REGIONALE MOBILITEITSVISIE MRE 2040

EINDCONCEPT

INLEIDING

De mobiliteit van de Brainportregio heeft nu een impuls nodig

De Brainportregio groeit hard en zal dat naar verwachting 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.

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. Onlangs zijn nog extra afspraken gemaakt in de "Beethovendeal" met het Rijk, waarbij voor ongeveer € 2,5 miljard aan investeringen in infrastructuur en gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd.

Impuls ook voor Brede Welvaart

De toename van woningen, inwoners en arbeidsplaatsen heeft grote impact op de mobiliteitsvraag in de regio. De inpassing van mobiliteit biedt kansen voor Brede Welvaart. Het is belangrijk in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en andere grote opgaven die op de regio afkomen, o.a. op het gebied van klimaat, demografische ontwikkeling, leefbaarheid en inclusiviteit.

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). Onze ambities groeien voortdurend, vooral op gebieden zoals levenskwaliteit en het aanpakken van klimaatverandering. Ruimtelijk en financieel zijn grenzen in zicht. Dat maakt de aanleg van nieuwe infrastructuur lastig, maar benadrukt ook de noodzaak van efficiënter openbaar vervoer. Inspelen op ontwikkelingen is in heel de regio nodig, niet alleen omdat deze de bereikbaarheid en leefbaarheid bedreigen, maar ook omdat dit kansen biedt voor een toekomstvast, duurzaam mobiliteitssysteem.

Doorgaan op dezelfde manier is niet toekomstigbestendig

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. Een versnelling van deze mobiliteitstransitie is een voorwaarde om de groei te faciliteren, maar ook om de Brede Welvaart te verbeteren. De noodzakelijke versnelling maakt actie nodig.

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. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de directe omgeving van de regio en de schakelfunctie in grootschalige netwerken.

Brainport regio werkt grensoverschrijdend

De Brainport regio heeft een nationale dimensie op het gebied van economie en mobiliteit en is een essentiële schakel in de nationale A2 corridor. Brainport heef een scharnierfunctie voor de drie zuidelijke provincie. De economische groei van de regio stopt niet bij de regiogrens. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de directe omgeving van de regio en de schakelfunctie in grootschalige netwerken.

Het daadkrachtig begin is er, nu het vervolg

In het BO-MIRT 2022 zijn al financiële afspraken gemaakt voor een eerste pakket van maatregelen dat de mobiliteitstransitie gaat versnellen. Daar is de Beethovendeal overheen gekomen. Afgesproken is dat de regio een meerjarig multimodaal, in de mobiliteitstransitie passend, mobiliteitspakket (MMMP) voor de lange termijn 2040 opstelt voor de Brainportregio. Het mobiliteitspakket moet voortkomen uit een gezamenlijke Regionale Mobiliteitsvisie van de 21 gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven.

Visie basis voor adaptief maatregelenpakket MMMP

De vaststelling van de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant vindt plaats in 2024. De visie en de subregionale uitwerkingen van de ontwikkelstrategie zijn de basis voor het uitwerken van een multimodaal mobiliteitspakket voor de MRE. 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, vindt later plaats, met de samenstelling van het MMMP, vanuit het strategisch kader en binnen de randvoorwaarden zoals haalbaarheid en effectiviteit. Dit moet eind 2024 gereed zijn.

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

Mobiliteitsgroei én Brede Welvaart vragen om mobiliteitstransitie

De Brainportregio is hard gegroeid. De economie blijft voorlopig groeien en er is een forse verstedelijkingsopgave. De mobiliteitsvraag groeit mee. Opschalen van het huidige mobiliteitssysteem kan de groei in mobiliteit niet opvangen. Vooral voor de auto zijn ruimtelijk als met betrekking tot klimaat en leefbaarheid de grenzen bereikt. Het mobiliteitssysteem moet en kan zo sterk veranderen dat dit een mobiliteitstransitie genoemd kan worden. 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.

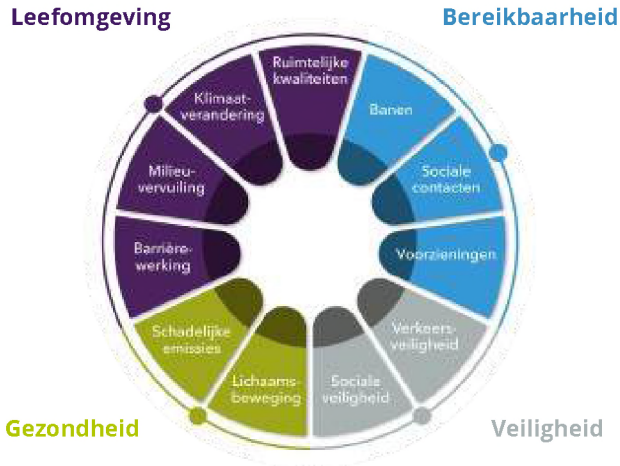
Op andere thema's dan bereikbaarheid (zoals demografie, sociaal domein, energietransitie, duurzaamheid) liggen er grote opgaven waarbij keuzes impact hebben op de mobiliteit van de regio. De ambitie is niet alleen om de mainportfunctie en de samenhang te behouden en te versterken, maar ook om mobiliteit te laten bijdragen aan de brede welvaart voor alle bewoners en bedrijven in de regio. Mobiliteit is beschikbaar voor iedereen en draagt bij aan een schone, gezonde en veilige leef- en werkomgeving voor iedereen in Zuidoost Brabant. Dit is niet alleen een randvoorwaarde voor de groei, want Brede Welvaart is een zelfstandig doel.

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

Brede Welvaart: bereikbaarheid voor iedereen én een beperkte voetafdruk

Het PlanBureau voor de Leefomgeving heeft uitwerking gegeven aan Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit in vier dimensies. Het ministerie van I en W werkt aan de nationale mobiliteitsvisie 2050 met Brede Welvaart als vertrekpunt. 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

Urgentie en opgaven

Mobiliteit belangrijk voor Brede Welvaart

De urgentie vanuit Brede Welvaart is driedelig:

- De mobiliteitsgroei mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van voorzieningen, noch van de leefomgeving, gezondheid en veiligheid.
- Zorgen voor een goede balans in mobiliteit voor iedereen zowel in (hoog)stedelijk gebied als in kleinere kernen en wijken;
- Faciliteren van de opgaven op het gebied van klimaat, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid, ook met mobiliteitsoplossingen.

Eén mobiliteitssysteem, met verschillen

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 oplossingen te vinden die reizen in de hele regio mogelijk maken. Zowel voor bewoners, bezoekers en andere gebruikers, binnen en 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. Dit zoals met de Beethovendeal, en overige afspraken (het verstedelijkingsakkoord en het bereikbaarheidsakkoord/agenda).

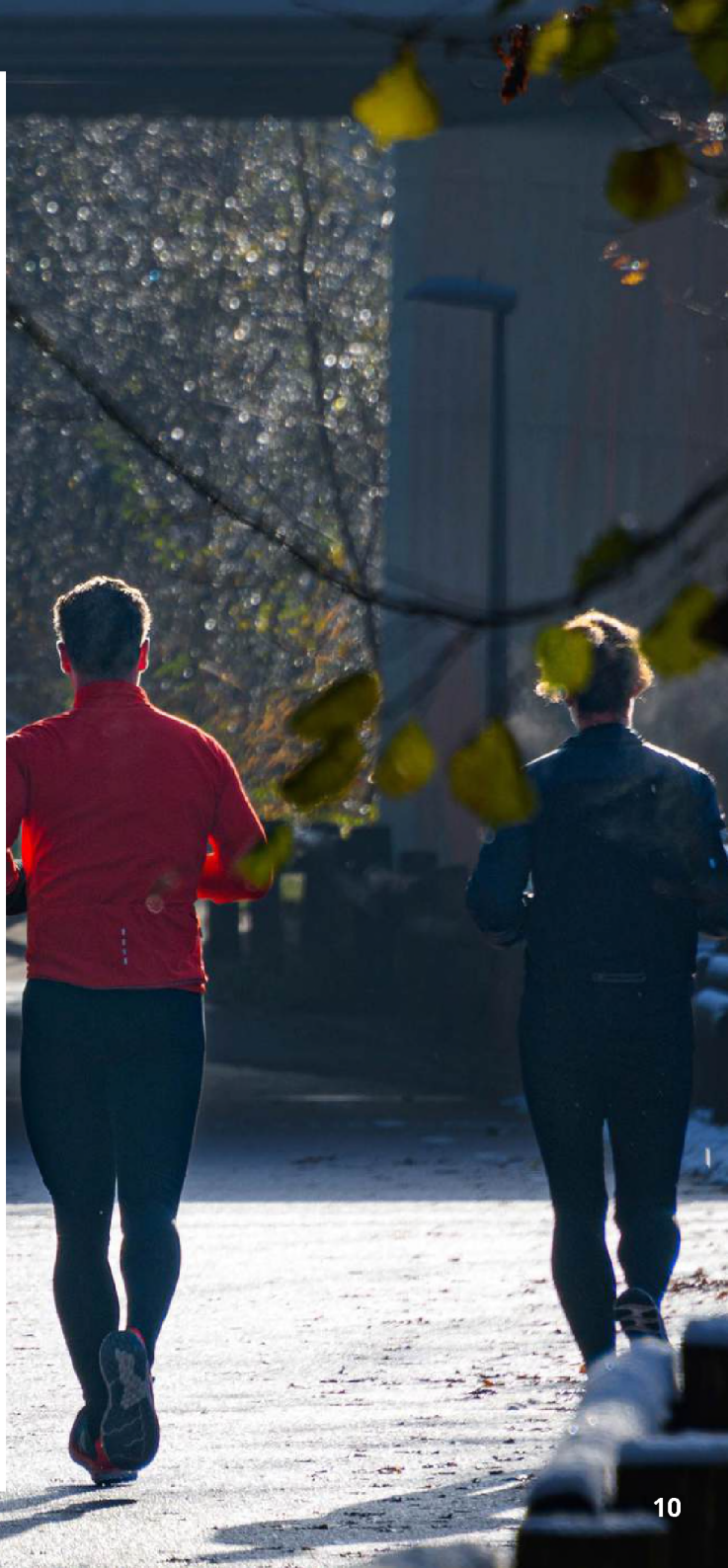
Centrale ambitie en doelstelling

Mobiliteit belangrijk voor Brede Welvaart

De Metropoolregio Eindhoven plaatst Brede Welvaart centraal als leidend perspectief om de uitdagende economische en ruimtelijke vraagstukken op een doeltreffende wijze aan te pakken, met het oog op het welzijn van de hele regio. Dit omvat het streven naar een evenwichtige groei die ten goede komt aan alle inwoners en belanghebbenden.

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 mobiliteitsoplossingen in de regio als één systeem functioneren
- Met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verschillende organisaties.
- Dat een grote impuls geeft aan de verkeersveiligheid voor de gehele regio.



Doelen

Regionale ontwikkelingstrategie

Brede Welvaart

Schaalsprong regio / verstedelijkingstrategie

Ambities

- Onderling verbonden regio
- Mobiliteit voor gezonde leefomgeving
- Eén Daily Urban System
- Faciliteren economische ontwikkeling en woningbouw opgave
- Verkeersveiligheid

Visie in vogelvlucht: Mobiliteitstransitie

Principes

Inzet mobiliteit voor Brede Welvaart

Faciliteren economie en woningbouw

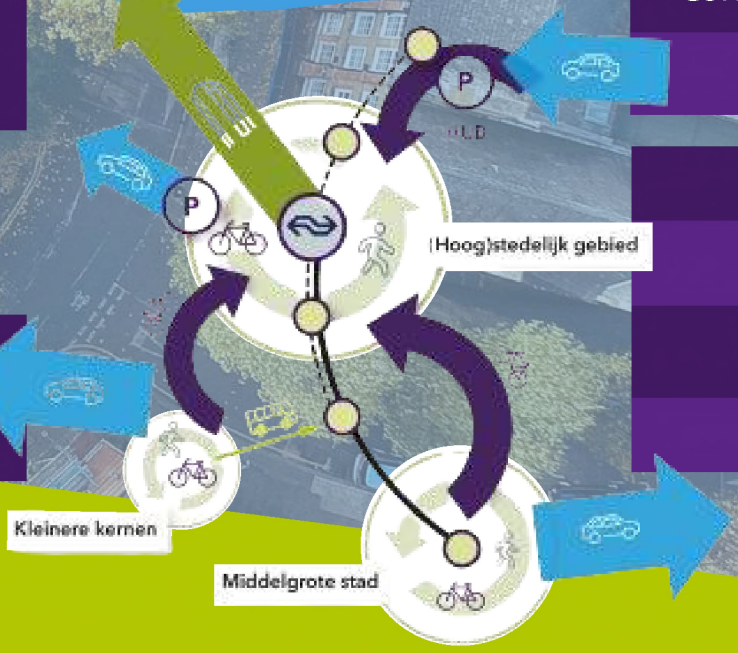
Integraal mobiliteitssysteem voor de regio

STOMP voor meer duurzame mobiliteit

In stedelijk gebied vaak anders dan met de auto

In ruraal gebied slimmer met en zonder auto

Hubs als schakel



samenwerking

Samenwerking principes

Samenwerken als één overheid

Met omgeving

Gezamelijke verantwoordelijkheid

Uitwerking

Coridors en gebieden

Thematisch

Afspraken

Financiering

Governance

Het belang van gezamenlijk organiseren van mobiliteit in de regio

Erkennen van de gezamenlijke opgave

Kern van iedere succesvolle samenwerking is een duidelijk besef van het gezamenlijke belang. De MRE kenmerkt zich door het feit dat het één Daily Urban System is. Dat 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, door middel van verbindingen met de omliggende regio's.
Het gezamenlijk belang is dus om te werken aan een mobiliteitssysteem dat passend is en iedereen (en alles) op de juiste plaats brengt. Het belang van de Brainport regio is daarom van belang voor de gehele regio. Topbereikbaarheid Die nodig is om succesvol te blijven is een collectieve opgave, evenals mobiliteit voor iedereen.

Brede Welvaart is als leidend perspectief opgenomen in het MRE Samenwerkingsakkoord 2023-2026. Naast bereikbaarheid gaat het ook om andere aspecten die van belang zijn voor de levenskwaliteit van mensen in onze regio, nu en in de toekomst. Ook daar werken we samen aan.

Werken aan nieuw en slim mobiliteitssysteem voor de hele regio

Veel inwoners van de MRE doorkruisen de hele regio. Mobiliteitsoplossingen werken alleen als ze regiobreed worden geïmplementeerd. Dat betekent niet 'overal hetzelfde' maar juist maatwerk middels slimme combinaties. Bijvoorbeeld sturend parkeerbeleid en frequent HOV in de regio, ondersteunt met een regionale hubstructuur. Samenwerken aan nieuwe mobiliteit plaatst de gebruiker en de reis centraal, waardoor effectieve maatregelen op de juiste locatie mogelijk zijn en een gedeeld gevoel van verantwoordelijkheid ontstaat.

Gebiedsgericht MRE mobiliteitssysteem

Iedere vervoerswijze heeft een eigen dynamiek.
fietsen functioneert het beste wanneer de bestemming dichtbij is, en wanneer er een directe, comfortabele en veilige verbinding nabij is. E-bikes , speedpedelecs vergroten de actieradius van de fietser. Voor fietsers werken we aan een schaalsprong in de voorzieningen.

Het openbaar vervoer vraagt om bundeling van stromen om de hoogste kwaliteit te bieden, maar vraagt ook om bediening op maat (flexibel OV) en om andere mobiliteitsdiensten waar of wanneer OV niet mogelijk is. Daarbij zijn kwalitatieve ontmoetingsplekken van de stationsomgeving en HOV halten belangrijk. In het nieuwe mobiliteitssysteem neemt het belang van gedeelde mobiliteit sterk toe. Ook hier is een schaalsprong nodig.

Waar de auto is sterk voor kriskras verplaatsingen en gebieden die niet makkelijk te bereiken zijn met het OV en fiets. Maar de auto zorgt voor congestie als de stromen te groot worden. De auto biedt mogelijkheden om voertuigen of ritten te delen om zo de stromingen te spreiden over verschillende tijden en routes.

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.

We realiseren samen een 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 MOBILITEITSPRINCIPES

De richting uit de voorgaande pagina's leiden via strategische keuzes tot acht mobiliteitprincipes. Deze geven aan de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteitsopgave van de Metropoolregio Eindhoven.

Strategische keuzes

Actieve mobiliteit is de 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.

De 'first mile' en de 'last mile' voor of na een verplaatsing met het OV of per auto gaat bijna altijd te voet of per fiets.
Voor de fijnmazige oplossingen van deur tot deur is de fiets het meest logische vervoermiddel. Daarbuiten biedt de fiets, zeker ook 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 en loop- en fietsroutes van en naar stations en andere hubs.

Schaalsprong én overal in de regio beter bereikbaar met 'gedeelde mobiliteit'

We zetten in op een brede mobiliteitstransitie, waarbij in de hele regio mobiliteit beschikbaar is als alternatief voor fiets en auto. We bieden iedereen kwaliteit en leveren slim maatwerk. Iedereen, die zelfstandig kan reizen, kan in de regio met gedeelde mobiliteit zelf eenvoudig en betaalbaar de reis samenstellen die past bij de eigen mobiliteitsbehoefte.

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.
Vanuit het openbaar vervoer zoals we dat kennen, ontwikkelen we samen met de provincie (vanuit hun rol als OV autoriteit) 'gedeelde mobiliteit', een samenhangend systeem van verschillende vervoersvormen dat eraan bijdraagt dat de hele regio bereikbaar blijft.

Op drukke plekken en tijdstippen zijn trein en bus belangrijk. Gedeelde mobiliteit heeft dan de vorm van hoogfrequent en comfortabel vervoer per trein (HOV-)bus en misschien op termijn een ander vervoermiddel. Bij voorkeur verbinden deze lijnen de herkomsten en bestemmingen direct, dus we kijken ook naar nieuwe lijnen en naar de rol die hubs kunnen hebben in dit netwerk. Een schaalsprong is nodig om aan de mobiliteitsvraag te voldoen.

We streven ernaar dat iedereen tegen OV-tarief kan reizen vanaf elke halte naar elke halte in de regio, ook in de avonden en de weekenden.

Reguliere lijnbussen en buurtbussen nemen het op de drukke lijnen over buiten de drukke tijdstippen en ook buiten de drukke trajecten, als daarmee een aanbod gerealiseerd kan worden dat voor veel reizigers interessant is. Op tijdstippen dat er geen bus rijdt, wordt dit aangevuld met vervoer op afroep dat van een halte naar een halte van een lijn waar op dat moment wel een bus rijdt.

Niet altijd en voor iedereen is openbaar vervoer het meest geschikt. Er zijn mogelijkheden die vaak beter passen en daar maken we gebruik van. Denk hierbij aan de deelauto, het via een app meerijden met buurtgenoot of een busje dat je dicht bij huis ophaalt en afzet bij een drukke OV-halte. We gaan op zoek naar innovatieve oplossingen.

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 ruimte voor de auto blijft beperkt, zodat we slim moeten omgaan met de beschikbare infrastructuur, met het spreiden van ritten over het netwerk en over de tijd, verkeersmanagement en met samenrijden.

De auto zal vaker ingezet worden voor een deel van de reis, bijvoorbeeld als de reis gaat naar een gebied met weinig parkeerruimte. Of de vorm hebben van een deelauto. Door regionale mobiliteitshubs wordt het makkelijker om de auto te combineren met de fiets, het OV of besloten collectief vervoer, zodat elke verplaatsing een ketenrit wordt met een gecombineerde inzet van de meest geschikte vervoersmidellen. De multimodaliteit zorgt ervoor dat deze plekken voor iedereen bereikbaar blijven, ook vanuit vertreklocaties waar de auto de meest logische keuze is en blijft.

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. Dit betekent dat stedelijk en regionaal parkeerbeleid en een werkgeversaanpak belangrijke flankerende maatregelen zijn in het totaalpakket van de regio. We moeten op zoek naar mogelijkheden om de auto efficiënt (autodelen, meerijdiensten) en effectief (optimale benutting wegennet) te gebruiken.

Daarbij hoort ook een 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.

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. In Helmond en 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:

- Een gebiedsgerichte gedragsaanpak die werkgevers, instellingen en inwoners helpt om geïnformeerd en ondersteund te kiezen voor duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.
- 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 services voor de lastmile.

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; maatwerk in de vervoersmiddelmix.

LIJN
BUS

Acht leidende mobiliteitsprincipes

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

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 alleen als randvoorwaarde, maar ook 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 de delen van de regio 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

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. We stimuleren de reiziger om in dezelfde volgorde reisgedrag te overwegen, waarbij we ook de keuze om te reizen en het tijdstip van reizen meenemen (spitmijden).

5

In het stedelijk gebied zetten we in op een mobiliteitstransitie waarbij verblijfskwaliteit, lopen, fietsen, OV (lange afstand) en deelmobiliteit voorop staan. Een schaalsprong voor het OV en fiets zijn nodig. Een flankerende aanpak met sturende parkeeraanpak, gedragsaanpak en herinrichting van de openbare ruimte zijn onderdeel van de mobiliteitstransitie. 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).

6

Ook buiten het stedelijk gebied zetten we in op mobiliteitstransitie. Het voorzieningenaanbod verschilt per kern en ook of dit wel of niet lopend of fietsend bereikbaar is. Vaak is een flinke verplaatsing nodig. Met een goed fietsnet stimuleren we die per fiets te maken, gebruik van gedeelde mobiliteit is aantrekkelijk, maar de auto vervult een belangrijke rol in het bereiken van voorzieningen. We kijken 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. Investeringen in het wegennet zijn geen taboe, maar moeten passen bij de rol van de auto en de leefomgeving in de toekomst. Voor verplaatsingen naar economische centra moet er rekening mee worden gehouden dat niet heel de reis per auto gemaakt kan worden en via een hub gereisd moet worden.

7

Een belangrijke schakel in het regionale systeem tussen de verschillende modaliteiten zijn multimodale overstappunten (hubs). We realiseren 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.

8

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.

Een actueel overzicht van mogelijke maatregelen is een handige basis voor 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. Als we ze koppelen aan knelpunten, zien we ook waar hiaten zijn.

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. 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 gemeenten, 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 het adaptieve karakter van het MMMP 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 Programmering van woningbouw en arbeidsplaatsen;
- 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, bijvoorbeeld voor uitbreiding rijkswegen, zoals A67 en A58.

Het MMMP is 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 NB uitgewerkt voor afspraken in het BO MIRT 2024. Maar het MMMP bevat ook de afspraken tussen regio en regiogemeenten die we vastleggen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Het MMMP wordt opgebouwd vanuit de bestaande en lopende afspraken met ambities en wensen voor de lange termijn in de MRE 2040.

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. Het programmabureau mobiliteit van de MRE coördineert dit.
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. Het programmabureau van de MRE begeleidt dit proces.

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.

Brainportdeal en de Beethovendeal zijn bestaande afspraken en de basis 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 kan 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.

Multimodaal mobiliteitspakket: vertrekpunt

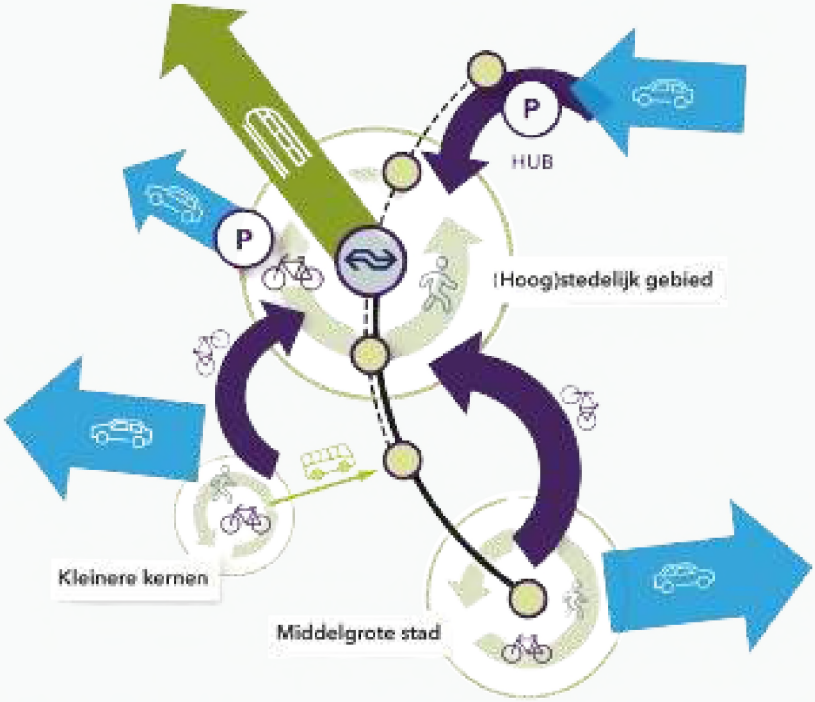
De 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant vormen één Brainport-ecosysteem. De verschillende delen van de regio dragen samen, met hun eigen kwaliteiten, bij aan de kracht van het ecosysteem. Dit vraagt ook een mobiliteitssysteem dat álle bewoners, bezoekers en andere gebruikers in staat stelt relaties in de 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. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit geen doel is op zichzelf, maar juist bijdraagt aan de cohesie van de gemeenschap van de regio en toegang biedt tot voldoende voorzieningen. Er wordt een inhoudelijke vertaalslag van de leidende mobiliteitsprincipes gemaakt. Centrale elementen daarin:

- Opbouw van fiets en HOV netwerk op meerdere schaalniveaus binnen de regio;
- Uitwerking van slimme mobiliteit met specifieke aandacht voor multimodaal reizen en gedrag, innovatieve vervoersmiddelen, slim verkeersmanagement en digitalisering;
- Uitwerking van automobiliteit als minder prioritair maar toch belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie mét een uitdaging voor duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveilige leefomgeving;
- Hoofdwegennet op orde hebben van de basis (robuuste randen, bundelroutes) om in de leefomgeving de prioritaire mobiliteitstransitie mogelijk te maken, rekening houdend met de functie op landelijke schaal (ook voor logistiek).

Corridor en gebiedsgerichte koppeling van maatregelen

De grootste inhoudelijke samenhang in de MRE bevindt zich op de grotere corridors. Binnen deze 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: goede HOV-verbinding plus goede hub met voldoende voorzieningen, zodat er daadwerkelijk een aantrekkelijke 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 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.

Opgavegerichte maatregelen

Rond een specifieke opgave, zoals bereikbaarheid kleine kernen of verbeteren veiligheid voor fietsverkeer, kunnen maatregelenpakketten opgesteld worden die geen geografische, maar een thematische verbondenheid hebben. Dit kunnen ook regiobrede maatregelen zijn die aan een algemene doelstelling te koppelen zijn.