudskosten ongeveer €100.000 en voorziene afboeking van de restantboekwaarde van het kruispunt bij de A2/N2 als onontkoombare kosten meenemen bij de eerstkomende actualisering van de financiële begrotingspositie van het "meerjarenbeeld" (Begroting 2026);
- 2) De planning en fasering van aanleg HOV4 nauw af te stemmen met de overige maatregelen Mobiliteit-in-balans en in de periode na uitvoering te monitoren op de daadwerkelijke effecten in de praktijk om zo nodig bij te sturen.
- 3) De raad jaarlijks schriftelijk te informeren over de voortgang van het project HOV4.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

, griffier.

