REGIONALE MOBILITEITSVISIE MRE 2040

CONSULTATIEVERSIE



METROPOOL REGIO EINDHOVEN



INLEIDING

De mobiliteit van de Brainportregio heeft nu een impuls nodig

Zuidoost-Brabant is een krachtige motor van de Nederlandse economie, met een enorme groeipotentie. Voor het Rijk en de provincie Noord-Brabant is dat reden om, samen met partijen in de regio, te werken aan het behouden en versterken van de economische kracht van de Brainportregio. Er wordt de komende decennia verder geïnvesteerd in een hoogwaardig vestigingsklimaat, door ervoor te zorgen dat er voldoende aantrekkelijke woningen zijn, de regio voldoende bereikbaar is en er voldoende ruimte is voor groei van de economie.

Om de groeipotentie te kunnen verzilveren en deze groei ook goed in te kunnen passen, is het belangrijk in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en de grote opgaven die op de regio afkomen, o.a. op het gebied van klimaat, demografische ontwikkeling en leefbaarheid.

De toename van woningen, inwoners en arbeidsplaatsen heeft grote impact op de mobiliteitsvraag in de regio, de inpassing op de vorm van de mobiliteit. Dat vraagt om een gedeelde visie en een gezamenlijk pakket aan mobiliteitsmaatregelen.

Autonome ontwikkeling: mobiliteit verandert

Ook zonder de stormachtige economische ontwikkelingen in de regio is de mobiliteit aan verandering toe. Technisch is er steeds meer mogelijk (denk aan de e-fiets en realtime reisadvies). Ambities, bijvoorbeeld op het gebied van de kwaliteit van leven en als antwoord op de klimaatverandering wijzigen, met de daarmee samenhangende wetten. Maar ruimtelijk en financieel zijn grenzen in zicht. Dat maakt de aanleg van nieuwe infrastructuur lastig en ook het tegen hoge kosten laten rijden van OV op trajecten en momenten met weinig reizigers. Inspelen op ontwikkelingen is in heel de regio nodig, niet alleen omdat deze de bereikbaarheid en leefbaarheid bedreigen, maar vooral omdat ze kansen bieden voor een toekomstvast, duurzaam mobiliteitssysteem.

Zuidoost-Brabant vormt één Brainport-ecosysteem

De 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant vormen één Brainport-ecosysteem. De verschillende delen van de regio dragen samen, met hun eigen kwaliteiten, bij aan de kracht van het ecosysteem: profileren met lokale kwaliteiten én krachten bundelen, versterkt het totale ecosysteem. Daarom worden een mobiliteitsvisie en een mobiliteitspakket opgesteld voor heel Zuidoost-Brabant.

Daadkrachtig begin vraagt daadkrachtig vervolg

Het huidige mobiliteitssysteem is onvoldoende in staat om de groei in inwoners, arbeidsplaatsen en activiteiten binnen Zuidoost-Brabant goed te faciliteren. Het mobiliteitssysteem is al aan het veranderen naar een systeem dat er meer op gericht is om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Deze mobiliteitstransitie gaat ook helpen om de groei te faciliteren.

In het BO-MIRT 2022 zijn al financiële afspraken gemaakt voor een eerste pakket van maatregelen dat de mobiliteitstransitie gaat versnellen. Ook is afgesproken dat de regio een meerjarig multimodaal, in de mobiliteitstransitie passend, mobiliteitspakket voor de lange termijn 2040 opstelt voor de Brainport-regio. Het mobiliteitspakket moet voortkomen uit een gezamenlijke regionale mobiliteitsvisie van de 21 gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven.

Dit document: Visie en Leidende mobiliteitsprincipes

De visie gaat over 'het waarom?'. Het is het gewenste eindbeeld, de richting waar we naar toe willen, zonder veel rekening te houden met beschikbare middelen of uiteindelijke fasering.

De leidende mobiliteitsprincipes beschrijven 'het hoe?'. Als we het einddoel weten, hoe komen we daar? Het gaat daarbij om doorvertaling van de visie in meer concrete principes en de te hanteren strategie: Als we verder gaan ontwikkelen en maatregelen gaan treffen, waar houden we ons dan aan vast?

Visie en principes met ander beleid basis voor adaptief maatregelenpakket

De visie bouwt voort op de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport en uitwerkingen daarvan en de eerder in het BO-MIRT gemaakte afspraken.

De vaststelling van de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant vindt plaats in 2024. Daarvóór wordt deze, in de verschillende subregio's, tot subregionale ontwikkelstrategie ontwikkeld. De visie en de subregionale uitwerkingen van de ontwikkelstrategie vormen het startpunt voor een regionaal multimodaal mobiliteitspakket. Al vastgestelde studies en strategieën uit eerdere trajecten van en binnen de MRE (zoals Bereikbaarheidsakkoord en -agenda, de Brainport

regiodeal 2022) leveren belangrijke bouwstenen voor de totstandkoming van het mobiliteitspakket en zijn gebruikt bij het opstellen van de voorliggende visie. De doorvertaling naar de maatregelen voor de mobiliteitsopgaven, het 'wat', vindt later plaats, met de samenstelling van het meerjarig multimodaal mobiliteitspakket, vanuit het strategisch kader en binnen de randvoorwaarden zoals haalbaarheid en effectiviteit. Dit pakket moet eind 2024 gereed zijn. Dit document biedt alleen een doorkijkje.

Het toch al omvangrijke afsprakenpakket van het BO-MIRT 2022 is pas een eerste stap. Er is meer nodig, in heel Zuidoost-Brabant, voor de doorontwikkeling van de Brainportregio



DEEL 1
MOBILITEITSVISIE



Opschaling bestaande systeem kan mobiliteitsgroei niet opvangen

De Brainport regio groeit hard en zal dat naar verwachting dat de komende jaren blijven doen door de gewenste verstedelijkingsopgave. De sterke economische kracht zorgt voor tienduizenden nieuwe banen. De Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant gaat uit van 100.000 extra woningen tot 2040. De komst van nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen leidt tot fors meer verplaatsingen binnen, naar en vanuit de regio.

In de nationale Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2021) is te zien hoe de mobiliteitsgroei zich met name op de weg vertaalt in forse congestie en afnemende bereikbaarheid. Deze groei in mobiliteit kan niet alleen worden opgevangen door de bestaande automobiliteit op te schalen. Zowel ruimtelijk als met betrekking tot klimaat en leefbaarheid zijn de grenzen bereikt voor het huidige autonetwerk.



De verplaatsingen in de regio zijn deels al duurzaam, maar dat aandeel dient fors te vergroten om de MRE regio leefbaar te houden in 2040. Alternatieven voor de auto, zoals OV en andere vormen van gedeelde mobiliteiten fiets, zijn nog wel opschaalbaar.

Op andere thema's dan bereikbaarheid (zoals demografie, sociaal domein, energietransitie, duurzaamheid) liggen er grote opgaven waarbij keuzes impact hebben op de mobiliteit van de regio.

Om Zuidoost Brabant in de toekomst bereikbaar én leefbaar te houden, zal er dus ingezet moeten worden op duurzame mobiliteitsoplossingen die passen, werken en gezamenlijk door de 21 gemeenten van de regio met partners worden uitgevoerd.

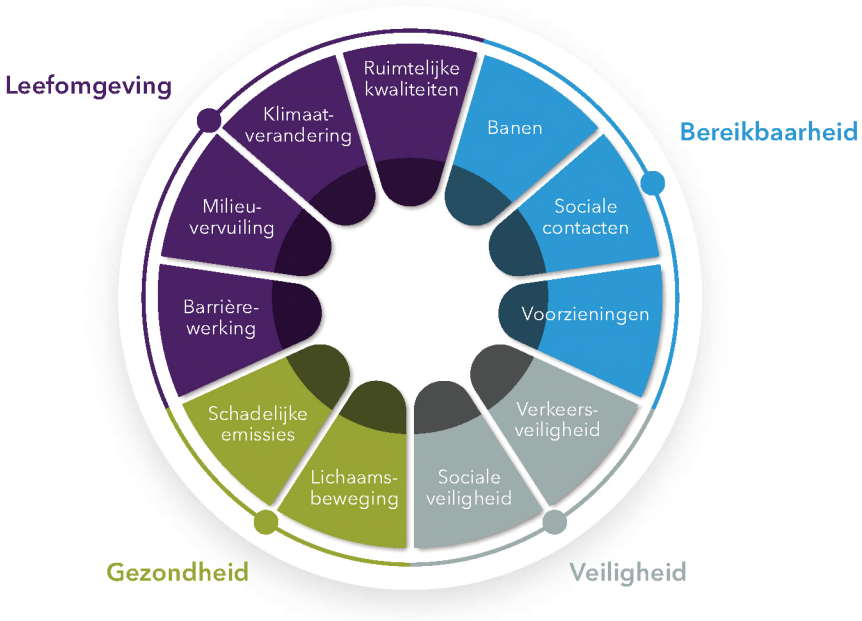
Brede Welvaart én groei

Naast de ambitie om het succes van de Brainportregio te behouden en te versterken, is er ook de noodzaak om dit te laten bijdragen aan de Brede Welvaart voor alle groepen bewoners en bedrijven in de regio: een schone, gezonde en veilige omgeving voor iedereen in Zuidoost-Brabant. Dat vergt strategische keuzes op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid.

Het PlanBureau voor de Leefomgeving heeft uitwerking gegeven aan Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit in vier dimensies. Mobiliteit raakt veel aspecten van Brede Welvaart, zowel positief als negatief. Het centraal zetten van Brede Welvaart in het mobiliteitsdomein betekent:

>>

- de nadruk leggen op **bereikbaarheid voor iedereen**, van werkplek, klantenkring, zakelijke contacten, dagelijkse voorzieningen tot sociaal netwerk. Dit in plaats van focus op verkeerskundige doelen als filebeperking, reistijdwinst en verandering van vervoerswijze;
- het **beperken van de negatieve voetafdruk van mobiliteit** op de leefomgeving, veiligheid en gezondheid. Daaronder vallen aspecten als klimaatneutraliteit, beperken van schadelijke emissies, voorkomen van barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.



Vier dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit

(bron: PBL, 2021)

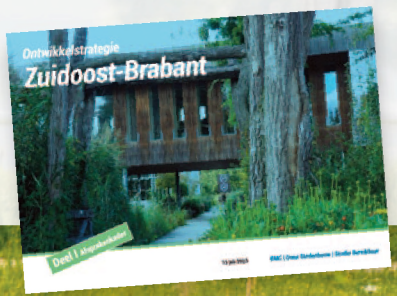


Koppeling ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant

Op de Omgevingsdag van 13 juli 2023 hebben bestuurders van de 21 gemeenten uit Zuidoost-Brabant en waterschappen Aa en Maas en de Dommel ingestemd met het afsprakenkader van de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant. De ontwikkelstrategie is een ruimtelijke strategie met richtinggevende keuzes op gebied van wonen, werken én mobiliteit in onze regio, en hangt nauw samen met andere regionale en provinciale beleidsdocumenten.

Aanleiding ontwikkelstrategie

De snelle groei van onze regio vraagt ons om nu strategische keuzes te maken op het gebied van (onder andere) wonen, werken en mobiliteit voor de periode 2030-2040. Deze keuzes moeten er mede voor gaan zorgen dat de hele regio profiteert van de kansen die de groei met zich mee brengt. Met het MIRT-onderzoek Brainport 2020 en het Verstedelijkingsakkoord SGE uit 2022 is er al een strategie voor het Stedelijk Gebied Eindhoven. Met de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant is deze nu aangevuld tot een strategie voor de gehele regio.



Inhoud strategie

De regionale ontwikkelstrategie bevat richtinggevende keuzes ten aanzien van vijf ontwikkelprincipes. Dit zijn de volgende principes die in het adviesrapport nader zijn uitgewerkt:

1. Bodem, water, natuur, en landschap als leidend principe;
2. Woningbouw als hefboom voor vitale kernen en dorpen;
3. Subregionale knopen vergroten de netwerkkracht van de regio;
4. Een internationale toppositie voor de Brainportregio vraagt om een kwalitatieve agenda voor werklocaties;
5. (H)OV en fiets als mobiliteitsdragers voor de regio, auto-infrastructuur is aanvullend.

Deze principes zijn in de strategie verder uitgewerkt, en leiden tot richtinggevende keuzes. Voor ontwikkelprincipe 3 gaat het daarbij bijvoorbeeld om het benutten van de bestaande en nieuw aan te leggen (én mogelijk toekomstige) OV-structuur als sturend principe voor het concentreren van verstedelijking. Voor principe 5 is dat bijvoorbeeld het inzetten op de versterking van de bestaande en al in de huidige plannen opgenomen (H)OV-assen als dragers van een duurzaam mobiliteitssysteem. De schaalsprong noodzaakt daarnaast ook om nieuwe (H)OV assen te onderzoeken. De (H)OV assen moeten vanuit de hele regio toegankelijk zijn.

Voorliggende regionale mobiliteitsvisie geldt als uitwerking van de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant. De regionale mobiliteitsvisie wordt uitgewerkt op de principes en keuzes die in de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant geformuleerd zijn.

Urgentie en opgaven

Mobiliteit belangrijk voor Brede Welvaart

De urgentie vanuit Brede Welvaart is vooral:

- Voorkomen dat groei gaat ten koste van én de bereikbaarheid achteruit gaat én leefomgeving, gezondheid en veiligheid;
- Zorgen dat mobiliteit voor en van iedereen is: de lusten en lasten verdelen over alle kernen en wijken;
- Werken aan de opgaven op het gebied van klimaat, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid, ook met mobiliteitsoplossingen.

Daily Urban System heeft één mobiliteitssysteem

De regio kent een **grote verscheidenheid in steden, dorpen en landschappen.** Deze verscheidenheid in combinatie met sterke verknoping vormt een belangrijke identiteit van de Brainportregio. De verschillende delen van de regio dragen, ieder met hun eigen kwaliteiten, bij aan de kracht van Zuidoost-Brabant. Het bundelen van lokale kwaliteiten vormt de sleutel om de Brainportregio bereikbaar en leefbaar te houden.

De verschillen zijn in de regio ook zichtbaar in de bestaande mobiliteit en de mogelijkheden om te reizen. Daar zijn we ons van bewust. Maar we hebben wel één Daily Urban System.

Uitdaging is om, ondanks het verschil in mogelijkheden, in samenhang oplossingen te bieden die de bewoners, bezoekers en andere gebruikers van elk deel van de regio de mogelijkheid te bieden om te reizen in de gehele regio en naar en van buiten de regio.

In héél de regio werken aan het mobiliteitssysteem

Afgelopen jaren zijn er samen met het Rijk belangrijke stappen gezet voor de Brainport regio, resulterend in de Brainport regiodeal van zo'n € 1,6 miljard. De nadruk heeft daarbij gelegen op de verstedelijkingsopgave en stormachtige economische groei en het in gang zetten van de hiervoor noodzakelijke duurzame mobiliteitstransitie in de meest stedelijke delen van de regio. Dit is een eerste stap geweest in het verbeteren van het mobiliteitssysteem in heel de regio. Het maatregelenpakket moet de hele regio verder brengen, rekening houdend met aard en omvang van de opgaven. Dat betekent ook dat er nu urgentie is om in opgaven en maatregelen te verbreden en voor de hele MRE voort te bouwen op de Brainport regiodeal en overige afspraken (zoals het verstedelijkingsakkoord en het bereikbaarheidsakkoord/ agenda.

Centrale ambitie en doelstelling

De Metropoolregio Eindhoven stelt Brede Welvaart centraal als perspectief om de stormachtige economische en ruimtelijke opgaven op een goede manier mogelijk te maken en ten dienste te stellen van de gehele regio.

Daarom werken we in de regio samen aan de realisatie van een mobiliteitssysteem:

- dat heel de regio onderling én met de omgeving verbindt;
- dat zorgt voor mobiliteit voor iedereen én bijdraagt aan een betere leefomgeving, gezondheid, veiligheid en klimaatdoelstellingen;
- dat de economische ontwikkeling van de Brainportregio mogelijk maakt;
- dat de woningbouw- en verstedelijkingsambities mogelijk maakt;
- dat ondanks het verschil in mogelijkheden voor mobiliteitsoplossingen in de regio toch als één systeem functioneert, en;
- waar we een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor voelen.



Doelstelling
Bereikbaarheid voor iedereen

Multimodale topbereikbaarheid voor de Brainport:

- Internationaal en nationaal richting economische-en kennisclusters en stedelijk netwerk.
- Groot arbeidsmarktbereik.

MRE functioneert als één Daily Urban System voor werken, bovenlokale voorzieningen en middelbaar & hoger onderwijs.

Alle inwoners van de MRE vanuit alle kernen en wijken hebben toegang tot dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen en kunnen zich economisch, maatschappelijk en sociaal ontplooien.

De 100.000 nieuwe woningen en nieuwe arbeidsplaatsen in de MRE zijn goed bereikbaar.

Doelstellingen op overige aspecten van Brede Welvaart

Mobiliteit is duurzaam (klimaatneutraal).

Mobiliteit is verkeersveilig en sociaal veilig.

Mobiliteit draagt bij aan de ambities van Brede Welvaart en leidt er niet toe dat de leefbaarheid van kernen en wijken tekort schiet door vervuiling, geluidsoverlast, barrièrewerking of onveiligheid.

Het belang van gezamenlijk organiseren van mobiliteit in de regio

Kern van iedere succesvolle samenwerking is een duidelijk besef van het gezamenlijke belang:

Eén Daily Urban System

De MRE kenmerkt zich door het feit dat het één Daily Urban System vormt waarin bewoners, bedrijven en instellingen voor wonen, werken, studie, voorzieningen, zakelijke en sociale contacten intensieve relaties onderhouden in het hele gebied. Tegelijkertijd zijn er grote verschillen in de regio en verschillen de (lokale) mobiliteitsmogelijkheden (onder meer door verschillende schaalniveaus: wel/geen directe beschikbaarheid van aansluiting op autosnelwegen, OV-verbindingen, deelmobiliteit, etc.). Dat vraagt aandacht voor gebiedseigen eigenschappen en keuzevrijheid in mobiliteitsgedrag. Het vraagt ook een mobiliteitssysteem dat álle bewoners, bezoekers en andere gebruikers in staat stelt relaties in de héle regio (want één Daily Urban System) te onderhouden en ook met verbindingen met de omliggende regio's. Het gezamenlijk belang is dus om te werken aan een mobiliteitssysteem dat op plekken passend is en iedereen op alle plekken brengt, waarbij het belang van de logistiek ook wordt meegenomen.

Brainport succes van de regio – bereikbaarheid collectieve opgave

Het economisch succes van de Brainport regio is het succes van de hele regio en helpt de hele regio vooruit. Het maakt Zuidoost-Brabant tot een dynamische en groeiende regio. Het stelt bewoners en bedrijven in staat zich te ontplooien en succesvol te zijn. En het verschaft de dynamiek en middelen om maatschappelijke opgaven succesvol aan te kunnen pakken. Het belang van de Brainport regio is daarom een belang van hele regio. Topbereikbaarheid die nodig is om succesvol te blijven is daarom ook een collectieve opgave.

Brede Welvaart

De komende jaren staan we voor de opgave om de verwachte sterke groei van bedrijven en inwoners in de regio op een goede manier te laten plaatsvinden. Hierbij willen we dat alle mensen het fijn vinden om in onze regio te zijn en te verblijven, dat iedereen mee kan doen en zich kan ontplooien en dat mensen kunnen bijdragen aan de (economische) successen die we in de MRE boeken. Het perspectief van 'Brede Welvaart' is hiervoor ons kompas. Naast materiële welvaart gaat het ook om andere aspecten die van belang zijn voor de levenskwaliteit van mensen in onze regio. Brede Welvaart is als leidend perspectief benoemd in het MRE Samenwerkingsakkoord 2023-2026.

Brede Welvaart is alleen mogelijk als de hele regio inclusief provincie, Rijk, bedrijfsleven en inwoners daaraan bijdragen. Zonder gezamenlijkheid gaat de bereikbaarheid van de één ten koste van de leefomgeving of veiligheid van de ander.

Werken aan nieuw en slim mobiliteitssysteem voor de hele regio

Veel inwoners van de MRE doorkruisen de hele regio. Slimme mobiliteitsoplossingen werken dus alleen als ze regiobreed worden geïmplementeerd. Dat betekent niet overal hetzelfde maar juist maatwerk in slimme combinaties. Bijvoorbeeld sturend parkeerbeleid en frequent HOV in de regio ondersteund met een regionaal hubstructuur. Gezamenlijk werken aan nieuwe mobiliteit zet de gebruiker en de reis centraal, waarna vanzelf de goede maatregel op de goede locatie volgt. Niet het grondgebied of gemeentegrens, maar het belang van de inwoner en het gezamenlijke mobiliteitssysteem staat hierbij voorop.

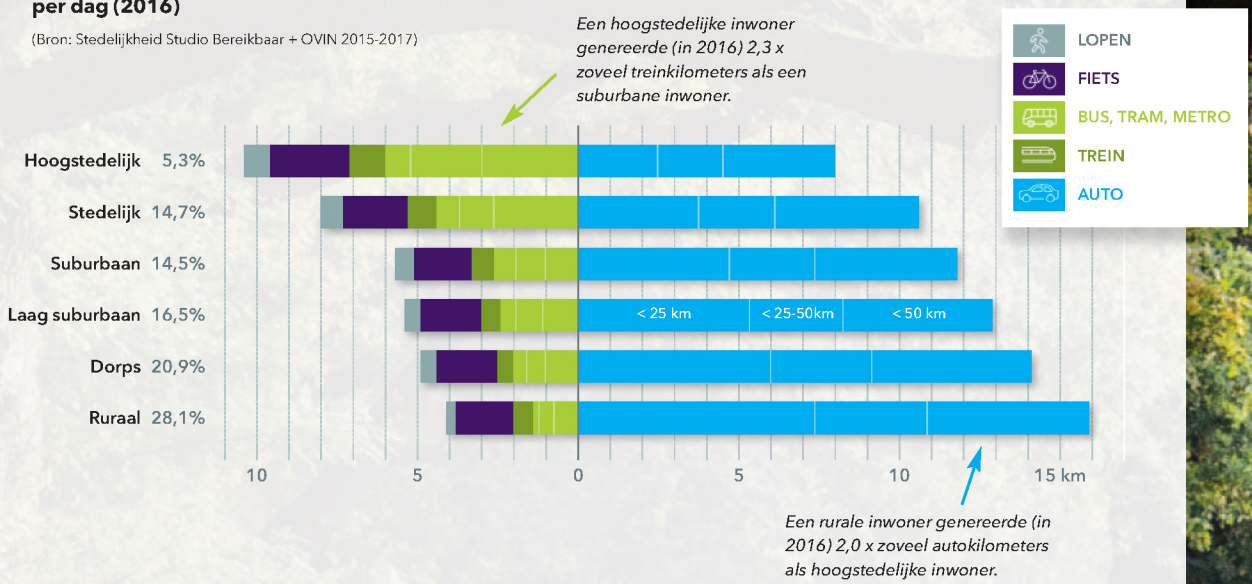


Gebiedsgericht MRE mobiliteitssysteem

Iedere vervoerswijze heeft een eigen dynamiek. Fietsen werkt het beste bij een grote nabijheid en een directe maar ook comfortabele en veilige verbinding. E-bikes, speedpedelecs vergroten de actieradius van de fietser. Het openbaar vervoer vraagt bundeling van stromen om de hoogste kwaliteit te bieden, maar vraagt ook om bediening op maat (flexibel OV) en andere mobiliteitsdiensten waar of wanneer OV niet mogelijk is. De auto is sterk voor kriskras verplaatsingen, terwijl er juist congestie optreedt als de stromen te groot worden, en voor gebieden die niet makkelijk met OV (en fiets) bereikbaar zijn. En de auto biedt mogelijkheden om voertuigen of ritten te delen. Elke gebiedstypologie heeft daarbij zijn eigen uitdagingen: (hoog)stedelijk gebied vraagt een andere aanpak dan een kleinere kern. In een drukke en groeiende regio zoals Zuidoost Brabant is het essentieel het ‘spel’ van het juiste vervoersmiddel op de juiste plaats goed te spelen. Het gezamenlijk benutten van het mobiliteitssysteem is ook nodig om de woningbouwopgave te realiseren, een ander gezamenlijk belang van de regio. Juist door ruimte te maken waar het kan, ontstaat er plek voor nieuwe inwoners en arbeidskrachten op de bestaande netwerken.

Reizen in kilometer, per persoon, per dag (2016)

(Bron: Stedelijkheid Studio Bereikbaar + OVIN 2015-2017)



We realiseren samen één regionaal mobiliteitssysteem voor de mensen en het functioneren van de regio, waarbij we inzetten wat, waar, op dat moment, het beste werkt.



DEEL 2
LEIDENDE MOBILITEITS-PRINCIPES

Na het 'waarom' uit de voorgaande pagina's, nu het 'hoe'. Dit deel start met het strategisch kader, waarmee we invulling geven aan de doelstellingen en de visie. Het strategisch kader is vervolgens uitgewerkt in acht leidende mobiliteitsprincipes, waarmee we sturing geven aan de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteitsopgave van de Metropoolregio Eindhoven.

Strategie

Actieve mobiliteit als basis

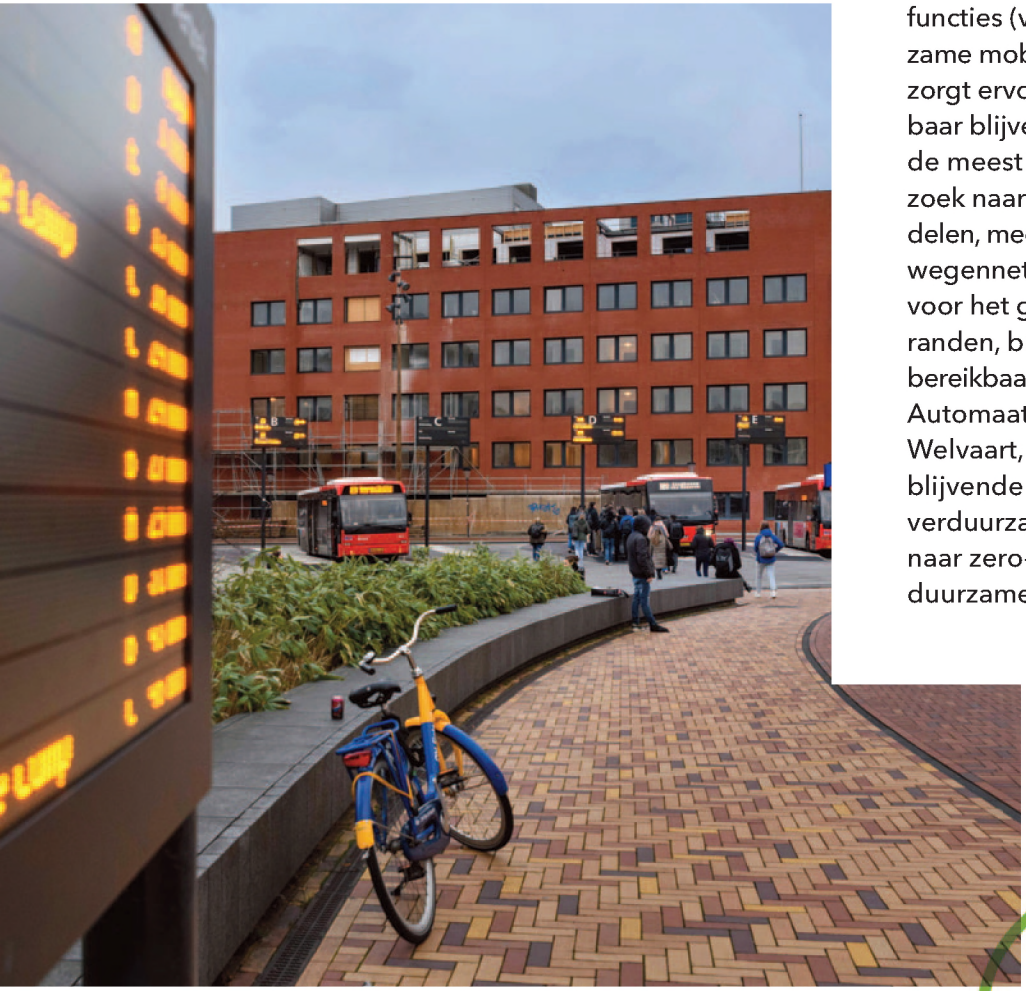
Lopen en fietsen zijn de 'actieve modes' en dragen bij aan alle aspecten van Brede Welvaart. Niet alleen bereikbaarheid voor iedereen maar ook gezondheid, leefbaarheid en (sociale)veiligheid. Lopen en fietsen passen goed bij de regio; veel dagelijkse verplaatsingen worden gemaakt in de eigen wijk of kern, tot wel 60% van het totaal. Voor de fijnmazige oplossingen van deur tot deur is de fiets het meest logische vervoermiddel. Daarbuiten biedt de fiets, zeker de e-bike, met regionale verbindingen en snelfietsroutes uitstekende kansen voor veel regionale ritten. Er zal dus geïnvesteerd worden in de uitbouw en de verbetering van een regiodekkend netwerk van veilige en vlotte fietsroutes tot in elke kern, maar ook in makkelijke en veilige fietsparkeerplaatsen bij de herkomst en bestemmingskant.

Gedeelde mobiliteit voor de hele regio

Als ambitieuze en meest innovatieve regio kiezen we ook wat betreft mobiliteit voor duurzaam en slim. We zetten in op een brede mobiliteitstransitie, waarbij in de hele regio hoogwaardige collectieve mobiliteit beschikbaar is. We bieden iedereen kwaliteit en leveren slim maatwerk. Vanuit de IC-knopen Eindhoven en Helmond maakt de Brainport regioregio de verbinding met de rest van Nederland en Europa. Sprinters en HOV-lijnen verbinden snel en hoogfrequent deze IC-knopen met de economische toplocaties, regionale hubs en andere regionale knopen. De HOV-assen vormen een 'metronet' voor de regio. Wijken en kernen zijn aangetakt op deze HOV-assen, via eigen HOV-haltes of via collectief maatwerk. Nieuwe mobiliteitsdiensten zorgen voor gedeelde mobiliteit in de haarvaten van het mobiliteitssysteem in de vorm van bijvoorbeeld voertuigdelen en meerijddiensten en deeltaxi concepten.

Auto blijft onderdeel van een multimodaal mobiliteitsaanbod

De auto is en blijft een belangrijk vervoersmiddel, zeker op (middel)lange afstand buiten het stedelijk gebied. De auto zal vaker de vorm hebben van een deelauto of worden ingezet voor een deel van de reis. Door regionale mobiliteitshubs wordt het makkelijker om de auto te combineren met de fiets, het OV of besloten collectief vervoer, zodat voor elke verplaatsing het meest geschikte vervoersmiddel gebruikt kan worden. Deze multimodale aanpak voor de auto biedt de kans om in de centra van kernen en in (nieuwe)



stedelijke woon- en werkgebieden de autobereikbaarheid te beperken om ruimte te maken voor andere functies (verblijven, groen) en de transitie naar duurzame mobiliteit te ondersteunen. De multimodaliteit zorgt ervoor dat deze plekken voor iedereen bereikbaar blijven, ook vanuit vertreklocaties waar de auto de meest logische keuze is en blijft. We gaan op zoek naar mogelijkheden om de auto efficiënt (autodelen, meerijdiensten) en effectief (optimale benutting wegennet) te gebruiken. Daarbij hoort ook strategie voor het gebruik van het wegennet (zoals robuuste randen, bundelroutes, inprikkers) als bijdrage in de bereikbaarheid van de regio.
Automaatregelen dienen bij te dragen aan Brede Welvaart, leefbaarheid en bereikbaarheid. De blijvende positie van de auto betekent ook dat verduurzaming van het autogebruik door transitie naar zero-emissie essentieel is om de stap naar duurzame mobiliteit te zetten.

ZERO
EMISSION

Slimme en innovatieve mobiliteit als verbindend element

Handelsmerk van de Brainportregio zijn hoogtechnologische oplossingen, van idee tot realisatie. Slimme mobiliteit past bij uitstek bij de Brainport regio. Op de Automotive Campus in Helmond en in het programma SmartwayZ.NL is hierin ook al een jarenlange praktijk opgebouwd. Ook in deze strategie neemt slimme mobiliteit een belangrijke rol in. Daarbij kijken we met name naar:

- Mobiliteitsdiensten die ervoor zorgen dat multimodaal reizen, deelmobiliteit en overstappen op hubs probleemloos, aangenaam en goed geïnformeerd verlopen.
- Vervoersmiddelen op maat, van een innovatieve Brainportlijn tot slimme en schone logistiek en nieuwe (zelfrijdende) vervoersmiddelen en oplossingen voor de eerste en laatste kilometers.
- Een uitgekiende gedragsaanpak die werkgevers, instellingen en inwoners helpt om geïnformeerd en ondersteund te kiezen voor duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.

Slim verkeersmanagement, C-ITS, data en digitalisering passen bij uitstek bij de Brainport regio. Hierin is al jarenlange praktijk opgebouwd via verschillende programma's.

Kiezen voor gebiedsgerichte aanpak met maatwerk

Maatwerk is een belangrijk deel van de strategie vanwege de verschillen in de regio die we koesteren als kwaliteiten. Motto daarbij is 'bereikbaarheid voor iedereen, maar niet op dezelfde manier'. Het Brabantbrede ontwikkelprincipe voor de mobiliteitstransitie wijst daarbij de weg; 15-minutenstad (nabijheid van voorzieningen) als uitgangspunt, maatwerk in de vervoersmiddelmix.



8 leidende mobiliteitsprincipes

De leidende mobiliteitsprincipes beschrijven 'Het hoe?' van de visie. Ofwel: Hoe concretisering we de visie? Het gaat daarbij om doorvertaling van de visie in meer concrete principes: Als we verder gaan ontwikkelen en maatregelen gaan treffen, waar houden we ons dan aan vast?

De MRE streeft naar Brede Welvaart (principe 1) en een sterke economie en het invulling geven aan de verstedelijkingsopgave (principe 2). Dat kunnen we mede bereiken door een goed functionerend integraal mobiliteitssysteem (principe 3). Het mobiliteitssysteem moet daarbij écht anders: we werken aan een transitie. Deze transitie is maatwerk voor stad en dorp. Zowel in stedelijke gebieden (principe 4) als buiten de stedelijke gebieden (principe 5) zetten we in op deze transitie. Deze transitie pakken we samen op, als één overheid (principe 6). In alle gevallen geldt daarbij dat we werken vanuit het STOMP principe (principe 7). Omdat de systemen in stedelijk gebied en daarbuiten er anders uitzien, is er extra aandacht nodig voor de verbinding tussen stad en land, en daarbij spelen de hubs (8) een belangrijke rol. Bij ontwikkeling en investeringen houden we ons vast aan de deze acht principes.

1.

We zijn ons **bewust van (potentiële) effecten van mobiliteit op kwaliteit van leven en zetten mobiliteit daarvoor in**. We faciliteren de verstedelijkingsopgave voor Zuidoost-Brabant vanuit het kader van Brede Welvaart: Brede Welvaart niet als randvoorwaarde maar als doel. Met mobiliteit verbeteren we zaken als gezondheid, veiligheid, energie en kwaliteit van de leefomgeving. Verkeersveiligheid is daar expliciet onderdeel van: alleen '0 verkeersslachtoffers' is acceptabel en we stimuleren verkeersveilig gedrag.

2.

We **faciliteren de economische ambities en woningbouwopgave** die wij hebben voor de regio. We benutten daarbij het groeipotentieel, waarbij een schaalsprong nodig is voor wonen, voorzieningen en mobiliteit. Hiermee geven we invulling aan de verstedelijkingsopgave. Dat doen we vanuit één ecosysteem, waarbij we elkaars kracht versterken.

3.

We bouwen aan een **integraal mobiliteitssysteem op regionale schaal**. Daarmee kan onze regio als één geheel functioneren, waarbij we de groei(potentie) van de regio faciliteren. Voertuigen, infrastructuur en diensten vormen één geheel, in samenhang met omgevingskwaliteiten. De reizigers en vervoerders/verladers vormen de spil in dit slimme mobiliteitssysteem. Het moet voor hen een vanzelfsprekende structuur zijn voor het plannen en maken van reizen passend bij hun wensen en voorkeuren. We kijken hierbij ook expliciet naar de logistiek en het vrachtverkeer binnen onze regio (incl. bouwlogistiek), inclusief slimme oplossingen zoals Smart Mobility, dynamisch verkeersmanagement, (i)VRI's, en mobility as a service.

4.

In het **stedelijk gebied zetten we in op een mobiliteitstransitie** waarbij verblijfskwaliteit, lopen, fietsen, OV (lange afstand) en deelmobiliteit voorop staan. Een flankerende aanpak met sturende parkeeraanpak, gedragsaanpak en herinrichting van de openbare ruimte horen daarbij. Dat vraagt ook een mental shift (een nieuwe kijk op reizen en op het mobiliteitssysteem) en een modal shift (van auto naar ruimte efficiëntere en duurzamere alternatieven deelmobiliteit, OV, fiets en lopen).

5.

Ook **buiten het stedelijk gebied** zetten we in op deze transitie. Buiten het stedelijk gebied is het voorzieningenaanbod verschillend per kern en of dit wel of niet lopend of fietsend bereikbaar is. Maar meestal is voor een (steeds groter deel) van de dagelijkse en niet dagelijkse activiteiten een externe verplaatsing in de stedelijke regio nodig. De **auto vervult daarin een zeer belangrijke rol**. Wel kijken we hoe we **de auto slimmer in kunnen zetten en nadelige invloed op de leefomgeving te kunnen beperken**. Waar de auto nodig is, zetten we in op goed functionerende robuuste randen, bundelroutes en inprikkers. Daarnaast is een belangrijke opgave om met (snel)fietsroutes en gedeelde mobiliteit/OV bereikbaarheid zonder auto te bieden. Investeringen zijn geen taboe, maar moeten passen bij de rol van de auto in de toekomst, waarbij slimmer inzetten van de auto noodzakelijk is. Ook is het zaak voor grote werkgebieden verder te kijken dan autobereikbaarheid. Door de mobiliteitstransitie in combinatie met flankerend beleid blijft er ruimte op het autowegennet. Die capaciteit op het autonetwerk reserveren we voor verplaatsingen van personen en vracht waarvoor geen goed alternatief is.

6.

We werken samen als één overheid (Rijk-Provincie-Regio-Gemeenten) aan een transitie van ons mobiliteitssysteem. Voor ons is dat een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving. We werken aan een mobiliteitssysteem dat tegelijkertijd een bijdrage levert aan een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving. We gaan daarbij actief op zoek naar de nieuwe kansen die de mobiliteitstransitie biedt. In gezamenlijkheid werken we aan onze gezamenlijke doelstellingen voor onze regio, met daarin verschillende verantwoordelijkheden. Alleen samen kunnen we de meeste meerwaarde bieden.

7.

Voor verdere invulling van de mobiliteitstransitie hanteren we het **STOMP principe**. Met STOMP wordt in het ontwerpproces prioriteit gegeven aan duurzame mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder duurzame vormen. We gaan eerst uit van de voetganger (Stappen), vervolgens de fietser (Trappen), OV en MaaS. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting.

8.

Een belangrijke schakel in het regionale systeem tussen de verschillende modaliteiten zijn **multimodale overstappunten (hubs).** Dit betreft een regionaal netwerk van goed bereikbare hubs in afgestemd op structuren om autoknelpunten te vermijden. Hubs kunnen groot of klein zijn afhankelijk van de functie in het regionale Daily Urban System.' Aanvullend wordt er toegewerkt naar een hub strategie MRE op meerdere schaalniveaus en de realisatie hiervan.





Een actueel overzicht van mogelijke maatregelen is een handige basis voor een samenhangend pakket. Gemaakte afspraken, leidende principes en (on)mogelijkheden spelen daarna een rol bij prioritering.

Vervolgstap: ontwikkeling meerjarig multimodaal mobiliteitspakket

Overzicht van mogelijke projecten en maatregelen is essentieel

Het meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP) voor de MRE wordt een adaptief pakket. Er is al een groot aantal potentiële projecten en maatregelen en interventies in de regio geïnventariseerd. Er zijn veel plannen, rijp en groen.

Het hebben van zo'n overzicht is uiterst waardevol. We blijven zorgen dat we een actueel overzicht hebben van deze plannen, uitgezet in de tijd. Hiermee krijgen we in beeld wat meer korte termijn speelt en wat op de langere termijn. Financieel is niet alles mogelijk, of niet direct mogelijk, dat is ook afhankelijk van de bereidheid van gemeenten, Rijk, provincie en andere partners om bij te dragen. Maar werken vanuit bestaande afspraken is de basis om het meerjarig multimodaal mobiliteit pakket op te bouwen.

MRE mobiliteitspakket 2040

Het meerjarig multimodaal mobiliteit pakket van de MRE is een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. Het pakket bestaat uit verschillende typen maatregelen, waarin sommige maatregelen al concreet en hard zijn, inclusief financiering en afspraken tussen regio, provincie en rijk, en andere nog in een initiatief of onderzoeksfase zijn. De MRE blijft volop in beweging en daarmee is het nodig regelmatig te actualiseren en te herprioriteren.

Met dit meerjarig multimodaal mobiliteitpakket wordt geanticipeerd op die verschillen in startpositie van projecten en onzekerheden. Die onzekerheden betreffen:

- Onzekerheid in de ontwikkeling van de opgaven zoals ontwikkeling van de mobiliteit of veranderingen in woningbouwprogrammering;
- Onzekerheid in de uitwerking van maatregelen en daarmee in kosten, haalbaarheid (o.a. stikstof) en effect. Bijvoorbeeld, het effect van de mobiliteitstransitie en restopgave voor het autoverkeer die daaruit volgt;
- Onzekerheid in beschikbare financiële middelen, inclusief allianties om middelen vrij te maken en doelstellingen verbonden aan de middelen.

Dit meerjarig multimodaal mobiliteitspakket vormt het startpunt van een iteratief proces waarin maatregelen worden geconcretiseerd, besluiten worden genomen en (her)prioritering plaatsvindt. Dit MMMP wordt in 2024 samen met de provincie Noord-Brabant uitgewerkt voor afspraken in het BO MIRT 2024. Het MMMP wordt opgebouwd vanuit de bestaande afspraken met doorkijk naar wensen voor de lange termijn in de MRE.

Multimodaal mobiliteitspakket: Opbouw en spelregels

De maatregelen in het pakket bevinden zich in verschillende stadia van onderzoek/verkenning, besluitvorming en financiering. Om tot realisatie te komen, is het zaak deze verschillen te erkennen en stapsgewijs uit te werken en besluiten te nemen. De organisatie voor programmatisch werken die in MRE-verband wordt opgetuigd is daar het ideale vehikel voor.

We maken onderscheid in drie typen projecten dan wel onderzoeksopgaven:

1. Beleidsverkenning: stap van doel naar een concreet project of interventie

Dit zijn onderzoeksopgaven waarbij concrete ingrepen/projectinhoud nog bepaald moeten worden. Opgaven zijn gemarkeerd als beleidsverkenning in één van de volgende gevallen:

- De omvang van de opgave is nog niet duidelijk, bijvoorbeeld de restopgave voor het wegverkeer. Pas daarna is projectdefinitie mogelijk. De 'actualisatie netwerkstrategie HWN/OWN' waarin de opgave voor het autoverkeer wordt onderzocht is hier een belangrijk voorbeeld van.
- Er moet nog een afweging plaatsvinden tussen verschillende typen oplossingen, bijvoorbeeld tussen herinrichting van een bestaande route of realisatie van een nieuwe weg.
- Een opgave die in meerdere kernen speelt moet nog worden geconcretiseerd tot per kern duidelijk is aan welke ingrepen behoefte is.

Er is ook sprake van een beleidsverkenning als partijen op één van bovenstaande aspecten nog niet op één lijn zitten. Bijvoorbeeld als gemeenten al wel een voorkeur hebben voor een maatregel maar provincie of Rijk als wegbeheerder of financier nog niet.

2. Projectverkenning: stap naar concreet gezamenlijk project met zicht op financiering (soort startbeslissing)

Dit zijn uitwerkingsopgaven waarbij doel, locatie en type ingreep bepaald zijn, maar er nog geen startbeslissing genomen is waarin (zicht op) financiering geregeld is en een formele verkenning c.q. planuitwerking opgestart wordt. Projectverkenningen zijn erop gericht nut en noodzaak vast te stellen, globale kosten te bepalen en de stap te zetten naar besluitvorming over financiering.

3. Projecten: nut en noodzaak plus scope helder, zicht op financiering

Dit zijn projecten in de fase tussen startbeslissing en realisatie. De uitwerking is gericht op stapsgewijze uitwerking conform MIRT of andere relevante systematiek en daarmee verfijnen van de scope.

Spelregels en afweging

Na vaststelling van het adaptief pakket begint een doorlopend proces van prioriteren, programmeren, realiseren en monitoren. Parallel aan het opstellen van deze visie wordt hiervoor door de MRE een programmaorganisatie opgezet.

Een groot deel van de inhoudelijke afweging welk project wordt uitgevoerd en met welke prioriteit en financiële afspraken, zal dus nog later plaatsvinden. Hiervoor gelden de volgende spelregels:

1. Als inhoudelijk toetsingskader gelden de doelstellingen
2. De leidende mobiliteitsprincipes zijn richtinggevend voor eventuele nieuwe of vervangende projecten.
3. Mogelijke projecten die worden genoemd binnen beleidsverkenningen krijgen pas een status als project wanneer de beleidsverkenning is afgerond en betrokken partijen (gemeenten, regio en waar relevant provincie en rijk) daartoe besluiten.
4. Periodiek wordt het ontwikkelpad herijkt waarbij expliciet getoetst wordt of het pakket nog bijdraagt aan de multimodale inhoudelijke doelstellingen.



Multimodaal mobiliteitspakket Opbouw en vertrekpunt

Het pakket wordt op volgende wijze opgebouwd.

Leidende mobiliteitsprincipes als basis

Er wordt een inhoudelijke vertaalslag van de leidende mobiliteitsprincipes gemaakt. Centrale elementen daarin:

- Opbouw van fietsnetwerk op meerdere schaalniveaus;
- Opbouw (H)OV-netwerk, inclusief ontwikkeling van de knopen;
- Uitwerking van slimme mobiliteit met specifieke aandacht voor multimodaal reizen en gedrag, innovatieve vervoersmiddelen, slim verkeersmanagement en digitalisering;
- Uitwerking van automobiliteit als minder prioritair onderdeel van de mobiliteitstransitie mét een uitdaging voor duurzaamheid, leefbaarheid en een efficiënte en effectieve inzet. Maar wel met aandacht voor het op orde hebben van de basis (robuuste randen, bundelroutes) om de prioritaire mobiliteitstransitie mogelijk te maken;
- Mobiliteit draagt bij aan de ambities van Brede Welvaart.

Brainportdeal, bestaande afspraken en lopende onderzoeken als start van gezamenlijke financiering

De vastgestelde investering van € 1,6 miljard in de bereikbaarheid van de Brainport regio wordt als startpunt genomen om op voort te bouwen. Hiermee kunnen een aantal grote ingrepen worden gedaan die de basis vormen voor de verdere ontwikkeling van de Brainport regio en het mogelijk maken de gewenste mobiliteitstransitie in te zetten. Tegelijkertijd realiseren de betrokken partijen bij de Brainport regiodeal zich dat er substantiële vervolgstappen nodig zijn. Dit mobiliteitspakket omvat die stappen voor de gehele MRE. Inhoudelijk is geprobeerd zoveel mogelijk gebruik te maken van projecten uit de Brainport regiodeal door investeringen te zien als eerste stap in een corridor en aan te sluiten op hubs die vanuit de Brainport regiodeal mogelijk gemaakt worden.

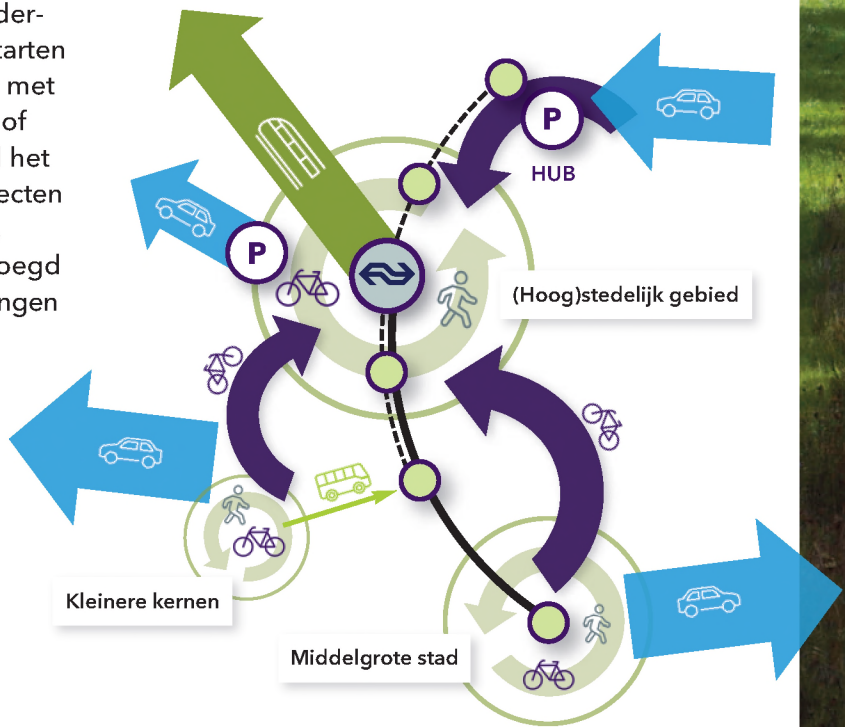
Corridor en gebiedsgerichte koppeling van maatregelen

De grootste inhoudelijke samenhang in de MRE bevindt zich op corridorniveau. Binnen de corridors worden de meeste verplaatsingen gemaakt, moet geschakeld worden tussen gebiedstypen en moet de duurzame mobiliteitstransitie vorm krijgen. Maatregelen worden daarom zoveel mogelijk geclusterd per corridor. Het gaat daarbij zowel om een "corridoraanpak" als 'gebiedsaanpak'. Met de corridoraanpak kan er per corridor bekeken worden welke maatregelen nodig zijn, en hoe deze maatregelen elkaar kunnen versterken (bijvoorbeeld: Zowel goede HOV-verbinding als goede hub met voldoende voorzieningen, zodat er daadwerkelijk een aantrek-

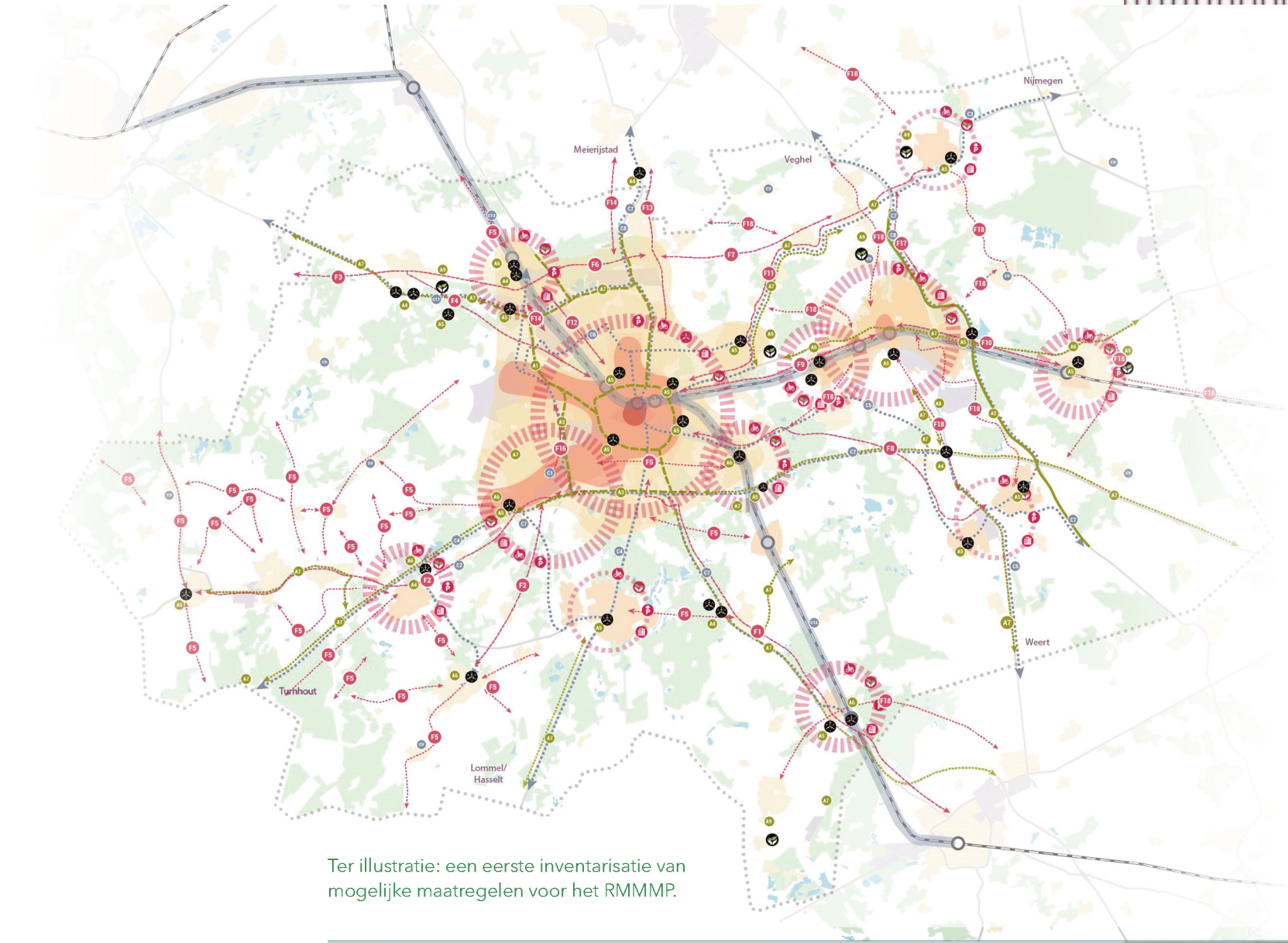


kelijke keten-reis ontstaat). Met de gebiedsaanpak kan er per gebiedstypologie een maatregel of groep van maatregelen uitgevoerd worden (zoals een fonds 'verbetering lokale fietsinfrastructuur'). Hierdoor kan de mobiliteitstransitie vertaald worden naar de eigenheid van specifieke gebieden als ook de verschillende corridors binnen de regio.

Per vervoerswijze wordt gestart bestaande onderzoeken of projecten, aangevuld met nieuw te starten verkenningen. Per vervoerswijze wordt gestart met gemeenschappelijke bestaande onderzoeken of projecten van regio en provincie, bijvoorbeeld het OV toekomstbeeld voor Zuidoost Brabant. Projecten uit de inventarisatie die nog niet gedeeld zijn, worden hier als beleidsverkenning aan toegevoegd zodat stapsgewijze gezamenlijke projectafwegingen gemaakt kunnen worden.



Corridors- en gebiedsaanpak



Ter illustratie: een eerste inventarisatie van mogelijke maatregelen voor het RMMMP.





METROPOOL REGIO EINDHOVEN

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

040 - 2 594 594
info@metropoolregioeindhoven.nl
www.metropoolregioeindhoven.nl

Fotografie: Berry de Jong
(www.beyef.com)
Vormgeving: Volle-Kracht