

Onderwerp

Regionale Mobiliteitsvisie

Beslispunten

1. De Regionale Mobiliteitsvisie vast te stellen

Inleiding

De afgelopen periode is er in regionaal verband gewerkt aan het opstellen van de Regionale Mobiliteitsvisie. De Regionale Mobiliteitsvisie heeft een zienswijzeprocedure doorlopen binnen de 21 gemeenten. 19 gemeenten en 8 andere partijen, zoals de ANWB, buurgemeenten en de provincies Limburg en Noord-Brabant, hebben zienswijzen ingediend.

De zienswijzen zijn beantwoord in een Nota van zienswijzen en waar van toepassing verwerkt in de aangepaste versie van de Regionale Mobiliteitsvisie.

Op 15 mei heeft het regionaal poho mobiliteit inhoudelijk ingestemd met de gewijzigde Regionale Mobiliteitsvisie en de Nota van zienswijzen. Vervolgens heeft het Dagelijks Bestuur van de MRE de Regionale Mobiliteitsvisie vrijgegeven om te komen tot vaststelling in de verschillende gemeenteraden.

De Regionale Mobiliteitsvisie geeft het gezamenlijke beeld weer van de mobiliteit in 2040. Dankzij dit beeld kunnen we gezamenlijk bepalen waarop de 21 regiogemeenten moeten inzetten om de regio leefbaar en bereikbaar te houden.

Eerdere besluitvorming

Op 22 april is in de gemeenteraad kennis genomen van de concept Regionale Mobiliteitsvisie en is besloten een zienswijze hierop in te dienen bij het Dagelijks Bestuur van de MRE.

Wat willen we bereiken

Voorliggend voorstel heeft als doel om te komen tot vaststelling van de Regionale Mobiliteitsvisie.

Argumenten***1.1 De Regionale Mobiliteitsvisie is van regionaal belang***

De regionale visie mobiliteit geeft het gezamenlijke beeld weer van de mobiliteit in 2040. Dankzij dit beeld kunnen we ook gezamenlijk bepalen waarop de regio in moet zetten om de regio leefbaar en bereikbaar te houden. Daarmee vormt de regionale visie mobiliteit voor de regio dus ook de basis voor het maken van afspraken met het Rijk, de provincie, gemeenten en overige partners over het uitvoeren van programma's en projecten ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze regio. Dit wordt uitgewerkt in 2024 in het meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP).

1.2 Mobiliteitstransitie is noodzakelijk

In het stedelijk gebied houden we het niet vol om de auto nog steeds op de 1e plaats te zetten. De grote woningbouwopgave genereert een even grote hoeveelheid verkeersbewegingen. Al het extra verkeer kunnen we in het stedelijk gebied niet allemaal meer van de auto gebruik laten maken. Dat zou extra verkeersruimte vragen en ruimtelijk is dat niet meer inpasbaar.

Daarom is het van belang om met name voor het stedelijk gebied in te zetten op een mobiliteitstransitie, waarbij lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit voorop staan.



1.3 Reactie op zienswijze

Door de MRE zijn alle ingediende zienswijzen van een reactie voorzien. Deze zijn opgenomen in de Nota van zienswijzen (bijlage 3). De zienswijze van Geldrop-Mierlo is onder te verdelen in een aantal onderdelen en de reactie van de MRE is onderstaand beknopt samengevat:

- Als reactie op de inbreng van Geldrop-Mierlo waarin nut en noodzaak van de mobiliteitstransitie actief wordt onderschreven, geeft de MRE aan blij te zijn met de breed gevoelde noodzaak voor en de brede instemming met de in de visie voorgestelde aanpak.
- In de zienswijze is opgenomen dat het goed functioneren van de robuuste randen en met name de A67 noodzakelijk zijn. De MRE geeft aan dat in de visie is opgenomen dat de auto een belangrijk modaliteit blijft in het mobiliteitssysteem. De verbreding van de A67 zal in het MMMP worden meegenomen.
- Een update van het OV is nodig. Daarbij moet ook aandacht gegeven worden aan een decentraal systeem, zodat ook rechtstreekse verbindingen tussen Geldrop en ASML/HTC mogelijk worden. De MRE geeft als reactie hierop dat in het MMMP een OV-netwerk omschreven wordt, waarbij verbindingen ontstaan zonder het (stads)centrum aan te doen, zogenaamde tangentiële verbindingen.
- In de zienswijze is opgenomen dat de exploitatiebijdrage van de provincie aan het OV fors verhoogd moet worden om de schaa sprong te kunnen realiseren. Daarnaast moet het OV voor iedereen betaalbaar zijn en blijven. De MRE volstaat ten aanzien van het OV in een algemene reactie, waarbij aangegeven wordt dat de regio ambitieus is als het gaat om gedeelde mobiliteit. En dat uitgegaan wordt van functionaliteit en niet van vorm.

Wat gaan we daarvoor doen

Randvoorwaarden

De Regionale Mobiliteitsvisie wordt doorvertaald in 8 meer concrete leidende mobiliteitsprincipes. De MRE streeft naar Brede Welvaart, een sterke economie en het invulling geven aan de verstedelijkingsopgave. Dat kan mede bereikt worden door een goed functionerend integraal mobiliteitssysteem. Het mobiliteitssysteem moet daarbij anders. Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk. Zowel in stedelijke gebieden als buiten de stedelijke gebieden zetten we in op deze transitie. We pakken de mobiliteitstransitie in de regio samen op, als één overheid. In alle gevallen geldt daarbij dat gewerkt wordt vanuit het STOMP-principe. Dit betekent dat eerst uitgegaan wordt van de voetganger (Stappen), vervolgens de fietser (Trappen), dan OV en MaaS. Als laatste wordt pas de Privéauto meegenomen in de inrichting. Omdat de systemen in stedelijk gebied en daarbuiten er anders uitzien, is er extra aandacht nodig voor de verbinding tussen stad en land. Daarbij spelen de hubs een belangrijke rol. Bij ontwikkeling en investeringen wordt zoveel mogelijk vastgehouden aan deze acht principes.

Planning en communicatie

Op 15 mei heeft het regionaal Poho Mobiliteit plaats gevonden en is de Regionale Mobiliteitsvisie met het bijbehorende Nota van zienswijzen inhoudelijk akkoord bevonden. Op 16 mei heeft vervolgens het Dagelijks Bestuur van de MRE besloten om de documenten vrij te geven voor het doorlopen van de vaststellingsprocedure.



De deadline hiervoor is gesteld op 5 juli 2024. Er is voor deze einddatum gekozen, zodat de Regionale Mobiliteitsvisie nog voor het zomerreces vastgesteld kan worden. Dit is nodig omdat de Regionale Mobiliteitsvisie de basis vormt om later dit jaar afspraken te maken met het Rijk in het BO-MIRT en met de provincie tijdens de Omgevingsdag Zuidoost-Brabant. Op 8 juli komt het Poho Mobiliteit bij elkaar om de Regionale Mobiliteitsvisie te bekrachtigen.

Wat mag het kosten

De Regionale Mobiliteitsvisie wordt vertaald in een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP). De programma's en projecten die hierin opgenomen worden, kunnen financiële gevolgen hebben voor de gemeenten. Besluitvorming over de financiële inzet van gemeenten wordt op een later moment voorgelegd aan de gemeenteraden.

Duurzaamheid

Door als regio gezamenlijk een mobiliteitsvisie op te stellen zal regionaal ook gemakkelijker samengewerkt worden om onder andere de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen. Daardoor kunnen er ook grotere stappen gezet worden in fietsstimulering en verbetering van het openbaar vervoer, waarmee tevens meer inhoud gegeven kan worden aan de concretisering van de gemeentelijke omgevingsvisie.

Bijlagen:

1. Aanbiedingsbrief concept Regionale Mobiliteitsvisie
2. Regionale Mobiliteitsvisie
3. Nota van zienswijzen

Geldrop, 18 juni 2024

N.J.H. Scheltens
secretaris

J.C.J. van Bree
burgemeester

