

SAMENVATTING EFFECTBEPALING

MOBILITEITSPAKKET 'S-HERTOGENBOSCH-OSS



Doelstellingen pakket

1. Brede Welvaart

In lijn met operationalisatie door PBL onderscheid in:

- 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.

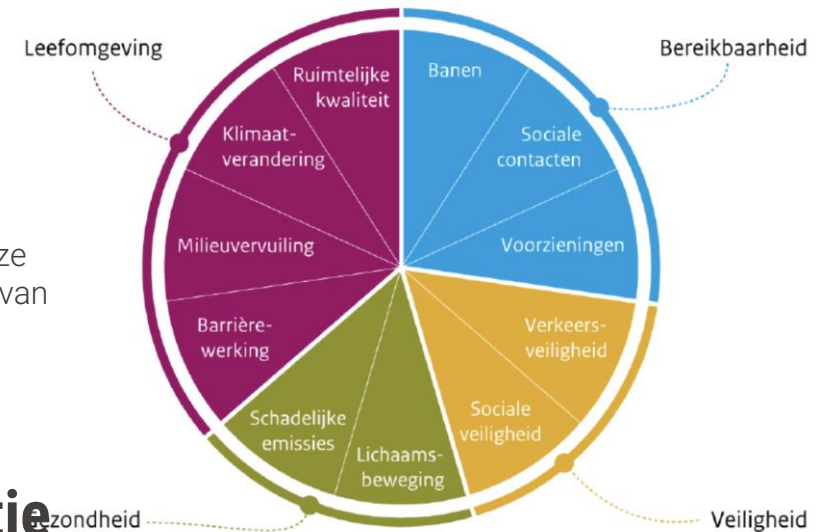
2. Mogelijk maken van de verstedelijkingsambitie

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.



Brede Welvaart voor mobiliteitsdomein. Bron: 2021, PBL.

Hoofdindicatoren

In hoeverre het pakket aan de drie doelen (Brede Welvaart, verstedelijkingsambitie, mogelijk maken, opvangen on-hold MIRT-projecten) bijdraagt, is in beeld gebracht met twee hoofdindicatoren:

1. 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.

2. Bereikbaarheid (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. .

Samenvatting effecten

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 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%.

Bereikbaarheid

- **De OV-bereikbaarheid verbetert** in de hele regio (overal 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 in relatie tot doelstellingen

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 behalen.

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.

Conclusies in relatie tot doelstellingen

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

- De groei van het autoverkeer van naar en in de regio op de hoofdverbindingen wordt beperkt tot 9% in plaats van 16% zonder pakket.
- 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.