



ACHTERGRONDRAAPPORTAGE

MOBILITEITSPAKKET STEDELIJKE REGIO 'S-HERTOGENBOSCH

DEFINITIEF - VERSIE 6 OKTOBER 2023

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
2. Context en opgave	11
3. Strategie mobiliteitspakket	15
4. Adaptief mobiliteitspakket: maatregelen en fasering	31
5. Effecten	41
6. Adaptieve Samenwerking	51



1 INLEIDING

De stedelijke regio's in Brabant zijn volop in ontwikkeling. De bevolking van Brabant groeit naar verwachting richting de drie miljoen inwoners in 2050 (Bron: verstedelijkingsstrategie Brabant 2040). Ook de economie in Brabant groeit de komende decennia door. Brabantbreed is er dus een forse woningbouw- en verstedelijkingsopgave, met als zwaartepunt in de stedelijke regio's: 's-Hertogenbosch, Breda-Tilburg, West-Brabant West en Zuidoost-Brabant. Dit heeft zijn weerslag op het stedelijk mobiliteitssysteem: de vraag naar mobiliteit neemt toe en verplaatsingspatronen veranderen.

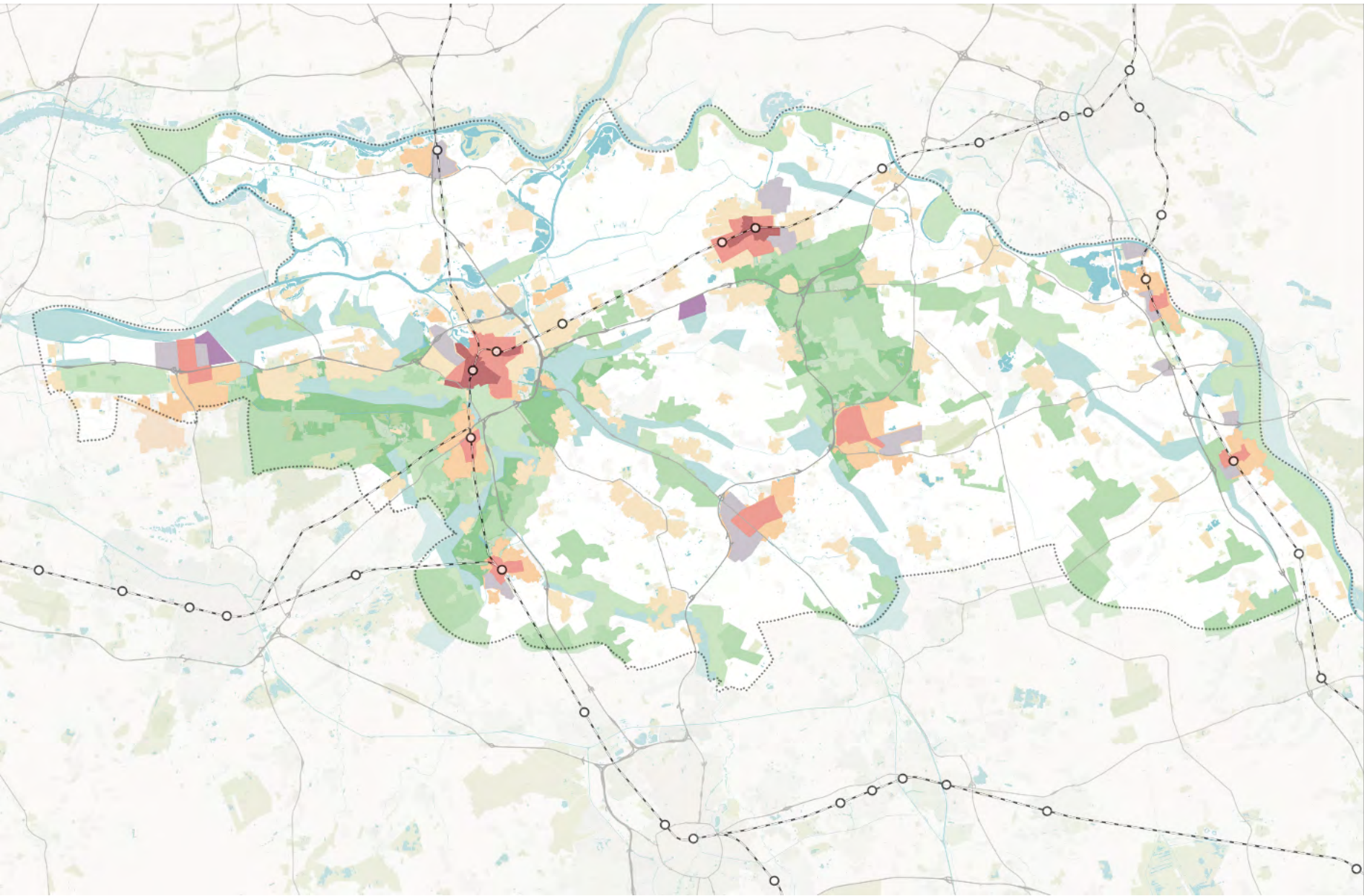
Het huidige mobiliteitssysteem in stedelijk Brabant is onvoldoende voorbereid op deze woningbouw- en verstedelijkingsopgave. In het BO MIRT 2022 is daarom de afspraak gemaakt om per stedelijke regio een adaptief, wendbaar en multimodaal pakket voor periode 2023 - 2030 uit te

werken, inclusief kosten, financiering en fasering. Deze pakketten beschrijven mobiliteitsmaatregelen die:

- Aansluiten op de verstedelijkingsrichting van de regio (verstedelijkingsstrategie Brabant 2040)/ ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant);
- De mobiliteitstransitie en de schaa sprong OV/deelmobiliteit/fiets faciliteert;
- De bereikbaarheid van voorzieningen voor de gehele regio faciliteert;
- De mobiliteitsimpact beperkt van het tijdelijk aanhouden van rijkswegenprojecten (heroriëntatie Mobiliteitsfonds/MIRT).

Met dit multimodaal mobiliteitspakket wordt invulling gegeven aan de grote opgaven die voor de deur staan. Daarmee is dit een belangrijk instrument voor succesvolle uitrol van de verstedelijkingsstrategie.

Door een focus op het realiseren van een mobiliteitstransitie wordt daar bij ingezet op het vinden een goede balans tussen de verschillende thema's (o.a. ruimtelijke kwaliteit, verduurzaming, klimaatadaptatie, circulariteit, mogelijk maken woningbouw en economische groei), waarbij tegelijkertijd duurzame bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt gewaarborgd.



Scope Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch

1.1 CONTEXT, SCOPE EN RESULTAAT

Verstedelijkingsstrategie Noord-Brabant

Door Rijk, provincie, gemeenten en waterschappen is afgelopen tijd gewerkt aan een verstedelijkingsstrategie. In deze Verstedelijkingsstrategie hebben de samenwerkende partijen de opgaven onderzocht en de kernwaarden benoemd die aan de basis staan van de aanpak. Die zijn vertaald naar 5 ontwikkelprincipes:

- Bodem en water als basis voor de verstedelijking.
- Landschap en natuur groeien mee met verstedelijking.
- Nieuwe woningen versterken bestaande stad en dorp.
- Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp.
- Kwalitatieve werkgebieden als randvoorwaarden voor een circulaire economie.

Deze principes en de bijbehorende strategie vormen een belangrijke bouwsteen voor de totstandkoming van dit maatregelpakket. Naast het faciliteren van de groei in inwoners en economie speelt ook de brede welvaart een rol. Het samenspel tussen stad en land wordt nog vertaald in een dorpenstrategie passend bij de opgaven op rijks-, regionaal- en lokaal niveau.

Scope

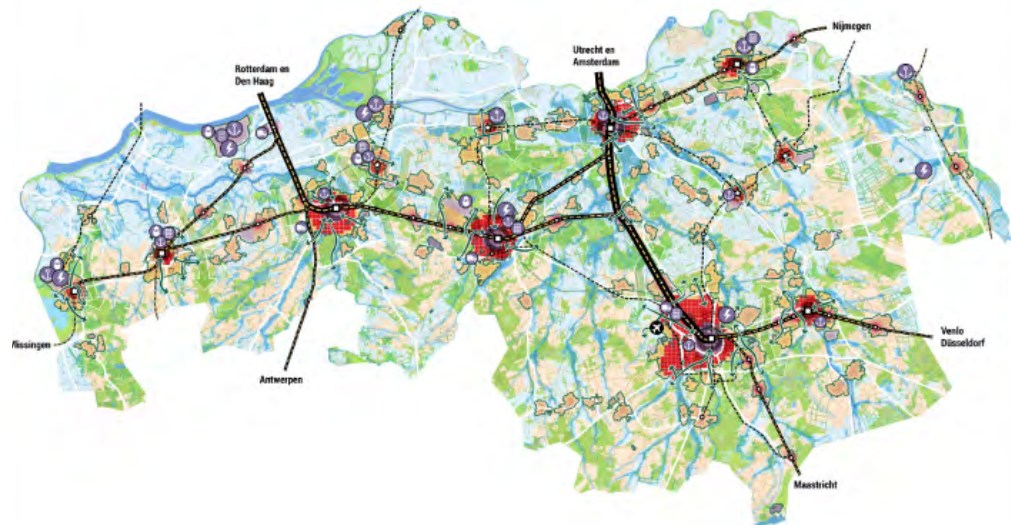
De vier stedelijke regio's in Noord-Brabant zijn gebaseerd op het Daily Urban System. Voor stedelijke regio 's-Hertogenbosch gaat het daarbij om de volgende gemeenten: Bernheze, Boekel, Boxtel, 's-Hertogenbosch, Heusden, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad, Oss, Sint-Michielsgestel, Vught, Waalwijk en de Gelderse gemeenten Maasdriel en Zaltbommel.

Resultaat Mobiliteitspakket

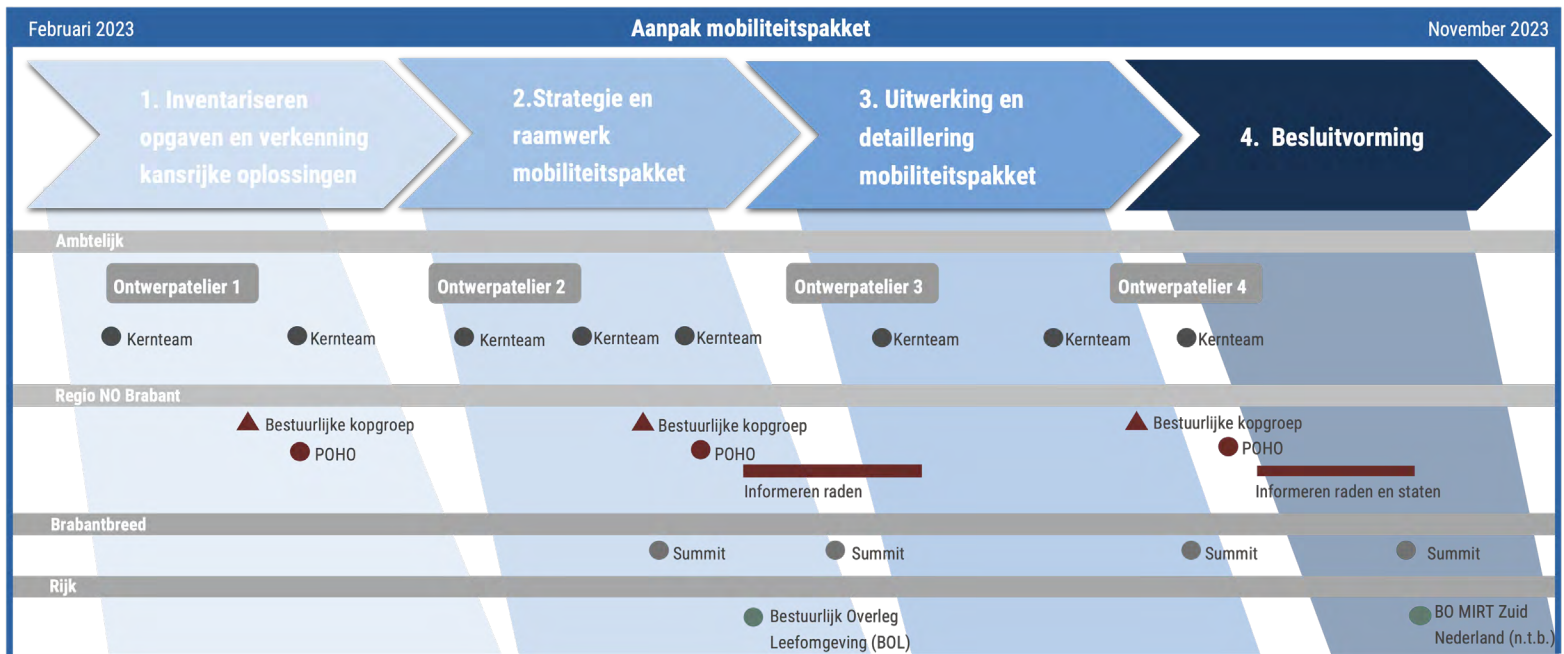
Tussen februari en oktober 2023 is per stedelijke regio onderzoek uitgevoerd

naar de regionale mobiliteitsopgaven, ambities, oplossingsrichtingen en effecten van maatregelen met als resultaat een samenhangend mobiliteitspakket voor de regio, inclusief onderzoeks- en investeringsafspraken.

Dit document beschrijft de totstandkoming en onderbouwing van het mobiliteitspakket Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch, als onderdeel van de Brabantbrede samenwerking en gezamenlijke aanpak richting BO MIRT 2023.



Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040



Aanpak en organisatie

1.2 AANPAK EN ORGANISATIE

Met vier fasen is het proces vormgegeven richting een gedragen mobiliteitspakket voor de Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch. In fase 1 zijn de opgaven geïnventariseerd en kansrijke oplossingen verkend. In fase 2 stond het opstellen van de strategie en raamwerk van het maatregelpakket centraal. In fase 3 is het mobiliteitspakket (inclusief kosten, effecten, financiering en fasering) in detail uitgewerkt. Deze resultaten zijn input voor fase 4, de bestuurlijke besluitvorming.

Afstemming

De fasen zijn in ambtelijke en bestuurlijke afstemming doorlopen via vier sporen. De dagelijkse aansturing en uitwerking vond plaats via het kernteam met daarin vertegenwoordigers van de gemeenten binnen de regio, de provincie Noord-Brabant en programma's MIRT A2 en MIRT A50. Voor detaillering, uitwerking en draagvlak zijn vier brede ontwerpateliers georganiseerd met naast betrokken gemeenten ook vertegenwoordigers van onder meer ProRail, NS, RWS en SmartwayZ.NL. Tussentijds zijn afstemmomenten geweest met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Bestuurlijke afstemming in de regio heeft plaatsgevonden via de kopgroep ('s-Hertogenbosch, Meierijstad en Oss, als vertegenwoordigers van de regio) en regionale mobiliteitsoverleggen (POHO). Brabantbrede afstemming over de uitwerking van de mobiliteitspakketten heeft plaatsgevonden via de Summits SDM BrabantStad.

Niet alleen is ambtelijke en bestuurlijk afstemming geweest. Het mobiliteitspakket SRsH is mede opgesteld op basis van bestaande informatie, zoals visies, studies, en maatregeloverzichten. Afstemming heeft plaatsgevonden daar waar de ontwikkelingen elkaar raken of in potentie versterken.



2 CONTEXT EN OPGAVE

De stedelijke regio 's-Hertogenbosch is volop in ontwikkeling, waarbij er grote ambities liggen op thema's als water, landschap, woningbouw, economie en mobiliteit. Om hier op een goede wijze op te kunnen sturen, wordt er in de provincie Noord-Brabant gewerkt aan de Verstedelijkingsstrategie Brabant, waaraan parallel ook vanuit de vier stedelijke regio's is gewerkt aan het opstellen van regionale verstedelijkingsstrategieën. Hierin wordt nagedacht over de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Naast thema's als wonen, werken, klimaatadaptatie, economische ontwikkeling, energietransitie, recreatie, duurzaamheid, gezondheid en de groene omgeving in een stedelijke regio speelt ook bereikbaarheid en mobiliteit een belangrijke rol.

's-Hertogenbosch spil van Daily Urban System

De stad 's-Hertogenbosch fungeert als een ontmoetingsplek en samenwerkingshub voor de regio. Het is een knooppunt waar

belangrijke wegen (A2, A59 en N279), OV-lijnen (Amsterdam-Eindhoven, Breda-Nijmegen en regionale busroutes) en snelfietsroutes samenkomen. Bovendien vormt 's-Hertogenbosch de verbindende schakel tussen de regio en zowel nationale als Europese schaalniveaus. Vanuit Veghel, Oss en Waalwijk zijn er connecties met respectievelijk de Brainport, Nijmegen en Tilburg. Binnen dit stedelijk netwerk bestaan diverse relatief autonome ecosystemen, waarbij de grote en middelgrote kernen vaak fungeren als centra voor verschillende faciliteiten. Inwoners uit naburige dorpen bezoeken deze centra om te winkelen, culturele activiteiten bij te wonen, onderwijs te volgen en te werken.

Multimodaal bereikbaar

's-Hertogenbosch, Oss, Vught, Zaltbommel en Boxtel zijn multimodaal bereikbaar via trein, bus, auto, fiets en soms zelfs via waterwegen. Deze locaties liggen

zowel langs snelwegen als spoorlijnen. Andere gemeenten kennen een goede autobereikbaarheid, maar hebben minder uitgebreide OV-verbindingen. Met name het gebied rond Waalwijk, Meierijstad-Uden en het westelijke deel van Land van Cuijk ervaren een lagere OV-bereikbaarheid vanwege het ontbreken van spoorverbindingen. Hoewel de grotere kernen vaak nog goed bereikbaar zijn per bus, is het lastiger om bedrijventerreinen zonder auto te bereiken.

De beschikbaarheid van alternatieven voor autovervoer draagt enerzijds bij aan het tegengaan van verminderde mobiliteit van groepen die niet in staat zijn om met de auto te reizen (zoals kinderen en senioren). Anderzijds vereenvoudigt het bedrijven om stagiairs aan te trekken die geen auto tot hun beschikking hebben. Ook hoogopgeleide werknemers die in de stad wonen verkiezen vaker goed OV-ontsloten locaties om te werken.

CONTEXT EN OPGAVE

Netwerk met knelpunten

De regio heeft een sterk bestaand mobiliteitsnetwerk, maar kent ook een aantal knelpunten. Zo bevindt zich op de Zwolle-Nijmegen-Roosendaal spoorlijn een enkelspoorse brug bij Ravenstein. Deze brug belemmert de vlotte doorstroming van het treinverkeer, en de mogelijkheid van een frequentie-sprong en/of kortere reistijden. Ook is in 2021 de Integrale Mobiliteitsanalyse vanuit het Rijk voltooid. Deze analyse wijst op mogelijke knelpunten op de belangrijkste autowegen van de regio (waaronder A2, A59, A50 en N65, afhankelijk van het scenario).

Woningbouw en verstedelijking

De Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch heeft als onderdeel van de Brabantse Stedenrij tot 2040 een opgave op duurzame verstedelijking van ongeveer 50.000- 60.000 nieuwe woningen, 35.000-42.000 extra arbeidsplaatsen. Daarnaast is er ruimte nodig voor de berging van 36 miljoen kuub water en voor 8,7 PJ aan duurzame energieopwekking. Doel is een leefbare, werkbare en klimaatrobuuste stedelijke regio door verdichting, vergroening en verduurzaming

(Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant). Dat betekent dat er forse opgaves liggen, waarbij dit mobiliteitspakket een rol moet gaan spelen om deze opgaves te lijf te gaan.

Balans verstedelijking en bestaande mobiliteitsopgaven

De toevoeging van tienduizenden nieuwe woningen en extra arbeidsplaatsen zal onherroepelijk effect hebben op het mobiliteitssysteem. De vervoersvraag zal stijgen en de beperkt beschikbare ruimte wordt steeds verder benut. Ook speelt op enkele plekken (zoals Oss) de overwegveiligheid: Er wordt verdichting van ruimtelijk programma in spoorzones nagestreefd (onder meer voor groter draagvlak OV-gebruik) maar hier zal tegelijkertijd door de aanwezigheid van gelijkvloerse overwegen de veiligheid van deze overwegen afnemen. Daarnaast liggen er ook nu al belangrijke mobiliteitsopgaven: Ook zonder extra verstedelijking kent het netwerk knelpunten en wordt er al fors ingezet op een mobiliteitstransitie. Het maatregelpakket zal daarom evenwichtig samengesteld moeten worden, met zowel focus op de impact door verstedelijking als het te lijf gaan van de

bestaande mobiliteitsopgaven.

Infraprojecten 'on hold'

In het BO-leefomgeving 2022 is door het Rijk aangegeven dat een aantal realisatieprojecten on-hold gezet moet worden vanwege stikstof en financiële redenen. Het 'on-hold' zetten heeft effecten op de bereikbaarheid, mede in relatie tot de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties die in Brabant worden gerealiseerd.

Afhankelijkheid van/omgaan met grote investeringen

Voorliggende grote opgaven vragen om passende oplossingen. Zeker als het gaat om (infra-)structurele aanpassingen kan het daarbij gaan om significante investeringen. Dit pakket vraagt daarom een goede balans in investeringen: Niet alles is mogelijk, en niet alles kan tegelijk. Daarom is het nodig te kiezen, waarbij een samenhangend pakket wordt opgesteld, met elkaar versterkende maatregelen. Er wordt daarbij gevarieerd in tijd: Sommige maatregelen kunnen op korte termijn uitgevoerd, anderen vergen eerst nadere verkenning en/of onderzoek.

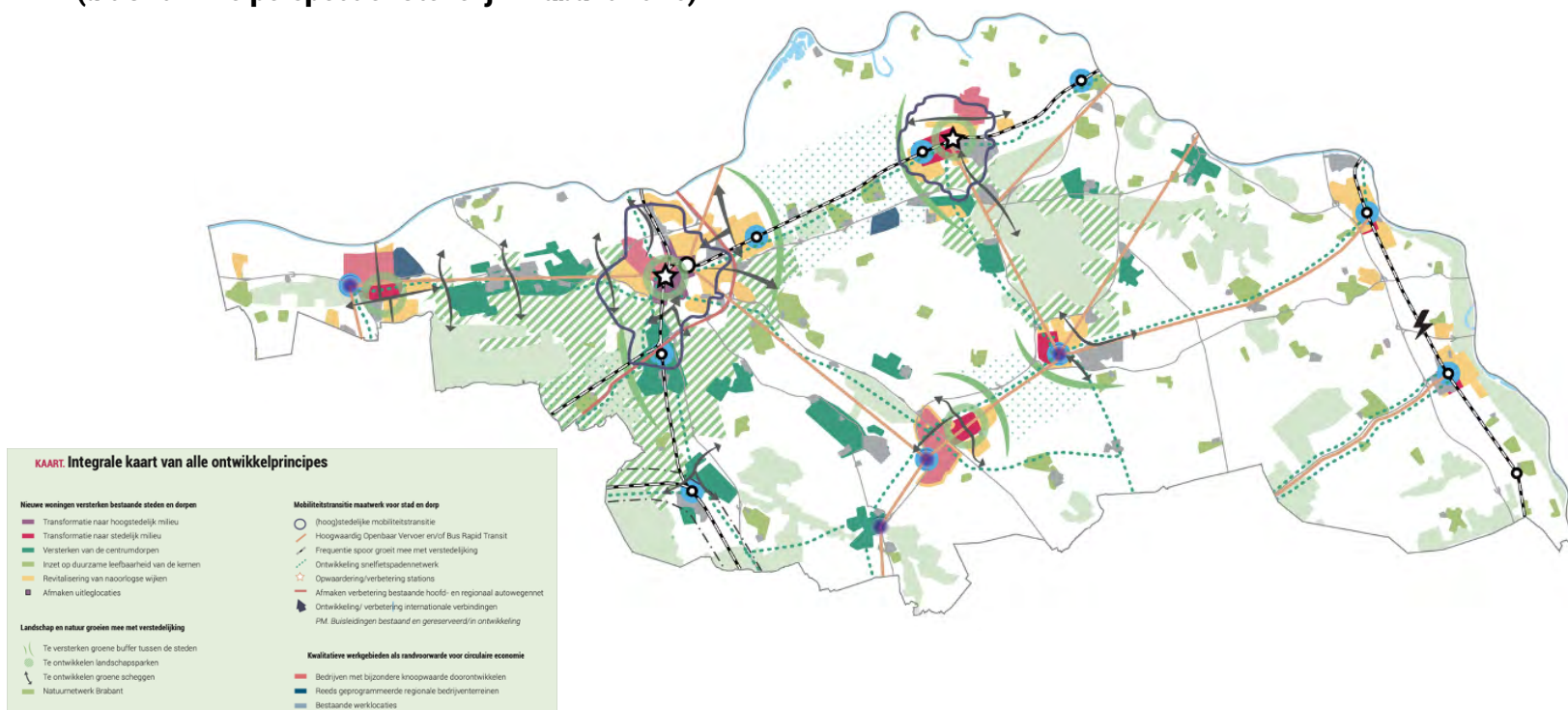
Urgentie en strategie

Er spelen belangrijke opgaven in Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch. Om op een duurzame en toekomstvaste te verstedelijken en onder meer de toevoeging van woningen

en arbeidsplaatsen in de regio mogelijk te maken, is het noodzakelijk op een goede manier invulling te geven aan deze opgaven en te komen een passend pakket, waarmee invulling geven aan de voorliggende

opgaven. Volgend hoofdstuk beschrijft de onderliggende strategie op basis waarvan het mobiliteitspakket op is gesteld.

Integrale kaart ontwikkelprincipes Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch (uit Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040)





KASTERENSBRUG



3 STRATEGIE MOBILITEITSPAKKET

Inleiding

De strategie beoogt richting te geven aan het gemeenschappelijk samenhangend gebiedsgericht adaptief mobiliteitspakket voor de Stedelijke regio 's-Hertogenbosch. Het is een strategie voor een mobiliteitssysteem over de bestuursgrenzen heen, gebaseerd op het 'Daily Urban System' waarin inwoners, bedrijven en maatschappelijke instellingen opereren voor tal van functies. Daarom een samenhangende, gebiedsgerichte en gedifferentieerde aanpak met maatwerk voor de diverse kernen in het gebied. Uitgangspunt voor de strategie is een inclusief en integraal mobiliteitssysteem, waarbij de verschillende modaliteiten en maatschappelijk-economische functies beter worden verbonden en gebruikers betere keuzes kunnen maken.

Startpunt voor de strategie zijn twee centrale ambities.

Mobiliteit en bereikbaarheid in de context van brede welvaart

Het streven naar Brede Welvaart in plaats van sectorale groei is voor de Stedelijke regio 's-Hertogenbosch een belangrijk uitgangspunt, dat ook aansluit op de Rijksambities met betrekking tot het recht op bereikbaarheid voor iedereen. Specifiek voor mobiliteit en bereikbaarheid gaat het daarbij om:

- Ruime aandacht voor bereikbaarheid voor iedereen. Niet alleen economische toplocaties maar de dagelijkse en niet-dagelijkse behoeften van verschillende doelgroepen in grote en kleine kernen.
- Een strategie die mobiliteit beziet in evenwicht met andere aspecten van Brede Welvaart zoals gezondheid, natuur en een prettige woonomgeving.

Een brede mobiliteitstransitie met maatwerk voor stad en dorp.

Dit is één van de ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie Brabant. Dit ontwikkelprincipe komt voort uit de analyse dat een verdergaande groei van Brabant – en vooral van de stedelijke regio's – inwoners en economie alleen op een goede manier mogelijk is als de mobiliteit zo georganiseerd wordt dat deze minder ten koste gaat van leefbaarheid, ruimte, natuur en klimaat. Dit mobiliteitspakket start dus met dit ontwikkelprincipe en geeft daar vervolgens uitwerking aan.

In de volgende paragrafen worden beide centrale ambities nader beschouwd en dit leidt tot de doelstellingen (paragraaf 3) en strategische hoofdkeuzes (paragraaf 4) waarop dit mobiliteitspakket gebaseerd is.

3.1 MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID BINNEN BREDE WELVAART

Onderscheid bereikbaarheid en mobiliteit

Voor deze strategie en het vinden van een optimum binnen 'Brede Welvaart' is het belangrijk het verschil tussen 'mobiliteit' en 'bereikbaarheid' te benutten.

Bereikbaarheid is een potentie. Het geeft aan welke arbeidsplaatsen, voorzieningen en sociale contacten we kunnen bereiken. Bereikbaarheid hangt niet alleen af van het mobiliteitsstelsel maar ook van persoonlijke factoren (hebben we een fiets, kunnen we een rit betalen, begrijpen we een reserveringsapp) en ruimtelijke factoren (zijn banen, voorzieningen of contacten in de buurt).

Bereikbaarheid is een kwaliteit die we ook waarderen als we daar niet dagelijks gebruik van maken. Een weinig gebruikte bus heeft waarde voor een dorp want je bent per OV bereikbaar. Vijf miljoen bereikbare arbeidsplaatsen vanuit een stedelijke woonwijk hebben waarde want draagt bij aan het vinden van een fijne baan, de mogelijkheid van baan te wisselen en economische specialisatie, flexibiliteit en vernieuwing.

Mobiliteit gaat over de ritten die uiteindelijk echt gemaakt worden met fiets, OV, auto. De keuzes in mobiliteit bepalen zaken als duurzaamheid, belasting netwerken, ruimtevrage, leefbaarheid en veiligheid.

Consequentie voor de strategie

Een strategie die streeft naar Brede Welvaart probeert dus bereikbaarheid te bieden zonder dat de mobiliteit teveel negatieve effecten heeft. Dat kan er concreet als volgt uitzien:

- Nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Hoe groter de ruimtelijke nabijheid hoe korter de afstand en hoe meer ritten lopend of fietsend afgelegd kunnen worden. Bovendien leidt nabijheid ook tot inclusieve bereikbaarheid; korte verplaatsingen zijn meestal ook haalbaar met een krappe beurs of de beschikking over een auto.
- Zorg voor een 'basis' die voor eenieder toegankelijk is en waarop de hele stedelijke regio is aangetakt. Dit legt geografisch en sociaal een bodem in bereikbaarheid waar de hele regio van kan profiteren.

- Zet in op gebruik van schone, ruimte-efficiënte en actieve vervoerswijzen. Waar het maar even kan, hebben lopen en fietsen de voorkeur.
- Zet de auto verstandig in. De auto maakt het mogelijk om 'dunnere stromen' te bedienen en daarmee bereikbaarheid te bieden voor een groot gebied. Tegelijkertijd gaat de auto ten koste van andere aspecten van brede welvaart, vooral als de stromen dikker worden en in stedelijk gebied. Dus inzetten op nabijheid, fietsen, OV en slimme mobiliteit waar het kan en daarmee ruimte bieden voor selectieve autoverplaatsingen waar de meerwaarde echt groot is.

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit (PBL, 2021)

Door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) is het Brede Welvaart begrip uitgewerkt voor het thema mobiliteit (PBL 2021, Brede Welvaart en Mobiliteit). Dit heeft geleid tot een model met vier dimensies (zie figuur).

Mobiliteit heeft positieve en negatieve impact op Brede Welvaart

Een belangrijke constatering is dat mobiliteit zowel positief als negatief samenhangt met Brede Welvaart. Op de dimensie bereikbaarheid heeft ons mobiliteitssysteem doorgaans een positieve invloed. Het maakt het mogelijk dat we sociale contacten, voorzieningen en banen kunnen bereiken en die ontplooiing is een belangrijk onderdeel van onze Brede Welvaart. Op leefomgeving, gezondheid en veiligheid heeft mobiliteit vaak negatieve impact. Vanuit de optiek van Brede Welvaart is het dus zaak die negatieve impact te beperken en een optimum te vinden. Mobiliteit heeft ook een aantal positieve effecten op leefomgeving, gezondheid en veiligheid. Vooral de 'actieve modaliteiten' lopen en fietsen dragen substantieel bij aan gezondheid (lichaamsbeweging), sociale veiligheid (informeel toezicht) en kwaliteit van de leefomgeving (levendige plekken).

3.2 MOBILITEITSTRANSITIE IS MAATWERK

De mobiliteit in de stedelijke regio 's-Hertogenbosch – Oss verschilt sterk tussen de kernen. Een groot deel van die verschillen hangt samen met de 'stedelijke nabijheid'. Dit is een maat voor het aantal inwoners en arbeidsplaatsen (en daarmee ook allerlei voorzieningen) dat binnen een direct bereik van 2-3 kilometer te vinden is.

Deze afhankelijkheid tussen 'stedelijke nabijheid' en mobiliteit is in heel Nederland te zien. In het (hoog)stedelijke gebied kunnen veel bestemmingen lopend en fietsend bereikt worden en is de inrichting meestal ook zo dat dit binnen de stedelijke kern de snelste en goedkoopste vervoerswijze is. Voor de langere afstanden is het OV vanuit stedelijke gebieden goed, waarbij vooral een intercity station op fietsafstand bepalend is.

Er is ook een zelfversterkend effect; doordat nabijheid, lopen, fiets en snel OV zo goed bij elkaar passen richten inwoners, bedrijven en instellingen zich hier ook op in en treedt een vorm van zelfselectie op. In de middelgrote en kleinere kernen wordt binnen de kern nog steeds veel gelopen en gefietst maar zijn voor veel bestemmingen de afstanden wat langer en is de auto ook eerder sneller

en zijn er geen parkeerkosten. Zeker vanuit de middelgrote kernen is er wel frequent OV, maar alleen naar één of twee stations knopen waardoor verplaatsingen verder in het netwerk substantieel langer duren dan vanuit de stedelijke kern met het IC-station.

De afgelopen 20 jaar zien we dat deze verschillen toenemen:

- De groei in inwoners en arbeidsplaatsen is het grootste in stedelijk gebied. Doordat dit binnenstedelijke groei is, neemt de stedelijke nabijheid toe. In de spoorzone van 's-Hertogenbosch is dit het meest krachtig te zien.
- De verschillen tussen (hoog)stedelijk en de andere gebiedstypen worden groter. In 's-Hertogenbosch neemt het autogebruik (ook in absolute termen, ondanks de groei van inwoners en arbeidsplaatsen) al 20 jaar af terwijl daarbuiten de automobilititeit groeit. Het fietsgebruik is redelijk stabiel, waarbij opvalt dat wat gewonnen wordt aan betere fietsvoorzieningen (en e-bike) weer verdwijnt doordat de afstanden buiten de stad toenemen door centralisatie van voorzieningen en economie.

- In de regio 's-Hertogenbosch zien we dat de stedelijke nabijheid toe gaat nemen door de ingezette verstedelijkingsstrategie:
- Het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch groeit tot 2040 flink en omvat dan het hele gebied binnen de snelwegring. Bij een variant met maximale ontwikkeling in en om de Spoorzone krijgt dit gebied een hoogstedelijke kern.
- Oss krijgt een stedelijke kern door de ontwikkelingen in de brede spoorzone.
- De middelgrote kernen krijgen een grotere stedelijke nabijheid in en rond het centrumgebied. Als geheel blijven zij (laag)suburbaan van karakter.
- In de kleinere kernen leidt de ruimtelijke ontwikkeling niet tot een ander karakter in termen van stedelijke nabijheid.
- Deze situatie en ontwikkeling betekent dat het startpunt voor de mobiliteitstransitie er in de verschillende kernen compleet anders uitziet:
- In 's-Hertogenbosch is de mobiliteitstransitie al vollop aan de gang en geeft de ruimtelijke ontwikkeling die extra rugwind. Een stevige verdere mobiliteitstransitie is dan goed haalbaar.

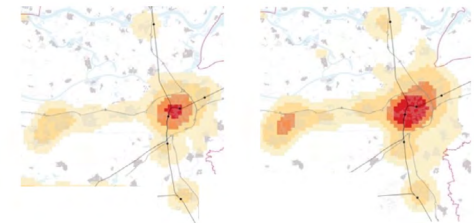
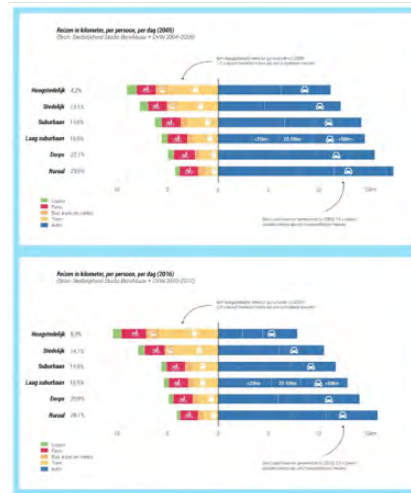
- In Oss zijn de condities aanwezig en kan met de ruimtelijke plannen voor de brede Spoorzone en uitvoering van het nieuwe mobiliteitsbeleid een krachtige stap gezet worden naar stedelijke nabijheid en een flinke mobiliteitstransitie.
- In de middelgrote kernen zoals Waalwijk, Veghel en Uden betekent een mobiliteitstransitie een forse stap en het ombuigen van een bestaande trend en dominant autogebruik. De beperkte OV-kwaliteit, dunnere stromen en suburbane stedelijke dichtheid maken de mogelijkheden voor een mobiliteitstransitie beperkter, evenals de ruimtelijke noodzaak daartoe.
- In kleinere kernen is het veilig stellen van de bestaande bereikbaarheid inclusief nabij voorzieningenaanbod op fietsafstand voor alle dagelijkse behoefte de eerste prioriteit. Een transitie naar andere mobiliteit dan de auto zal beperkt blijven tot specifieke reisrelaties waar vanwege ligging of oriëntatie kansen liggen (zoals nabijheid hoogwaardig OV).

Ontwikkelprincipe 4. **Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp**

Daily Urban System van de 15 minuten stad als uitgangspunt
Ruimtelijk ontwikkelen gericht op draagvlak voor dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand en multimodale bereikbaarheid

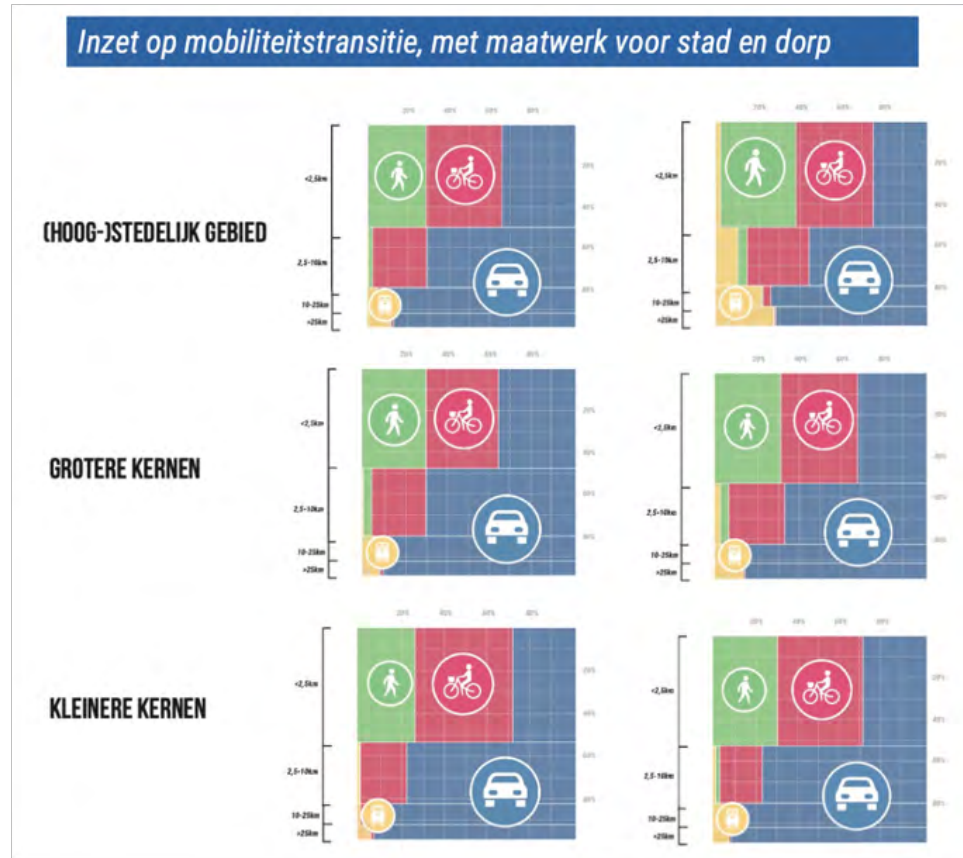
"Het mobiliteitssysteem is een eenheid, mobiliteitstransitie is maatwerk voor stad en dorp"

- In het **hoogstedelijk gebied (BS)** staan nabijheid, verblijfskwaliteit, lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV voorop.
- In de **middelgrote steden (M7)** is een aantrekkelijke gemengd centrumgebied binnen 10 minuten lopen / fietsen bereikbaar. Extern is de auto het belangrijkste vervoersmiddel. Via trein of HOV (en)fietsroute is de M7 aangegetakt op het stedelijk netwerk.
- In de **kleinere kernen** vervult de auto een zeer belangrijke rol. Basisbereikbaarheid zonder auto wordt geboden met (snel)fietsroutes en maatwerk.



MOBILITEITSTRANSITIE IS MAATWERK

Het startpunt voor de mobiliteitstransitie ziet er in de verschillende kernen compleet anders uit, wat terug te zien is in de vervoerswijze-keuze vanuit de verschillende typologieën. Het figuur rechts laat aan de linkerkant de bestaande modal split zien (op basis OViN, CBS) en aan de rechterkant de potentiële modal split. De verschuiving hiertussen laat zien wat er mogelijk is bij inzet op een mobiliteitstransitie. Volgende paragrafen laten de uitgangspunten en inzet per typologie zien, inclusief het effect op het aantal verplaatsingen.



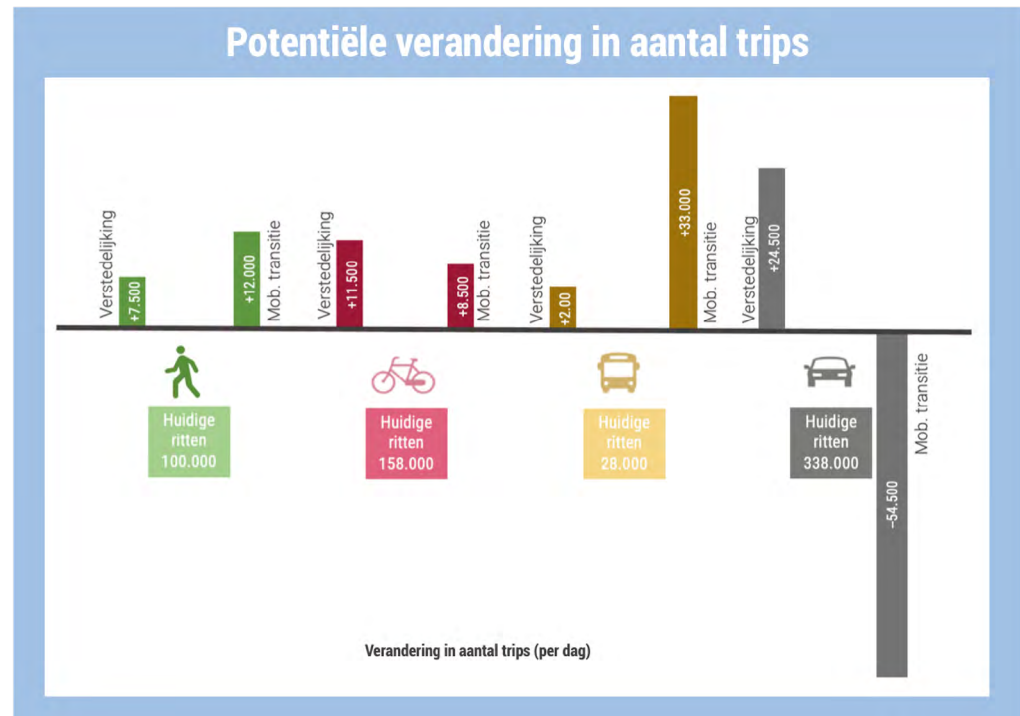
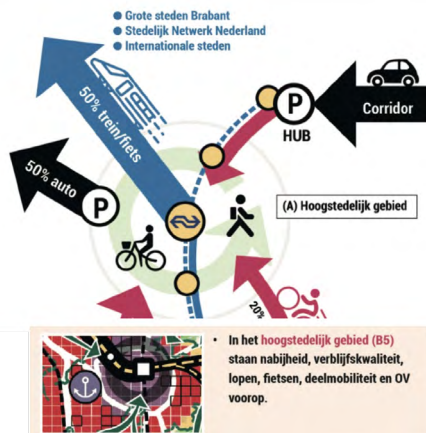
(HOOG)-STEDELIJKE GEBIEDEN

Uitgangspunten mobiliteitstransitie in (hoog-)stedelijke gebieden:

- Transitie al ingezet. Aandeel lopen, fiets, trein en deelmobiliteit substantieel en groeiende.

- Bereikbaarheid versterken met externe verbindingen en meer nabijheid in de stad.
- Versnellen transitie duurzame, ruimte-efficiënte vervoerswijzen.

- Grote rol en verantwoordelijkheid van regio qua ruimtelijke ontwikkeling en verstedelijking: Inzet op centrumfunctie, versterken knoopwaarde en koppeling mobiliteitstransitie aan ruimtelijke groei.



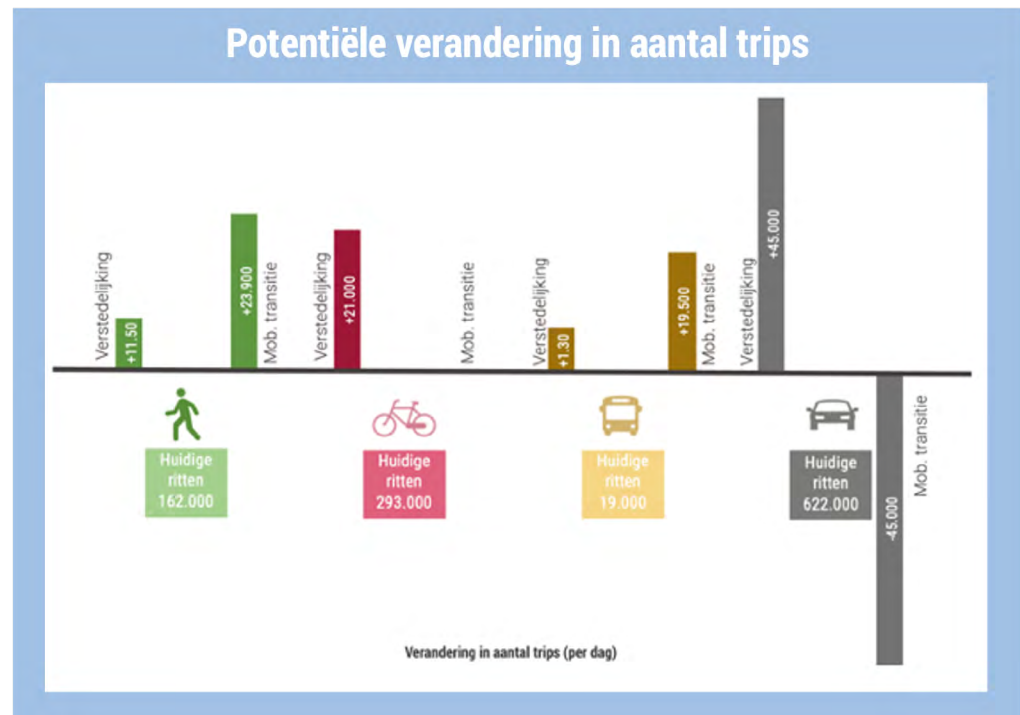
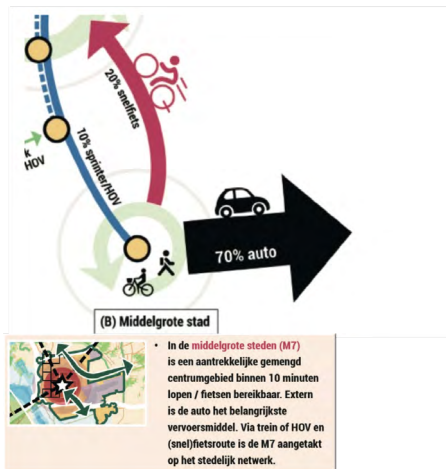
MIDDELGROTE STEDEN / GROTE KERNEN

Uitgangspunten mobiliteitstransitie in middelgrote steden / grote kernen:

- Autoaandeel hoog en autokilometers groeien. Grootste bedreiging voor vollopen regionaal autonetwerk.

- Bereikbaarheidsopgave om aangesloten te zijn op stedelijk netwerk Nederland via fiets- trein(achtig).
- Intern onderscheidende kwaliteit en nabijheid.

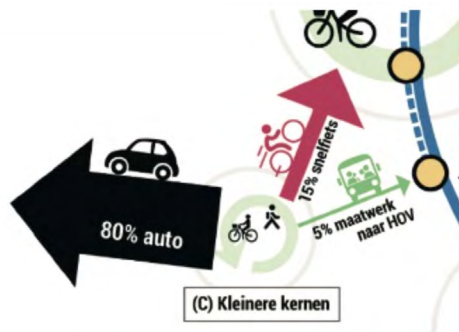
- Start met transitie duurzame, ruimte-efficiënte vervoerswijzen.
- Ruimtelijke ontwikkeling doseren en inzetten voor transitie



KLEINERE KERNEN

Uitgangspunten mobiliteitstransitie in kleinere kernen/ dorpen (met dagelijkse voorzieningen):

- Auto standaard voor alles buiten het dorp. Afnemende nabijheid leidt tot meer auto en minder fiets.
- Bereikbaarheidsopgave: aansluiting

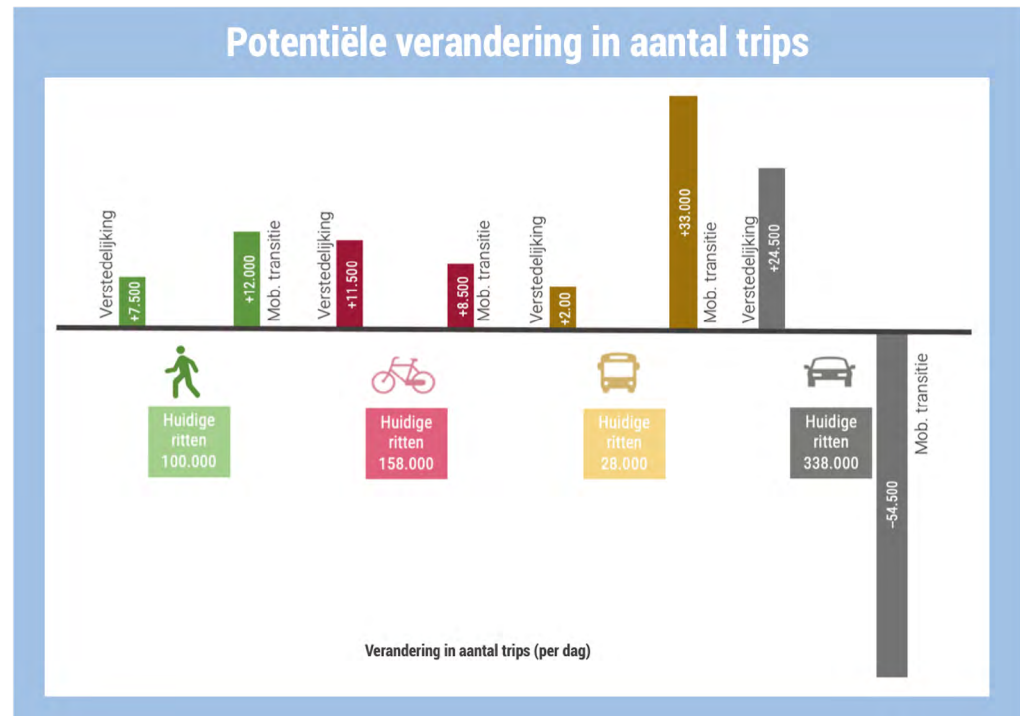


- In de kleinere kernen vervult de auto een zeer belangrijke rol. Basisbereikbaarheid zonder auto wordt geboden met (snel)fietsroutes en maatwerk.

op compleet voorzieningenaanbod en economische dynamiek, voor oud en jong.

Aandachtspunt: toegankelijkheid van de stad per auto.

- Intern voorzieningen/nabijheid met fiets als maat is de opgave.



3.3 DOELEN EN AFWEGING

Ambities en doelstellingen zijn de basis voor het uitwerken van een adaptief en samenhangend mobiliteitspakket. Het legt een gezamenlijke richting vast voor de periode 2023 – 2030 en stuurt in de totstandkoming van de strategie. Daarnaast vormen ambities en doelstellingen het afwegingskader waarop de geschikte maatregelen en oplossingen gekozen worden, die deel uit maken van het mobiliteitspakket. Met de ambities en doelstellingen als bovenliggend kader kan er ook bij veranderende omstandigheden gestuurd worden op de realisatie van het pakket (zie ook hoofdstuk 6).

Bovenliggende ambities

Als bovenliggende ambitie wordt uitgegaan van zowel de ontwerpprincipes die in verstedelijkingsstrategie zijn geformuleerd (Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040 en Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040), als het concept Brede Welvaart (zie paragraaf 3.1). Deze ambities hangen als een paraplu boven dit mobiliteitspakket, als belangrijke drijver en input voor keuzes die gemaakt worden in de totstandkoming van dit pakket.

Daarnaast ligt hier een niveau onder van meer concrete doelstelling voor dit mobiliteitspakket, uitgewerkt in de volgende elementen:

Krachtig en complementair

Intern: Mobiliteit systeem laat de stedelijke regio als een daily urban system functioneren

Extern: Economische stedelijke centra hebben sterke positie in stedelijk netwerk Nederland.

Sociaal en inclusief

Alle inwoners hebben toegang tot de belangrijkste voorzieningen en kunnen zich sociaal en economisch ontplooiën

Duurzaam

Mobiliteit is duurzaam

*Bovenliggende
ambities*

ONTWERPPRINCIPES VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE

BREDE WELVAART

*Doelstellingen
mobiliteitspakket*

Krachtig en complementair

Intern: Mobiliteitssysteem laat de stedelijke regio als één Daily Urban System functioneren.

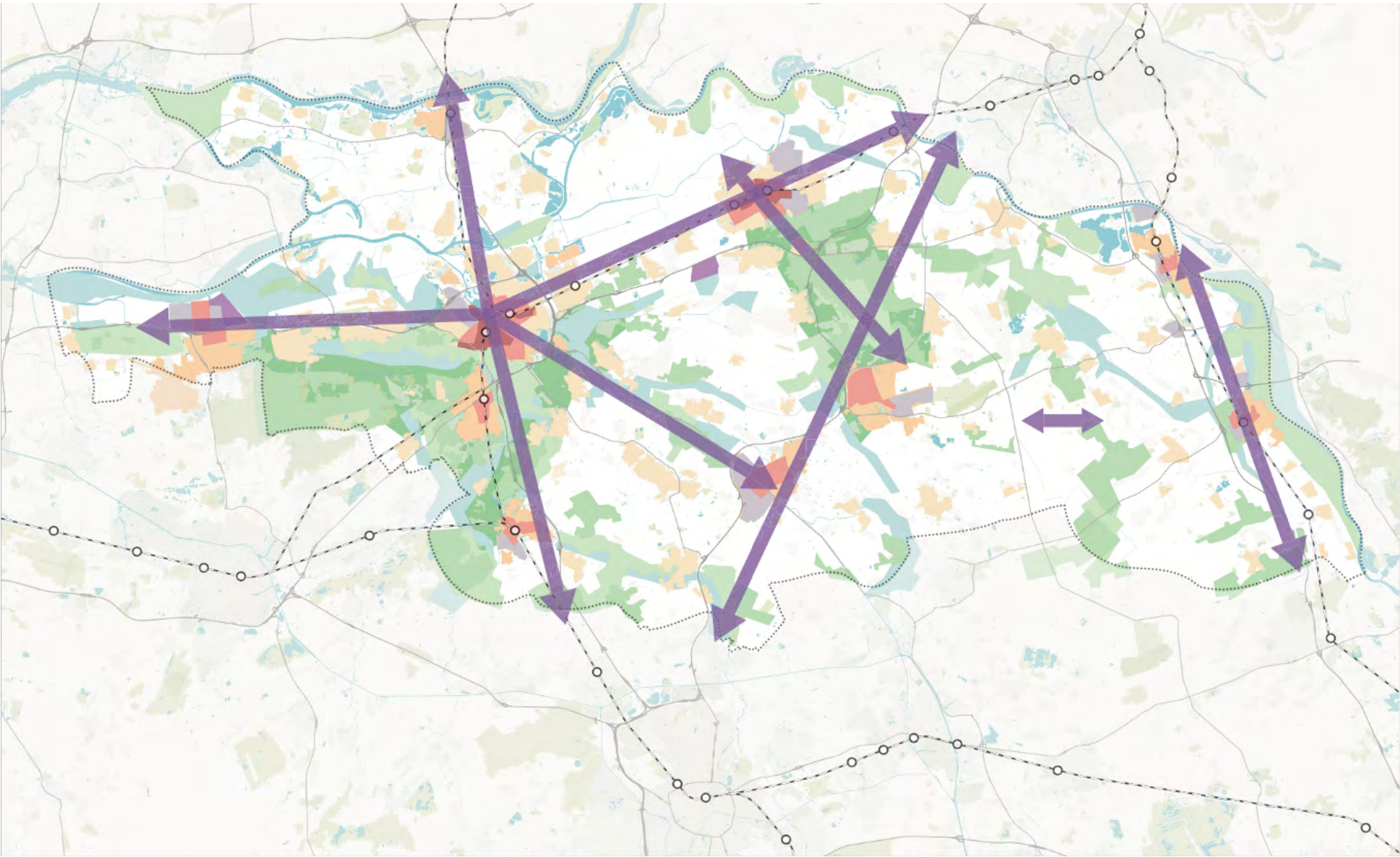
Extern: Economische en stedelijke centra hebben sterke positie in stedelijk netwerk Nederland

Sociaal en inclusief

Alle inwoners hebben toegang tot belangrijkste voorzieningen en kunnen zich sociaal en economisch ontplooiën.

Duurzaam

Mobiliteit is duurzaam.



Raamwerk / hoofdcontour

3.4 STRATEGISCHE HOOFDKEUZE: RAAMWERK EN GEBIEDSGERICHT MAATWERK

In dit hoofdstuk is vanuit de uitgangspunten van Brede Welvaart en mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp de strategie uitgezet. Deze strategie mondt uit in de hoofdkeuze op regionaal niveau in te zetten op een combinatie van een raamwerk voor OV- en regionale fietsbereikbaarheid en gebiedsgericht maatwerk.

Het raamwerk heeft tot doel de hele regio onderling goed te verbinden met de fiets als voorkeur voor de middellange afstand en OV voor de langere afstand. De auto is hierin niet afwezig, maar de analyse is dat 1) het bestaande autonetwerk een goede bereikbaarheid biedt en 2) dat juist de inzet op een mobiliteitstransitie ertoe bij moet dragen dat de auto meer selectief ingezet wordt, zodat het bestaande netwerk ook voldoende capaciteit biedt voor de resterende ritten.

Inzet op het OV-raamwerk is nodig. Noord-zuid via 's-Hertogenbosch (en de sprinter langs Boxtel en Zaltbommel) is de OV-kwaliteit goed en liggen er plannen die gefaseerd nog verder te verbeteren. Oost-west via de 'IJssellijn' Zwolle – Arnhem/Nijmegen

– Oss – 's-Hertogenbosch – Tilburg/Breda – Roosendaal is kwaliteitsverbetering belangrijk. Zowel voor de totale regio om beter van haar ligging gebruik te kunnen maken als voor Oss als voorwaarde voor een meer stedelijke ontwikkeling.

De regionale spoorverbinding Venlo-Nijmegen biedt eenzelfde functie voor de oostflank van de regio.

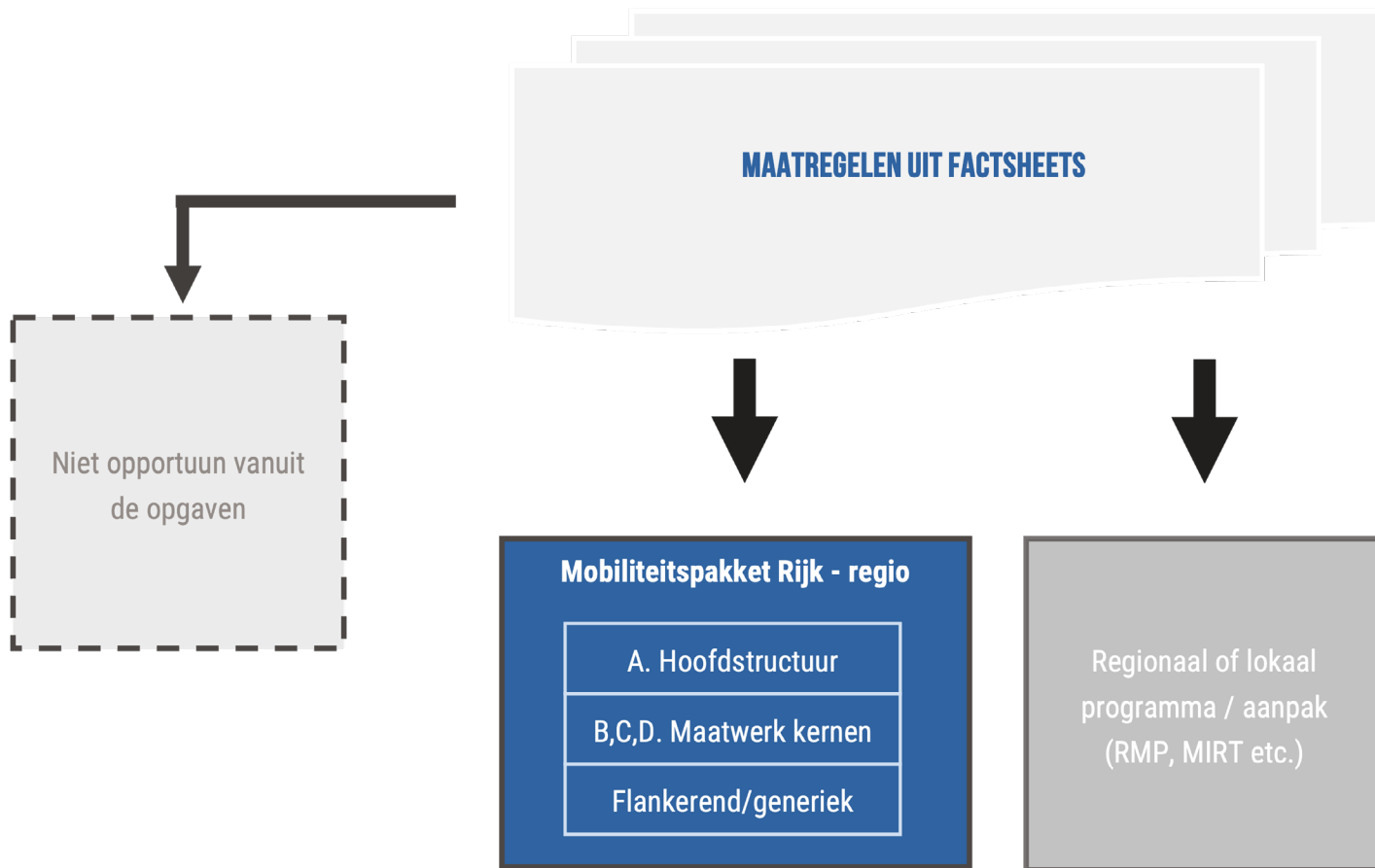
Die drie spoorassen bieden de gehele regio een basis voor externe ontsluiting, rondom een sterk punt binnen het Stedelijk Netwerk Nederland. Wat nu ontbreekt binnen dit netwerk is een hoogwaardige verbinding die de middelgrote kernen Waalwijk, Veghel en Uden aansluit richting 's-Hertogenbosch en Oss en buiten de regio richting Nijmegen, Eindhoven en Tilburg). De betere aansluiting heeft drie doelen:

- De verplaatsingen tussen de (middel) grote kernen faciliteren.
- Kleinere kernen een basis geven om 'op aangetakt te zijn'.
- De regio als geheel onderdeel te laten zijn van het Stedelijk Netwerk Nederland.

Met dit raamwerk gerealiseerd is er de basis om in ieder kern een passende gebiedsgerichte aanpak op te zetten. Binnen de eerder geschetste verschillende startpunten, gaat die aanpak over:

- Prioriteit voor en stimuleren van lopen en fietsen, in samenhang met ruimtelijke inzet op nabijheid (Spoorzones, dorpenstrategie).
- Gerichte maatregelen (fietsverbindingen, knopen/haltes, hubs) om de aantakking op het raamwerk te faciliteren.
- De gewenste selectiviteit in automobilititeit in stedelijk gebied en in centra ondersteunen met flankerend beleid. Dit gaat met name over sturend parkeerbeleid en parkeren op afstand in hubs (zowel gebiedshubs als regionale hubs voor verkeer richting kernen).

Het mobiliteitspakket in hoofdstuk 4 is op maatregelniveau de uitrol van bovenstaande hoofdkeuze.



3.5 AFWEGING EN SPELREGELS

De opgaven in de regio zijn groot. Om te komen tot een passend maatregelenpakket dat recht doet aan de voorliggende opgaven, dat effectief is, en dat zichzelf versterkt, is een aantal spelregels opgesteld. Door het iteratief opwerken van maatregelen via onderstaande spelregels is dit pakket tot stand gekomen.

Van groslijst naar contour

Vanuit een documentenanalyse (o.a. eerdere studies, bestaande onderzoeken), ambities en wensen vanuit het traject en ontwerpssessie 1 met betrokkenen is er een groslijst (zie bijlage) met maatregelen geformuleerd. Op basis van de strategie en hoofdcontour is een eerst grove aanzet gedaan voor maatregelen passend binnen de doelstelling en ambitie van het maatregelenpakket. Deze maatregelen zijn vervolgens opgewerkt tot factsheets.

Spelregels

Via verschillende rondes van toetsing, aanscherping en aanvulling (via onder meer werksessies, bilaterale afstemming gemeenten en kernteam) zijn de factsheets aangescherpt, afgevallen of aangevuld. Daarbij zijn de volgende spelregels gehanteerd:

- Haalbaarheid: De maatregel enigszins haalbaar, zo nodig voorafgegaan door een verkenning/onderzoek.
- Opportuun vanuit de opgave: Maatregelen zijn noodzakelijk voor de opgave op gebied van verstedelijking/ woningbouw, mobiliteitstransitie en brede welvaart.
- Opportuun vanuit de opgave: Maatregelen passen direct bij de strategie en versterken dus de hoofdstructuur of de directe ontsluiting daarvan.
- Vervolgens kunnen maatregelen (of delen van de maatregel) landen in dit mobiliteitspakket, of zijn ze meer passend in een regionaal of lokaal programma:
- Mobiliteitspakket Rijk – regio: Maatregelen die in de context Rijk/Regio t.b.v. BO MIRT geagendeerd moeten worden omdat vanuit het bovenstaande een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de hand ligt.
- Regionaal of lokaal programma / aanpak (RMP, MIRT, etc.): Maatregelen die opportuun zijn vanuit de opgaven, maar nader uitgewerkt / geagendeerd kunnen worden in het RMP/gemeentelijke

projecten en programma's. Deze projecten lenen zich niet direct voor agendering in deze Mobiliteitspakket Rijk – regio – context, bijvoorbeeld door scope, betrokkenheid andere overheden; financiering elders; en/of sterke koppeling met bestaande programma's.

Op basis van de spelregels is het mobiliteitspakket in hoofdstuk 4 tot stand gekomen.



E

140 Tilburg	00:00
158 Ueghel	1 min
135 Kromme Hol	15 min
140 Tilburg	20 min
135 Kromme Hol	25 min
135 Kromme Hol	40 min

F

158 Groenewijk	2 min
158 Groenewijk	7 min
136 Dronen	8 min
150 Tilburg	10 min
158 Groenewijk	12 min
158 Groenewijk	17 min

G

9 Driest de Boerzen	00:00
9 Driest de Boerzen	5 min
9 Driest de Boerzen	7 min
9 Driest de Boerzen	12 min
9 Driest de Boerzen	17 min
9 Driest de Boerzen	22 min

H

136 Dronen	00:00
136 Dronen	5 min
136 Dronen	10 min
136 Dronen	15 min
136 Dronen	20 min
136 Dronen	25 min

Bravo 8404
BX-TL-46

Bravo 8418
BT-ET-66

9 Driest de Boerzen via JBZ/Loosstr.
Bravo 9512
43218-4

Bravo 8715
33804-3

Bravo 8716
43218-3

4 ADAPTIEF MOBILITEITSPAKKET

Het mobiliteitspakket is opgebouwd vanuit de strategie, beschreven in hoofdstuk 3. Met voorliggend pakket aan maatregelen sluiten we aan op de verstedelijkingsrichting van de regio (verstedelijkingsstrategie Brabant 2040/ ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant); faciliteren we de mobiliteitstransitie en de schaalprong OV/deelmobiliteit/fiets; en beperken we de mobiliteitsimpact van het tijdelijk aanhouden van rijkswegenprojecten (heroriëntatie Mobiliteitsfonds/MIRT).

Samenhang pakket

Dit pakket is opgebouwd vanuit de eerdere genoemde hoofdstructuur (ook raamwerk of visgraat). Dit raamwerk is ook het verbindend element van de verschillende maatregelen en fungeert als kapstok. Juist door het toepassen van dit raamwerk zijn maatregelen onderling met elkaar verweven en versterken ze elkaar. Bijvoorbeeld: Niet alleen een HOV-lijn, juist ook goede verbindingen vanuit de dorpen naar deze HOV-lijn toe, bijvoorbeeld

via goede fietsroutes.

Adaptiviteit maatregelpakket

Het pakket is adaptief opgebouwd. Dat betekent dat geen sprake is van vastomlijnd totaalpakket is, maar pakket waarmee ingespeeld kan worden op veranderende omstandigheden. Hoofdstuk 6 gaat dieper in op deze adaptiviteit en de adaptieve samenwerking die hier mee samenhangt.

CONTOUR EN OPBOUW

Dit mobiliteitspakket is opgebouwd vanuit de eerder beschreven hoofdstructuur (ook raamwerk of visgraat). Met de spoorverbindingen 's-Hertogenbosch – Nijmegen, de Maaslijn, HOV/BRT Meijerij, HOV/BRT A59 (Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch) en snelfietsroutes door de regio heen vormt zich een visgraat van (H)OV-verbindingen door de regio heen. Dit raamwerk waarden we op, zodat we dit netwerk aantrekkelijker maken en zo een goed alternatief bieden voor autoverplaatsingen.

Naast versterking van het raamwerk wordt er sterk ingezet op een mobiliteitstransitie in de kernen. Die transitie ziet er voor elke kern anders uit: (hoog-)stedelijk 's-Hertogenbosch vraagt om een andere aanpak dan kleinere kernen in het buitengebied van Sint-Michielsgestel. Daarom is er een aanpak per typologie, waarmee ingezet wordt op een transitie. Deze aanpak wordt ondersteund door generieke afspraken, bijvoorbeeld als het gaat om Richtinggevende kaders voor parkeerbeleid of een gedragsaanpak.

Verder ontsluit het raamwerk vrijwel alle kernen in de stedelijke regio. In een aantal gevallen via spoor (zoals 's-Hertogenbosch, Oss, Boxtel), in veel gevallen via bus (zoals Uden, Veghel) en in een aantal gevallen per snelfiets (zoals Geffen). Waar kernen niet, of niet direct aangetakt zijn op de hoofdstructuur, worden die verbindingen gelegd, bijvoorbeeld via ontsluitende fietsroutes of deelvervoer.

Mobiliteitspakket stedelijke regio 's-Hertogenbosch

A - Raamwerk maatregelen

- Spooropwaardering 's Hertogenbosch – Nijmegen (frequentie)
- Maaslijn stap verder (vergevoerd stadium)
- HOV/BRT Meerij
- Snelfietsrouten netwerk/doorfietsrouten netwerk
- BRT/HOV A59 (Tilburg – Waalwijk – DB)
- Hubsnetwerk

B - Hoogstedelijke kernen

- Externe verbindingen stedelijk netwerk
- Hoofdinterventies – BRT in de stad
- Verdichting, ruimtelijk opwaarderen, sturen parkeerbeleid, fiets-voetgangersverbindingen, fietsvoorzieningen, -parkeren, -stimulering, deelmobiliteit

C - Grotere kernen

- Aansluiting op stedelijk netwerk via fiets/OV
- Mobiliteitstransitie: Ruimtelijk opwaarderen, parkeerstrategie, deelmobiliteit, fiets-voetgangersverbindingen, fietsvoorzieningen, -parkeren, -stimulering etc.

D - Kleinere kernen

- Verbinding tussen dorpen en kernen: focus op aankoppeling snelfietsverbindingen en doorfietsroutes (bv Uden/land v Cuijk), hubs en verbinding HOV assen.
- Aansluiten op compleet voorzieningenaanbod
- Versterken gedeelde en flexibele mobiliteit
- Mobiliteitstransitie: Ruimtelijk opwaarderen, parkeerstrategie, fiets-voetgangersverbindingen, fietsvoorzieningen, -parkeren, -stimulering etc.

Generieke, ondersteunende afspraken

- Kwaliteitsniveau kernen, hubs, stations: leefbaar, duurzaam aantrekkelijk & veilig.
- Richtinggevende kaders voor parkeerbeleid
- Richtinggevende kaders voor gedragsaanpak/ bewoners-/ bezoekers aanpak
- Richtinggevende kaders voor prijsbeleid
- Richtinggevende kaders voor bedrijventerreinen
- Richtinggevende kaders voor sturende mobiliteitsprincipes bij ruimtelijke ontwikkelingen

TOTAALOVERZICHT PAKKET

Dit figuur geeft het totaaloverzicht aan van maatregelen in dit mobiliteitspakket. Er is onderscheid gemaakt in een aantal categorieën, die hieronder toegelicht worden. De maatregelen zelf zijn verder uitgewerkt te vinden in de bijlage (Factsheets).

Raamwerk

Zoals hiervoor toegelicht gaat het hierbij om maatregelen die de hoofdstructuur versterken. Door versterking van de treinontsluiting (Nijmegen-Roosendaal en Maaslijn), een goed HOV/BRT Concept (Meerij en A59), snelfietsroutes (zowel onderzoek als realisatie) en een hubstudie zorgen we dat de 'visgraat' versterkt wordt.

Maatwerk (hoog-)stedelijk

De mobiliteitstransitie is maatwerk. Daarom heeft elke typologie een maatwerkaanpak. In dit geval gaat het om het stedelijke gebied van 's-Hertogenbosch en Oss, waar ingezet wordt op een ruimtelijke strategie (o.a. integrale gebiedsontwikkeling; verkleining barrièrewerking; STOMP; parkeerstrategie), versterking van het interne OV-systeem (in 's-Hertogenbosch) en aanpak ongelijkvloerse kruisingen/ barrièrewerking (Oss).

Maatwerk grotere kernen

Voor de grotere kernen gaat het daarbij onder meer om versterking van de hub-functie van de OV-knoop (trein of HOV) gekoppeld aan de verstedelijkings-opgave, inzet op STOMP en parkeerstrategie.

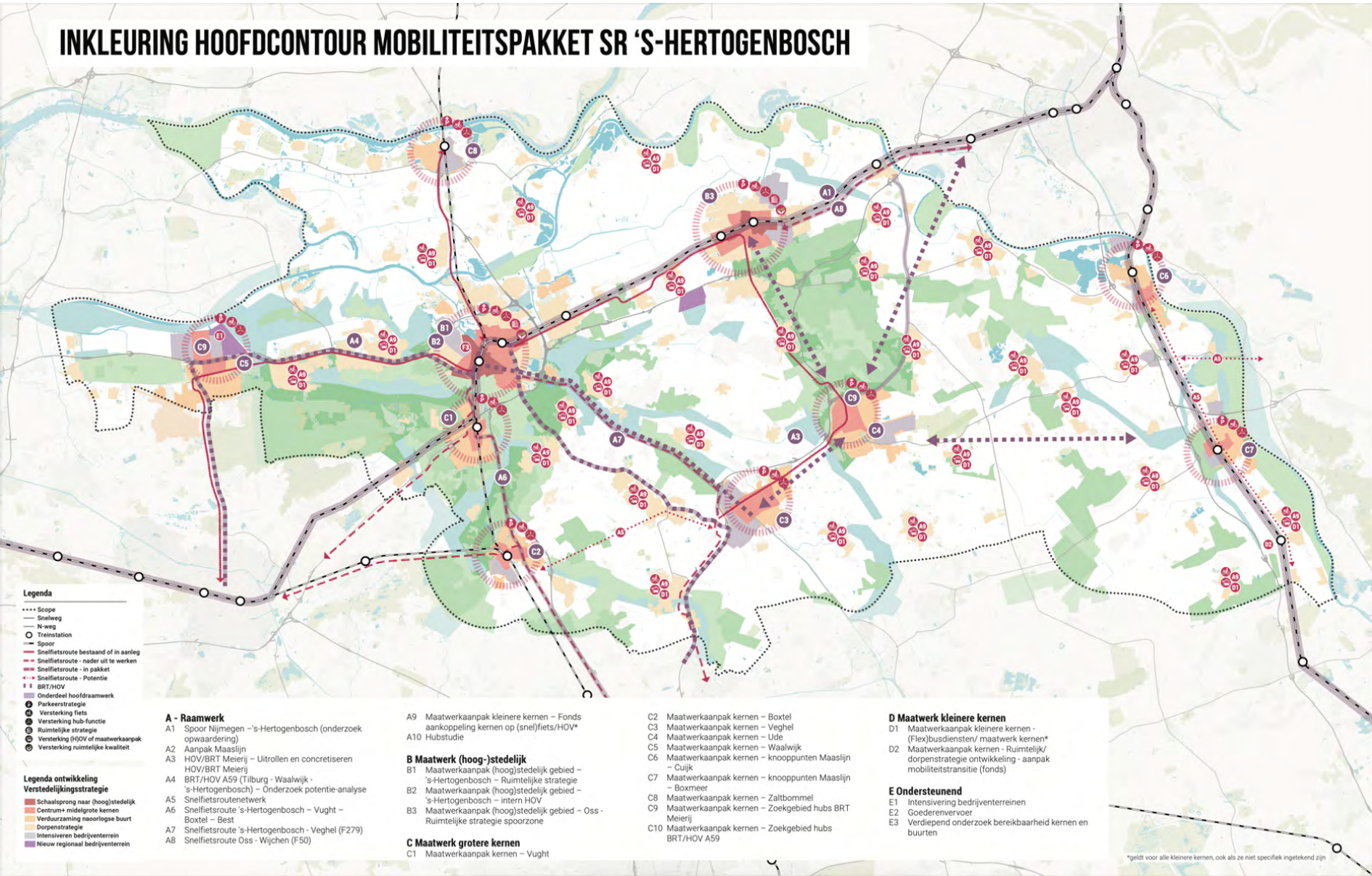
Maatwerken kleinere kernen

Bij de kleinere kernen wordt ingezet op goede ontsluiting per OV en fiets. Voor OV zal dat vooral ook maatwerk zijn, via bijvoorbeeld (Flex)busdiensten of gedeeld vervoer. Voor fiets is dat via een fietsfonds voor kleine kernen (A9). Ook zit er een ruimtelijk/ dorpenstrategie ontwikkeling in, via een fonds aanpak mobiliteitstransitie.

Ondersteunend

Tot slot wordt er Brabantbreed ingezet op goederenvervoer en verdiepend onderzoek naar bereikbaarheid kernen en buurten. Om ook bij bedrijven een transitie te bewerkstelligen wordt er ook ingezet op intensivering van bedrijventerreinen.

INKLEURING HOOFDCONTOUR MOBILITEITSPAKKET SR 'S-HERTOGENBOSCH



MAATREGELLEN, KOSTEN EN FASERING

Rechts is de overzichtstabel te vinden van de maatregelen in dit pakket, inclusief de daarbijhorende inschatting van de investeringskosten, start van de realisatie en de eerstvolgende zinvolle stap/fase.

Investeringskosten

De tabel geeft een inschatting van de 'onderzoekskosten volgende stap' en 'Investeringskosten realisatie (indicatief)'. Deze inschatting is bedoeld om orde van grootte van investeringen te laten zien. De bedragen zijn inschattingen, en zullen dus in de loop van de tijd nog variëren, of naar aanleiding van nieuw onderzoek scherper worden.

Start realisatie en volgende stap

Voor elke maatregel is aangegeven wanneer start realisatie verwacht wordt. Omdat het een adaptief pakket is, is er volop ruimte om maatregelen in de tijd naar voren en achter te schuiven. Daarbij geldt voor veel maatregelen dat de wens er ligt zo spoedig mogelijk te beginnen, maar dat er tegelijkertijd factoren spelen waardoor dit niet altijd mogelijk is (zoals A1, spoor Nijmegen – 's-Hertogenbosch, waar nog veel onderzoek verricht zal moeten worden). In hoofdstuk 6 (Adaptieve

samenwerking) wordt dieper toegelicht hoe samenwerking in uitvoer van de maatregelen tot stand kan komen.

Maatregel	Start realisatie			Volgende zinvolle stap/fase
	QW (2025 - 2030)	MLT (2030 - 2035)	LT (na 2035)	
Raamwerk				
A1	Spoor Nijmegen – 's-Hertogenbosch (onderzoek opwaardering)		X	A. Verkenning
A2	Aanpak Maaslijn			
A3	HOV/BRT Meierij – Uitrollen en concretiseren HOV/BRT Meierij	X		B. Planfase
A4	BRT/HOV A59 (Tilburg - Waalwijk - 's-Hertogenbosch) – Onderzoek potentie-analyse		X	A. Verkenning
A5	Snelfietsroutenetwerk			A. Verkenning
A6	Snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Vught – Boxtel – Best	X		B. Planfase
A7	Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Veghel (F279)	X		B. Planfase
A8	Snelfietsroute Oss - Wijchen (F50)		X	B. Planfase
A9	Maatwerk aanpak kleinere kernen – Fonds aankoppeling kernen op (snel)fiets/HOV			A. Verkenning
A10	Hubstudie			A. Verkenning
Maatwerk (hoog-)stedelijk				
B1	Maatwerk aanpak (hoog)stedelijk gebied – 's-Hertogenbosch – Ruimtelijke strategie	X		A. Verkenning
B2	Maatwerk aanpak (hoog)stedelijk gebied – 's-Hertogenbosch – intern HOV	X		A. Verkenning
B3	Maatwerk aanpak (hoog)stedelijk gebied – Oss - Ruimtelijke strategie spoorzone	X		A. Verkenning
	Maatwerk aanpak (hoog)stedelijk gebied – Oss - Barrierewerking spoor, veilige oversteeken		X	A. Verkenning
Maatwerk grotere kernen				
C1	Maatwerk aanpak kernen – Vught	X		A. Verkenning
C2	Maatwerk aanpak kernen – Boxtel	X		A. Verkenning
C3	Maatwerk aanpak kernen – Veghel	X		A. Verkenning
C4	Maatwerk aanpak kernen – Uden	X		A. Verkenning
C5	Maatwerk aanpak kernen – Waalwijk	X		A. Verkenning
C6	Maatwerk aanpak kernen – knooppunten Maaslijn – Cuijk	X		A. Verkenning
C7	Maatwerk aanpak kernen – knooppunten Maaslijn – Boxmeer	X		A. Verkenning
C8	Maatwerk aanpak kernen – Zaltbommel			
C9	Maatwerk aanpak kernen – Zoekgebied hubs BRT Meierij	X		A. Verkenning
C10	Maatwerk aanpak kernen – Zoekgebied hubs BRT/HOV A59		X	A. Verkenning
Maatwerk kleinere kernen				
D1	Maatwerk aanpak kleinere kernen – (Flex)busdiensten/ maatwerk kernen	X		A. Verkenning
D2	Maatwerk aanpak kernen - Ruimtelijk/ dorpenstrategie - aanpak mobiliteitstransitie (fonds)	X		A. Verkenning
Ondersteunend				
E1	Intensivering bedrijventerreinen (mobiliteitsdeel)	X		A. Verkenning
E2	Goederenvervoer	X		B. Planfase
E3	Verdiepend onderzoek bereikbaarheid kernen en buurten	X		A. Verkenning

RAAKVLAKPROJECTEN EN LOKALE AANPAK

Raakvlakprojecten

In de tabel rechts is een aantal belangrijke raakvlakprojecten opgenomen. Deze projecten zijn belangrijk voor de doelen van dit mobiliteitspakket, en liggen vaak dicht aan tegen maatregelen die in dit pakket genoemd worden. In dit mobiliteitspakket wordt voortgebouwd op deze maatregelen, waarbij in de verdere concretisering en realisatie het zaak is de relatie tussen de verschillende projecten in het oog te houden.

Er is ook aangegeven of er al geld is gereserveerd voor deze projecten, en zo ja, welk bedrag. Merk op dat dit niet het totale investeringsbedrag is van deze projecten, maar slechts het bedrag dat gereserveerd is.

Lokale aanpak

Voor de maatregelen in dit mobiliteitspakket geldt dat er met deze maatregelen een goede stap gezet kan worden in het realiseren van een mobiliteitstransitie, waarbij de verstedelijkingsopgave op een goede manier kan landen. Veel van de maatregelen in dit pakket zijn van (boven)regionale schaal. In hoofdstuk 3 is toegelicht hoe maatregelen uiteindelijk in de pakket terecht zijn gekomen.

Er zijn echter ook maatregelen in de factsheets naar voren gekomen die wel opportuun zijn vanuit de opgaven, maar nader uitgewerkt / geagendeerd kunnen worden in het RMP/ gemeentelijke projecten en programma's. Deze projecten lenen zich niet direct voor agendering in deze Mobiliteitspakket Rijk – regio – context, bijvoorbeeld door scope, betrokkenheid andere overheden; financiering elders; en/of sterke koppeling met bestaande programma's. Het is belangrijk te beseffen dat het voor een succesvolle mobiliteitstransitie zeer belangrijk is dat juist ook deze maatregelen uitgevoerd worden.

Raakvlakprojecten	Gereserveerd?	Volgende zinvolle stap/fase
Realisatie Maaslijn (elektrificatie & capaciteitsuitbreiding)	€ 266,0	D. Realisatie
MIRT Verkenning A50	€ 69,0	A. Verkenning
Strategische agenda A50	€ 26,0	A. Verkenning
Planuitwerking A2 (pauze)	€ 894,0	B. Planfase
Breed Mobiliteits Pakket (BMP)	€ 45,0	B. Planfase
N65 Vught - Helvoirt (pauze)	€ 155,0	B. Planfase
Fietsroute F65 (Tilburg - Helvoirt)	€ 0,0	A. Verkenning
N279		B. Planfase
A2/N2 Eindhoven		
MIRT verkenning knoop Den Bosch	€ 186,5	A. Verkenning

Vierlingsbeek

spoor
2

RS11 Roermond



5 EFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de effecten beschreven afgezet tegen de ambities, doelen en strategie uit de voorgaande hoofdstukken.

Criteria effectbepaling

De effectbepaling toetst in hoeverre het pakket bijdraagt aan:

1. Brede Welvaart. Hierbinnen onderscheidt het PBL: Een betere bereikbaarheid (banen, sociale contacten, voorzieningen). Brede toegankelijkheid van die bereikbaarheid is daar een belangrijk onderdeel van. Voor deze regio betekent dat vooral het verbeteren van OV en fietsbereikbaarheid voor de delen van de regio die daarin achterblijven. Impact op andere onderdelen van Brede Welvaart; gezondheid, veiligheid en leefomgeving. Dit vraagt primair een mobiliteitstransitie.

2. Mogelijk maken van de verstedelijkingsambitie. Hier binnen zijn drie aspecten van belang:

- Opvangen van de groei van de mobiliteit (kwantitatief).
- Meerkernige regio; aantakken middelgrote steden op OV&fiets.
- In gebieden waarin sterk verdicht wordt ruimte vrijspelen door een stedelijke mobiliteitstransitie.

3. Opvangen on-hold zetten MIRT-projecten. Dit vraagt een mobiliteitstransitie die leidt tot reductie van autoverkeer op de hoofdinfrastructuur.

In hoeverre het pakket aan bovenstaande drie doelen bijdraagt, is in beeld gebracht met twee hoofdindicatoren:

Ontwikkeling mobiliteit auto, OV en fiets.

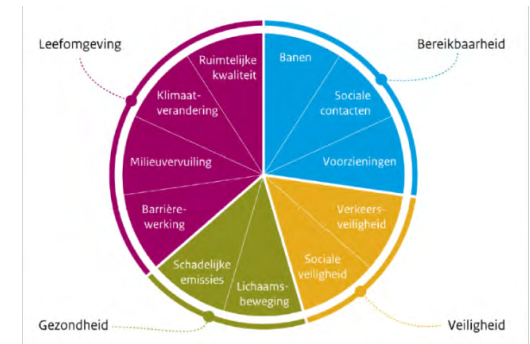
Met deze indicator kijken we naar:

- Het mogelijk maken van verstedelijking. Slaagt het pakket erin een voldoende grote shift van auto naar OV&fiets te bewerkstelligen zodat de groei van mobiliteit door verstedelijking wordt gecompenseerd en daardoor ook de autobereikbaarheid op peil blijft?
- Bijdragen aan een mobiliteitstransitie naar meer OV&fiets en minder auto waardoor positief bijgedragen wordt aan onderdelen gezondheid, leefomgeving en veiligheid van Brede Welvaart.
- Ontlasten van de hoofdinfrastructuur door minder autoritten.

Bereikbaarheid (indicator ontplooiingsmogelijkheden in de vorm van bereikbare banen).

Met deze indicator kijken we naar:

- Verbeteren van de bereikbaarheid. Met name voor OV en fiets en voor de kernen waarin de bereikbaarheid nu achter blijft.
- Bijdragen aan een meerkernige regio; aantakken middelgrote steden op het verbindend OV systeem met een OV-bereikbaarheid waarmee aantakking op het Stedelijk Netwerk Nederland geborgd is.



Brede Welvaart voor mobiliteitsdomein. Bron: 2021, PBL.

5.2 SAMENVATTING EFFECTEN (TOELICHTING OP VOLGENDE PAGINA'S)

Indicator mobiliteit

- Zonder pakket met verstedelijking en autonome trends stijgt het aantal autoritten in de regio met 10%. Voor langere ritten die gebruik maken van de hoofdstructuur is dit 16%. Dit leidt tot afname van de autobereikbaarheid, negatieve effecten op Brede Welvaart en slechtere doorstroming op rijkswegen waar MIRT-projecten on-hold staan.
- Met dit pakket wordt stijging voorkomen en resteert een 0-groei van automobilititeit. Fiets en OV groeien met pakket juist met 25%. Er is dus sprake van een duidelijke transitie.
- Voor langere ritten die gebruik maken van de hoofdstructuur resteert nog wel een toename, namelijk 9% (dus 7% minder dan de 16% zonder pakket). Op die langere ritten groeien fiets en OV met 38%. Ook hier is dus sprake van een transitie.
- Voor binnenstedelijke ritten in Oss en 's-Hertogenbosch is de afname van autoverkeer 32% en in de middelgrote steden 17%.

Indicator bereikbaarheid

De OV-bereikbaarheid verbetert in de hele regio (overall 5% of meer extra ontplooiingsmogelijkheden). De bereikbaarheid van de middelgrote steden verbetert substantieel tot niveaus die nog maar net onder het niveau van het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch liggen. De autobereikbaarheid verbetert ten opzichte van de situatie zonder pakket merkbaar doordat het autogebruik beperkt wordt en daardoor de doorstroming verbetert. Dit effect is zichtbaar op de corridors waar zonder pakket sprake is van filedruk; A50, A59 en A2.

Conclusies

Door het pakket neemt de Brede Welvaart toe: De bereikbaarheid verbetert, met name door een betere OV-bereikbaarheid voor de delen van de regio waarin die nu achterblijft.

Door een transitie naar meer fiets en OV en minder auto worden gezondheid, leefkwaliteit en veiligheid positief beïnvloedt. Dit effect is het sterkste binnen de (middelgrote) steden. Merk hierbij op dat een stand-still voor auto vanuit duurzaamheidsdoelen nog steeds

onvoldoende is en dat landelijke (wagenpark, betalen naar gebruik) maatregelen nodig zijn om bijvoorbeeld klimaatdoelen te bahalen.

Het pakket maakt de verstedelijking mogelijk:

- De mobiliteitsgroei tot 2040 (inclusief nieuwe woningen) komt middels een mobiliteitstransitie vrijwel volledig terecht bij fiets en OV.
- De meerkernige ontwikkeling wordt ondersteunt door substantieel betere OV-bereikbaarheid van de middelgrote steden.
- De reductie van intern verkeer is substantieel (17% middelgroot, 32% Oss, 's-Hertogenbosch) met het oog op ruimte van verdichting en andere ruimtevrage in de stedelijke gebieden.

Het pakket draagt bij aan het opvangen van het on-hold zetten van de MIRT-projecten

met een reductie van de groei (9% in plaats van 16%) van verkeer in, naar en vanuit de regio. Dit is geen volledige mitigatie maar scheelt op een periode van 20 jaar wel 8 jaar groei en draagt daarmee duidelijk bij aan het opvangen van vertraging.

5.3 TOELICHTING METHODE

Methode

Het bereikbaarheidseffect is bepaald met het quickscan model Mobiliteitsscan met het verkeersmodel NRM-zuid als basis. Hierin zijn de raamwerkmaatregelen OV gemodelleerd:

- Verhoging treinfrequenties IC Nijmegen-Oss-'s-Hertogenbosch en Maaslijn naar 4 x per uur.
- Bus Rapid Transit op de relaties Tilburg - Waalwijk – 's-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch/Eindhoven – Veghel – Uden – Oss/Nijmegen met frequentie van 6 x per uur en snelheid gelijk de huidige autoinfrastructuur zonder congestie.

Fiets en maatregelen om aan te takken op het OV zijn vanwege de schaal van het model en de generieke bereikbaarheidsmaat niet meegenomen. De werkelijke effecten van het complete pakket zullen dus groter zijn.

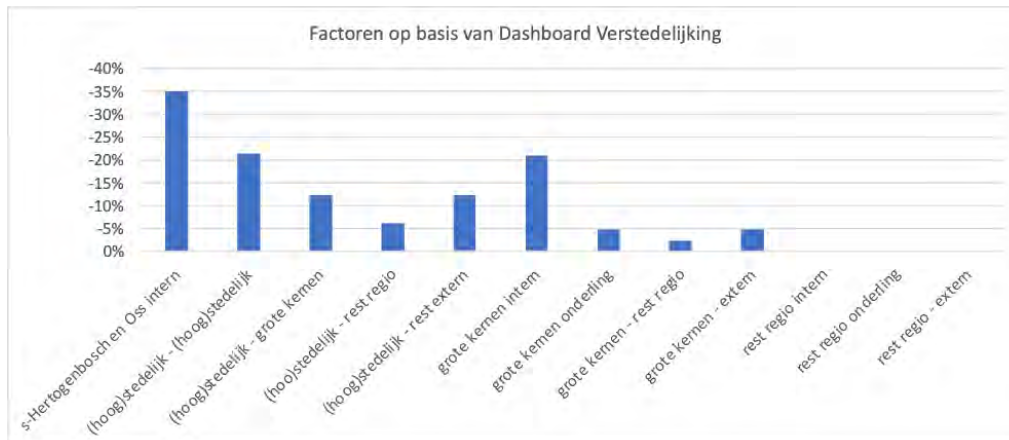
Het mobiliteitseffect is bepaald met een combinatie van BBMA en kentallen uit het Dashboard Verstedelijking. Centrale aanname hierbij is:

- In Oss en 's-Hertogenbosch leidt de mobiliteitstransitie tot een verandering in mobiliteit van semi-stedelijk naar stedelijk.
- In de middelgrote steden leidt de mobiliteitstransitie tot een verandering in mobiliteit van suburbaan naar semi-stedelijk.

Deze aanname correspondeert met het effect van de geplande verstedelijking. De bijbehorende mobiliteitstransitie volgt uit landelijke gemiddelden bij deze gebiedstypologie.

Uit BBMA is de referentie afgeleid. Dit betreft autonome groei plus verstedelijking zonder verdere maatregelen. Uit BBMA is ook de omvang van de mobiliteit tussen de verschillende gebiedstypen afgeleid.

De uiteindelijke reducties van autoverkeer (10% hele regio, 7% langere ritten) is in de Mobiliteitsscan ingevoerd om het effect op de autobereikbaarheid te bepalen.



5.4 TOELICHTING EFFECTEN - MOBILITEIT

Auto

In het figuur rechts zijn de effecten op de automobilititeit weergegeven. Hierin werken twee zaken op elkaar in:

- De toename van mobiliteit door de groei van de regio en autonome trends (basisprognose BBMA 2040).
- Het effect van het pakket.

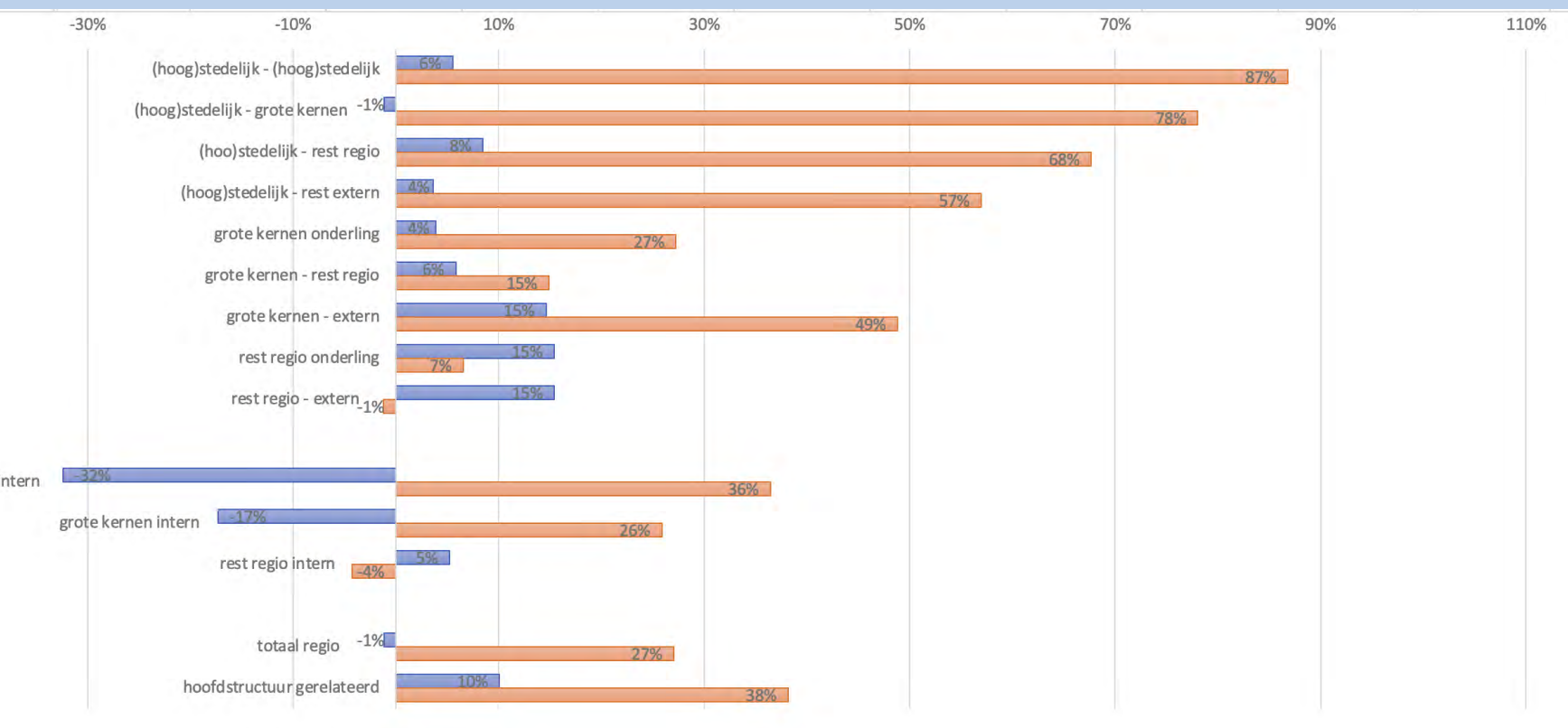
Wat opvalt in de resultaten:

- De initiële groei van autoverkeer is het sterkste tussen de (hoog)stedelijke gebieden (binnen en buiten de regio). Hier is ook de reductie door het effect van het pakket het grootste. De optelsom is een groei van enkele procenten.
- Binnen Oss en 's-Hertogenbosch is een forse netto afname (meer dan 30%) te zien. De initiële groei is hier matig en het effect van het pakket groot. Ook binnen de middelgrote steden (intern verkeer) is sprake van een netto afname (ruim 15%).
- Vanuit de middelgrote steden naar externe bestemmingen is het startpunt een groei van rond de 10%. Ongeveer de helft hiervan wordt weggenomen door het pakket.

- De rest van de regio laat een groei van rond de 15% zien. Het pakket heeft hier alleen invloed op voor relaties naar (hoog)stedelijk gebied en middelgrote steden. Resultaat is dat de grootste resterende toenames regiobreed uit dit gebiedstype komen.
- Regiobreed is de groei zonder pakket 10% en is met pakket sprake van een kleine afname van autoverkeer. Hierin werkt het interne verkeer binnen de steden sterk door. Met alleen het verkeer dat ook gebruik maakt van de regionale en landelijke hoofdstructuren is de initiële groei groter en het effect kleiner; autonoom ruim 15% zonder pakket en 10% met pakket. Reductie van 1/3 van de totale groei van ongeveer 20 jaar inclusief verstedelijking, blijft echter een substantieel resultaat.



Ontwikkeling automobilititeit



Legenda:

- blauw: groei door extra inwoners, arbeidsplaatsen + autonoom / BBMA 2basisprognose 2040
- oranje: inclusief effect pakket

5.4 TOELICHTING EFFECTEN - MOBILITEIT

Fiets en OV

In het figuur rechts zijn de effecten op het fiets en OV gebruik weergegeven. De groei van de mobiliteit door meer inwoners en arbeidsplaatsen, autonome trend en effect van het pakket leiden voor fiets en OV tot een optelsom van effecten in dezelfde richting:

- In (hoog)stedelijk gebied en in iets mindere mate in de middelgrote steden is de initiële groei het hoogste én is het effect van het pakket het grootste. Dit telt op tot groeicijfers van meer dan 50%. Intern is de groei wat beperkter, ruim 35% in 's-Hertogenbosch en Oss en ruim 25% in de middelgrote steden. In absolute termen gaat dit echter om heel veel verplaatsingen én ligt het aandeel fiets in de basis al hoog voor de interne ritten.
- In de rest van de regio zorgt de regionale groei van wonen en werken plus de autonome trend voor een vrij neutrale ontwikkeling, het pakket zet daar enkele procenten groei tegenover.

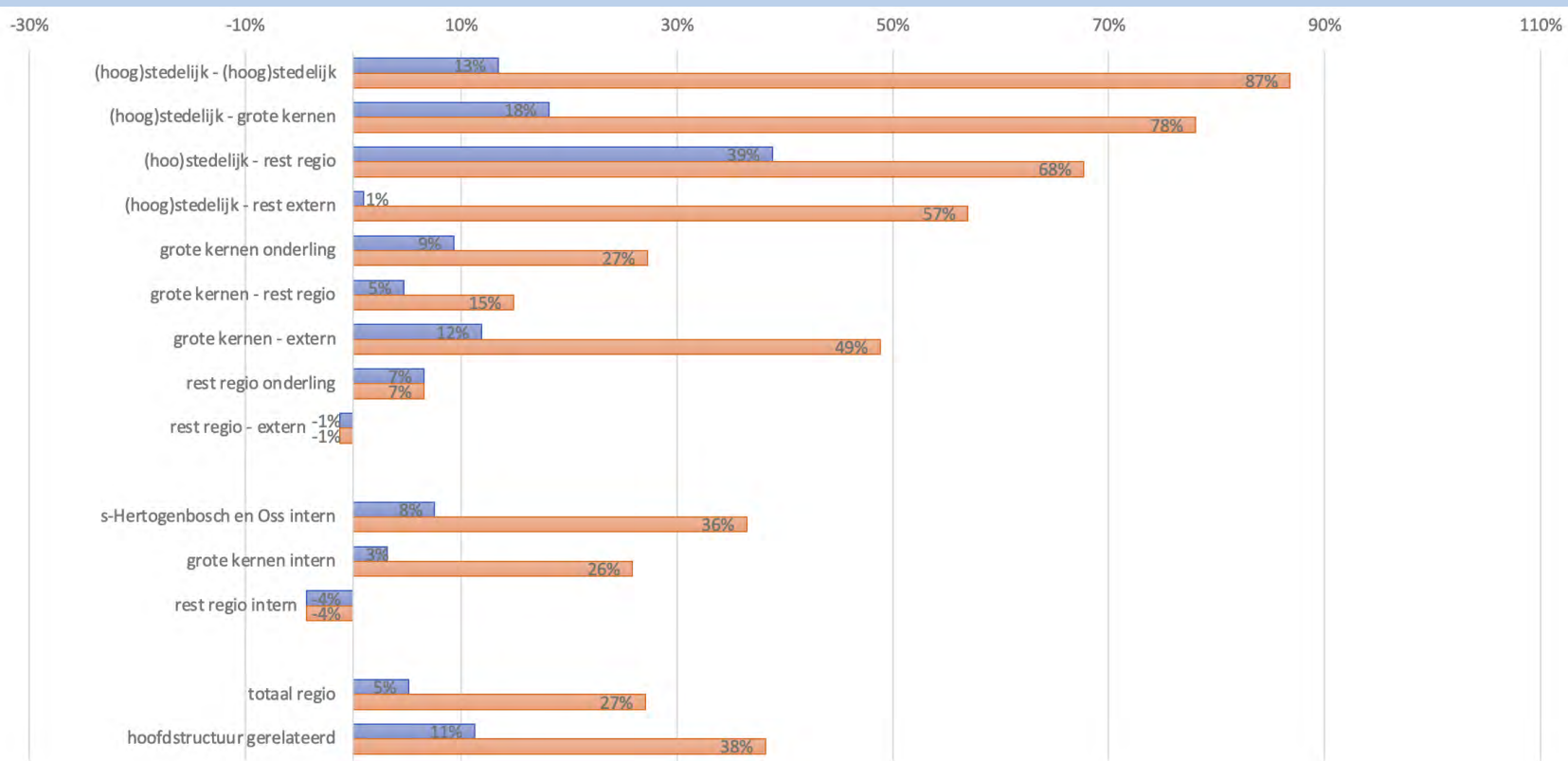
- Regionaal resultaat is ruim 25% groei van fiets en OV met pakket versus 5% zonder pakket. Met alleen het verkeer dat ook gebruik maakt van de regionale en landelijke hoofdstructuren is het effect nog groter (38% met pakket en 11% zonder).

Totale mobiliteit in relatie tot strategie

De resultaten van de effectbepaling liggen in lijn met de strategie. De mobiliteitstransitie leidt tot een verandering die het sterkste is in en naar (hoog)stedelijk gebied en ook in en naar de middelgrote steden duidelijk merkbaar is. De toename in mobiliteit door sterkere onderlinge relaties (ook buiten de regio) en meer inwoners en arbeidsplaatsen wordt voor het overgrote deel opgevangen met fiets en OV. Op de hoofdstructuur auto resulteert nog wel een toename van 10% tot 2040. Daar staat binnen Oss en 's-Hertogenbosch een forse (meer dan 30%) en in de middelgrote steden merkbare (ruim 15%) afname tegenover. Dat biedt ruimte voor de ontwikkelambities van deze steden op andere thema's.



Ontwikkeling fiets, OV en slimme mobiliteit



Legenda:

- blauw: groei door extra inwoners, arbeidsplaatsen + autonoom / BBMA 2basisprognose 2040
- oranje: inclusief effect pakket

5.5 EFFECTEN – BEREIKBAARHEID - OV

Onderstaande figuren geven de ontwikkeling van de autobereikbaarheid uitgedrukt in aantal banen dat bereikbaar is binnen een redelijke reistijd van 30 minuten. De volgende zaken vallen op:

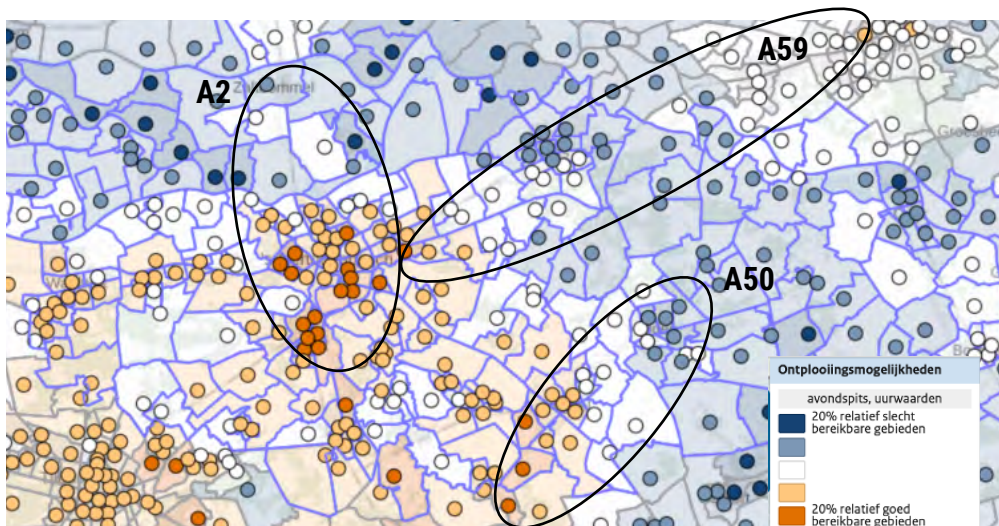
- Zonder pakket hebben alleen de gebieden met veel nabijheid van arbeidsplaatsen een relatief goede bereikbaarheid. Op de A59 ten oosten van Rosmalen,

A50 ten noorden van Veghel en A2 ten noorden van 's-Hertogenbosch is de bereikbaarheid relatief slecht.

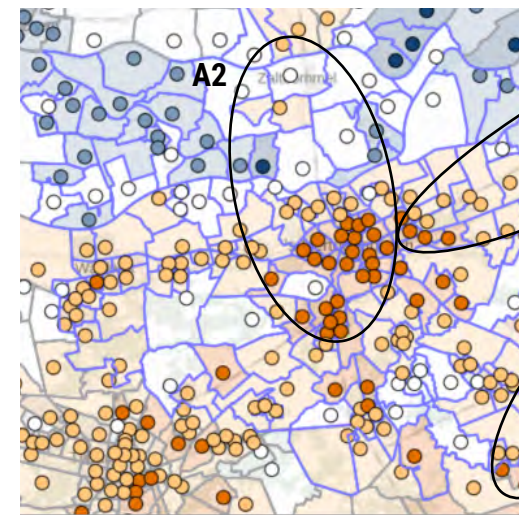
- Met pakket neemt de bereikbaarheid op deze drie corridors substantieel toe. Dit toont aan dat de betere doorstroming ertoe leidt dat clusters van banen via de hoofdcorridors weer bereikbaar zijn in minder dan 30 minuten.

- In gebieden op grotere afstand van grote economische clusters (Land van Cuijk, Rivierenland) blijft de bereikbaarheid relatief achter. Dit heeft puur met ligging te maken. Bovendien is er door minder congestie in en rond Land van Cuijk in de basissituatie ook minder te winnen met ontlasting door minder autoverkeer.

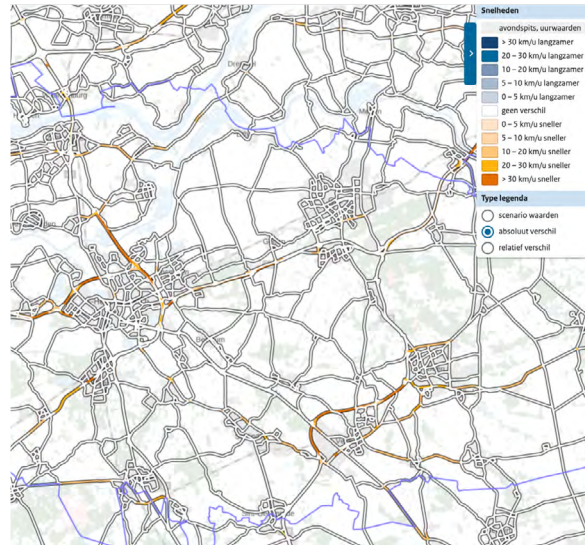
Effect bereikbaarheid – relatieve waarden



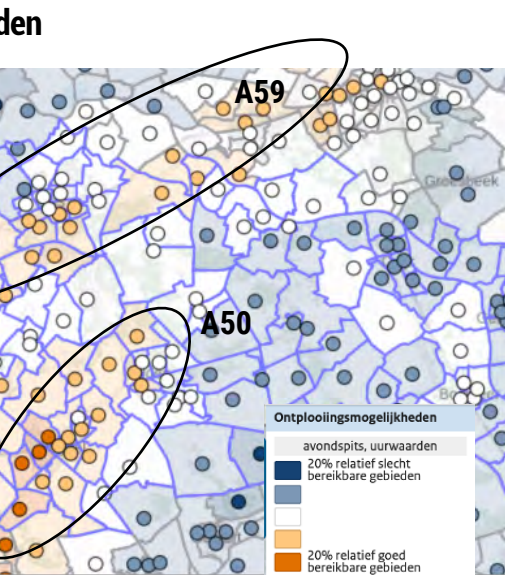
Effect bereikbaarheid – relatieve waarden



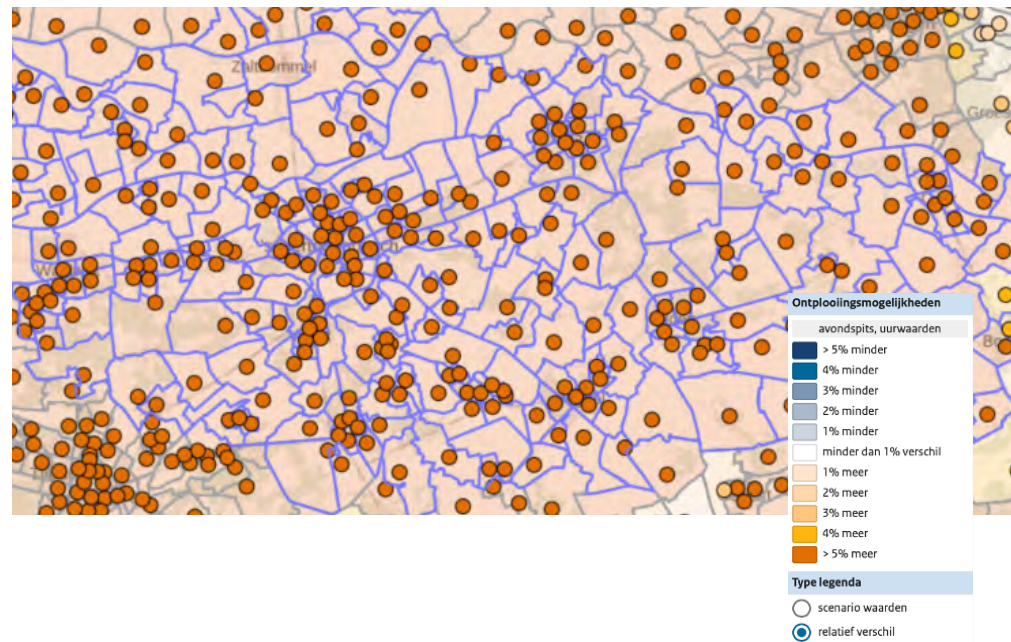
Conclusie is dat de strategie werkt om met een mobiliteitstransitie knelpunten te ontlasten en daarmee de autodoorstroming te verbeteren en uiteindelijk ook de autobereikbaarheid overeind te houden.



De figuur geeft een indicatie van de snelheidswinst ten gevolge van minder autoverkeer in de spits. De winst ligt rond de 30 km/uur en is het sterkste op A2 bij de Maasbrug, A50 nabij Veghel en stukken A59.



Effect bereikbaarheid – relatieve waarden





6 ADAPTIEVE SAMENWERKING

Belang van een adaptieve samenwerking

Het mobiliteitspakket is een samenhangend pakket van maatregelen voor de periode 2023 – 2030 - 2040, gebaseerd op de inzichten en kennis van nu. Hoewel de ambitie en doelstellingen voor 2030- 2040 stabiel zijn, dient de weg daarnaartoe voldoende flexibel te zijn om op tijd in te spelen op nieuwe opgaven, ontwikkelingen en kansen. Het mobiliteitsdomein verandert immers snel. Innovaties en nieuwe inzichten in het effect van maatregelen volgen elkaar snel op. Mogelijke oplossingsrichtingen voor de opgaven van de SRsH zien er over enkele jaren anders uit dan nu. Ook het speelveld van partijen en samenwerkingsvormen zijn onderhevig aan verandering. Deze dynamiek van opgaven, oplossingen en speelveld vraagt om een adaptieve aanpak en samenwerking in het uitwerken van het mobiliteitspakket.

Sturingsprincipes voor een adaptieve samenwerking

Door de kiezen voor een aanpak die in de tijd is gefaseerde (zie hoofdstuk 4.3), is adaptiviteit

onderdeel van het mobiliteitspakket. De ambities en doelstellingen blijven het referentiepunt, maar het precieze pad hiernaartoe kan wijzigen als nieuwe inzichten hierom vragen. Monitoring op de effectiviteit van maatregelen in samenhang met het mobiliteitspakket als geheel is daarin essentieel. Zo is het bijtijds sturen mogelijk in onderzoeks- en investeringsafspraken van langere termijn maatregelen, en voortgang op de ambities en doelstellingen verzekerd. De organisatie van de afwegen over en realisatie van het mobiliteitspakket dient hierop ingericht te worden zodat er regie blijft op de gefaseerde aanpak en bijtijds sturen in langere termijn onderzoeks- en investeringsafspraken mogelijk is. Een terugkomende sturingsvraag is hierbij: “hoe ontwikkelt de verstedelijksopgave zich en draagt ons mobiliteitspakket (aanpak, samenwerking en oplossingsrichtingen) voldoende bij aan de vooraf gestelde ambities en doelstellingen?”. De samenwerking voor het mobiliteitspakket dient daarom te zijn ingericht volgens de sturingsprincipes:

1. Start met het vaststellen van dit pakket als vertrekpunt voor de adaptieve aanpak.

Voor de adaptieve aanpak is het van belang dat Rijk en regio samen constateren dat opgave en pakket richtinggevend zijn voor het maken van afspraken over verstedelijking, mobiliteit en brede welvaart voor de komende jaren. Bereid vanuit daar periodiek concrete besluitvorming over onderzoek, realisatie en bekostiging van onderdelen voor.

2. Tussentijdse toetsing op voortgang in relatie tot de doelstellingen van het mobiliteitspakket SRsH

Het pakket aan maatregelen wordt gefaseerd uitgevoerd met als einddoel voor 2030 een (1) sociaal en inclusief, (2) krachtig en complementair en (3) duurzaam mobiliteitsnetwerk in SRsH. Tussentijdse toetsing op voortgang in relatie tot deze doelstellingen laat zien of we goed op weg zijn. Gezamenlijke reflectie op behaalde resultaten en een vooruitblik op nog benodigde resultaten brengt dit inzicht.

ADAPTIEVE SAMENWERKING

Naast controle op doeltreffendheid van het pakket is het essentieel om met regelmaat de aanpak en samenwerking te toetsen op doelmatigheid: zijn onze middelen en inspanningen in juiste verhouding met het resultaat? Dit voorkomt het risico op onder- of overinvesteringen.

3. Zoeken naar flexibiliteit in de uitvoering De langere termijn verstedelijkings- en woningbouw opgave is niet onveranderlijk, en nieuwe partijen, innovaties en ontwikkelingen kunnen zich aandienen. Dit kan de voortgang op doelstellingen vertragen of juist versnellen. Door flexibiliteit te behouden in de uitvoering is het mogelijk om hierop te anticiperen. Dit vergt om een effectief samenspel tussen betrokken partijen waarin partijen (1) actief relevante ontwikkelingen van buitenaf inbrengen in de samenwerking en (2) eigenaarschap voelen voor het bijsturen hierop in de aanpak.

4. Regie op besluitvorming en beslismomenten in de tijd

Een aantal maatregelen uit het mobiliteitspakket vragen in eerste plaats om (verkennend) onderzoek. Uitkomsten van dit onderzoek vormen de basis voor nieuwe beslismomenten over vervolgonderzoek

of investeringsafspraken. De gefaseerde aanpak uit het mobiliteitspakket (hoofdstuk 4.3.) beschrijft in de basis wanneer deze nieuwe beslismomenten optreden. Voor een gedragen besluit is voorbereiding nodig op het samenbrengen van de juiste partijen, data en benodigde middelen.

Goede basis voor verdere samenwerking

Dit mobiliteitspakket SRsH is het resultaat van een samenwerking tussen de provincie, de Regio Noordoost Brabant, de gemeente 's-Hertogenbosch en Oss en de gemeenten in de regio. Het pakket is totstandgekomen middels ontwerpessies met deze partijen, aangevuld met weg- en spoorbeheerders, vervoerders en vertegenwoordigers van aangrenzende gemeenten en regio's (Rivierenland, Groene Metropool) en aanpalende projecten en programma's (Smartwayz, MIRT A2, MIRT A50). Het gevoerde proces en de samenwerking daarbinnen geeft een solide basis om op voort te bouwen.

Eerste zinvolle stappen

De eerst volgende stap is om gezamenlijk vast te stellen dat we met dit pakket de goede richting in slaan. En samen (Rijk – regio)

te constateren dat de realisatie er van in de periode 2023-2030-2040 noodzakelijk en randvoorwaardelijk is om de cruciale opgaven op mobiliteitstransitie, verstedelijking / woningbouw en brede welvaart aan te pakken. En van daaruit afspraken te maken over de eerste zinvolle stap met bijbehorende bekostigingsafspraken. Het is gezien de opgave logisch dit tijdens de jaarlijkse BO MIRT gesprekken te agenderen.

Suggesties voor sturing en monitoring adaptieve aanpak

Om tot uitvoering te komen is enige mate van sturing, coördinatie en monitoring op (de voortgang en effecten van) het adaptieve mobiliteitspakket noodzakelijk. De exacte invulling hiervan moeten door de samenwerkingspartners nader worden uitgewerkt en worden afgesproken. Maar inmiddels is op verschillende plekken ervaring opgedaan met sturing en monitoring op de uitvoering van adaptieve aanpakken. Daaruit zijn de volgende lessen te destilleren die vertrekpunt kunnen zijn bij nadere uitwerking.

- Beleg de coördinatie via een duidelijk regiehouder. Deze regiehouder heeft als taak om de voortgang te bewaken, hierop bij te sturen en gezamenlijke

besluitvorming over de te nemen stappen voor te bereiden. Ook heeft de regiehouder de taak om de samenhang tussen maatregelen en partijen in het mobiliteitspakket te borgen. De regiehouder organiseert tevens de samenwerking rondom het mobiliteitspakket.

- Zorg voor een professionele inrichting van de monitoring: het is voor alle partijen belangrijk dat met de adaptieve aanpak de beoogde doelen gehaald worden. De monitoring is bedoeld om bij te houden in hoeverre dit het geval is en of de projecten daadwerkelijk doen wat ze moeten doen. Op basis van tussenresultaten kan door de samenwerkende partijen worden bijgestuurd. Voorbeelden van monitoring zijn dashboards, jaarlijks voortgangsrapportage, etc.
- Maak duidelijke afspraken over besluitvorming over het mobiliteitspakket. Op welke (bestuurlijke) tafel(s) wordt de gezamenlijke voortgang van het mobiliteitspakket besproken, waar wordt over bijsturing besloten en hoe verhoudt zich dat met de bevoegdheid die individuele partijen (beheerders, gemeenten, provincie) hebben ten

aanzien van de projecten. Het verdient de aanbeveling dit aan de voorkant goed te doordenken en af te spreken zodat verwarring wordt voorkomen.

- Kijk welke aanvullende rollen en activiteiten centraal georganiseerd moeten worden omdat ze van belang kunnen zijn bij succesvolle en snelle uitvoering van het mobiliteitspakket. En waar die logischerwijs belegd worden. Denk bijvoorbeeld aan:
 - A. Periodieke check op win – wins: zijn er bij de uitvoering van projecten logische meekoppelkansen te realiseren die niet perse in de scope van het oorspronkelijke project zitten maar wel voor meerwaarde of versnelling kunnen zorgen.
 - B. Kennisuitwisseling: organiseren van kennisuitwisseling over voorbereiding en realisatie van projecten zodat organisaties gericht van elkaar leren en betere en snellere realisatie mogelijk is.
 - C. Innovatiescan: sluit de invulling van de projecten zoals oorspronkelijk bedacht nog voldoende aan bij de stand van de techniek, de behoefte van de partijen en de maatschappelijke context zoals die op dat moment is

Resumerend: solide basis voor vervolg

De werkwijze die gehanteerd is bij totstandkoming van het mobiliteitspakket, waarbij gebruik gemaakt is van bestaande overlegtafels (ambtelijk en bestuurlijk) op regionaal, provinciaal (brabantbreed) en nationaal niveau biedt een mooie basis voor vervolg.

Het Rijks-, provinciaal en lokaal beleid vormt de basis voor de regionale strategie- en beleidsontwikkeling. Dit blijft een belangrijk uitgangspunt onder het mobiliteitspakket. Op projectniveau kunnen er specifieke stuurgroepen worden georganiseerd. Op pakketniveau zijn de regiodagen bijvoorbeeld een goede plek om programmering en besluitvorming over het mobiliteitspakket en veranderingen daarin met RNOB, Provincie en gemeenten voor te bereiden. Het al bestaande BO MIRT proces is een logische plek om afspraken met het Rijk voor te bereiden.

VIER UITGANGSPUNTEN VOOR PROGRAMMERING

Scope van dit project is om tot een pakket te komen. De vervolgstap zal zijn tot een programmering te komen, waarbij realisatie van het totale pakket zeker 20 jaar zal vragen. Programmeren betekent daarmee ook faseren en prioriteren. Dit behoort niet tot de scope van deze rapportage. Vanuit de inhoudelijke en procesmatige kennis die is opgedaan bij het opstellen van dit pakket zijn voor deze programmering wel een aantal uitgangspunten te geven:

1. Het wezen van een transitie vraagt een integrale aanpak. Om tot een echte transitie te komen is uiteindelijk het hele pakket nodig. Er is vooral samenhang tussen ontwikkeling van de hoofdstructuur zoals de nieuwe BRT assen en flankerende gebiedsmaatregelen zoals sturend parkeerbeleid. Het ene werkt niet zonder het ander
2. Bovenstaande impliceert ook dat een corridorgerwijze en gebiedsgerichte aanpak een goede fasering kan zijn. Stappen zetten in de hoofdstructuur (OV en fiets) en tegelijkertijd aantakking, knooppunten, hubs en sturend parkeerbeleid op die corridor aanpakken.
3. Er zijn belangrijke raakvlakken met de verstedelijking/woningbouw en de MIRT-projecten die on-hold gezet zijn. Doen wat direct nodig is voor de verstedelijking in een gelijk tempo en zo snel mogelijk schakelen op de corridors waar MIRT-projecten on-hold staan is dus ook een faseringsprincipe. Dit in combinatie met punt 1, dus OV&fiets op orde in combinatie met (onder andere) hubs, sturend parkeerbeleid en gedragsaanpak.
4. Een groot deel van de fasering volgt ook uit de noodzakelijke stappen die in projecten gezet moeten worden. Sommige maatregelen zijn al in planuitwerking of kunnen relatief snel zover gebracht worden. Andere zit in een eerste onderzoek stadium en zijn nog zeker 10 jaar van start realisatie. Datzelfde geldt voor toegezegde middelen en bestuurlijke afstemming en besluitvorming. Realiseren waar mogelijkheden zijn en energie zit is dus ook een belangrijk principe, ook vanuit de gedachte dat uiteindelijk het hele pakket nodig is en er dus geen inhoudelijke afweging hoeft te zijn over wat wel en niet nodig is.



