Nota van zienswijzen

Op de Regionale Mobiliteitsvisie

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

Nota van zienswijzen
op de Regionale Mobiliteitsvisie

In opdracht van	POHO Mobiliteit
Auteur	Nelleke Knipscheer / Berry de Jong / Martin Guit
Projectnummer	
Datum	15 mei 2024
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding **3**

2. Reacties op hoofdlijnen **4**

2.1. Instemming met mobiliteitstransitie 4

2.2. Het is belangrijk om de brede welvaart stevig te positioneren naast het faciliteren van de groei. 4

2.3. Voor het goed functioneren van de regio en van het mobiliteitssysteem, is het noodzakelijk om over de grenzen van de regio te kijken. 5

2.4. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie én voor de brede welvaart. De regio moet ambitieus zijn. 5

2.5. De auto in het algemeen, en het hoofdwegennet in het bijzonder, blijft belangrijk voor de mobiliteit in de regio. 6

2.6. We zijn benieuwd naar de uitwerking van de visie in het MMMP. 7

2.7. We missen in de visie aandacht voor een aantal onderwerpen. 8

2.8. Redactionele opmerkingen 9

Bijlage 1 Inspraakreacties 10

1. Inleiding

Op 7 februari heeft het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit van de Metropoolregio Eindhoven de Regionale Mobiliteitsvisie vrijgegeven voor consultatie. Op 15 mei is de aangepaste versie opnieuw besproken in het poho en inhoudelijk akkoord bevonden.

Van 20 regiogemeenten is er een reactie ontvangen, waarvan 19 een zienswijze hebben ingediend. Ook hebben we een reactie ontvangen van de provincie Noord-Brabant en Limburg.

Daarnaast zijn (informele) reacties ontvangen van VNO/NCW, NS, ANWB, de Belgische provincies Vlaanderen en Limburg en de gemeenten Weert en Nederweert.

In dit document is zijn de reacties samengevat en gegroepeerd weergegeven. Daarvoor was een zekere interpretatieslag van de auteurs nodig. Voor de individuele reacties zie de bijlage.

We geven in dit document niet aan waar in de tekst van de visie wijzigingen zijn opgenomen. We hebben ervoor gekozen om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de consultatieversie vanwege de herkenbaarheid van het document. De structuur van het document hebben we, ondanks de opmerkingen hierover, intact gelaten. Ook zijn er zaken die op meerdere plaatsen in het oorspronkelijke document terugkomen samengevoegd of verwijderd. Daarnaast hebben we een schematische weergave van het document toegevoegd en een samenvatting.

2. Reacties op hoofdlijnen

2.1. Instemming met mobiliteitstransitie

In de meeste reacties worden nut en noodzaak van de mobiliteitstransitie actief onderschreven.

Hoofdreactie HR1
Als reactie hierop stellen we dat we blij zijn met de breed gevoelde noodzaak voor en de brede instemming met de in de visie voorgestelde aanpak.

Aandachtspunten die worden genoemd:

- Auto blijft belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem en vooral het functioneren van het hoofdwegennet ('robuuste randen') is essentieel
  - voor de schaalsprong;
  - om de mobiliteitstransitie te laten slagen;
  - voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en ook wel de bereikbaarheid van vooral het landelijk gebied.
- Een transitie kost tijd en de mobiliteitsvraag blijft toenemen, houd daarmee rekening bij de fasering van de projecten.

2.2. Het is belangrijk om de brede welvaart stevig te positioneren naast het faciliteren van de groei.

In een aantal reacties wordt aangegeven dat Brede Welvaart sterker gepositioneerd mag worden en dat duidelijker moet blijken wat het uitgangspunt Brede Welvaart betekent voor mobiliteit. In een aantal reacties komt tot uiting dat men bang is dat Brede Welvaartsdoelstellingen te lijden zullen hebben van de groei.

Hoofdreactie HR2
Eén van de redenen om de mobiliteitstransitie te faciliteren is het verkrijgen van een goede balans tussen groei en een aantrekkelijke leefomgeving, gezondheid, veiligheid en bereikbaarheid. We zullen dat in de visie sterker terug laten komen, onder meer door visualisatie van de opbouw van het document.

Aandachtspunten die worden genoemd:

- Klimaatafspraken
- Bereikbaarheid kleine kernen / mobiliteit voor iedereen

2.3. Voor het goed functioneren van de regio en van het mobiliteitssysteem, is het noodzakelijk om over de grenzen van de regio te kijken.

In de visie wordt te weinig ingegaan op de omgeving van de Metropoolregio. Vanuit omliggende gebieden komen veel mensen naar de de regio om te werken of voor andere doelen. Ook kunnen de regio's om ons heen kunnen helpen om de groei op te vangen. Daarnaast is het voor de regio belangrijk om (per spoor) verbonden te zijn met regio's in Nederland, Duitsland en België (en verder).
Ook genoemd: het belang van het netwerk / mobiliteitssysteem als scharnier voor de omliggende regio's

Hoofdreactie HR3
In de visie zijn nog geen netwerken opgenomen. Dat doen we wel in het MMMP. We kijken hoe we de verbinding van de regionale netwerken met netwerken van de ons omliggende regio's het best kunnen maken. In het bijzonder kijken we dan naar bus, trein, fiets en het HWN. Het grensoverschrijdende verkeer zal als een onderzoeksopdracht opgenomen worden in het MMMP (*Ontwikkelboek*, een thematische onderzoekslijst voor de middellange termijn).
.

Aandachtspunten die worden genoemd:
- OV-verbindingen met (HSL-)spoornet Duitsland en België
- Aansluiten fietsnet op snelfietsroute F74 Hasselt – Hamont-Achel
- Aansluiten fietsnet op snelfietsroute F71 Mol – Weert
- Rekening houden met stations op spoorweg Hamont-Achel – Weert
- Aansluiten op HOV Hasselt-Pelt (Spartacus III)
- Fietsverbinding Venlo-Horst-Deurne-Helmond
- Rol en bijdrage van Weert en provincie Limburg

2.4. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie én voor de brede welvaart. De regio moet ambitieus zijn.

In enkele reacties wordt gesteld dat de visie te weinig ambitieus is als het gaat om OV. Aantrekkelijk OV wordt gezien als essentieel voor de mobiliteitstransitie. In de tekst menen mensen te lezen dat er een lage ambitie is voor openbaar vervoer.
In één reactie wordt voorgesteld de regio als vervoersautoriteit te laten fungeren om zo meerdere instrumenten om het mobiliteitssysteem te laten functioneren in één hand te hebben.

Hoofdreactie HR4
De regio is ambitieus als het gaat om *gedeelde mobiliteit*. We gaan echter uit van functionaliteit en niet van vorm. Het openbaar vervoer (bus en trein) is alleen geschikt bij een specifieke mobiliteitsvraag van de reiziger. Aanvullend op of in plaats van busvervoer

kan vaak op een andere manier beter aan de mobiliteitsvraag worden voldaan. Het verzamelbegrip hiervoor is gedeelde mobiliteit. De bereikbaarheid van het landelijk gebied is hierbij een belangrijk doel. In de tekst zullen we beter uitleggen wat we met gedeelde mobiliteit bedoelen.

Hoofdreactie HR5
Het is op dit moment voor onze regio niet mogelijk om als vervoersautoriteit op te treden. Hiervoor zijn wetswijzigingen nodig. Voorlopig richten wij ons erop om samen met de provincie tot een concessie te komen die past bij onze regio. Hiervoor loopt een traject waarin de regio en de regiogemeenten een goede plaats hebben. We noteren de wens om te komen tot een andere rol in het *Ontwikkelboek*.

Aandachtspunten die worden genoemd:
- Lightrail / tram specifiek noemen: nee, focus voor nu op realiseren en uitbouw HOV structuren;
- Durf groot te denken (meerwaarde van vervoerwijzen die we in de regio nog niet kennen), gedragsverandering vraagt grote wijziging in het aanbod.
- Verbinding Kempen – regio Tilburg
- Kwetsbaarheid OV-systeem bij inzet buurtbussen
- Frequentie op spoor kleine stations (hubfunctie)
- Tangentiële verbindingen overwegen in OV-netwerk
- OV van hubs en Eindhoven centrum naar Airport
- Lijnbussen naar nieuwe wijken (o.a. noordelijke wijken Best en Son en Breugel)

2.5. De auto in het algemeen, en het hoofdwegennet in het bijzonder, blijft belangrijk voor de mobiliteit in de regio.

Gebruik van het STOMP-principe doet sommigen vermoeden dat er daarmee geen aandacht meer is voor de autoinfrastructuur.

Hoofdreactie HR6
In de visie is op diverse plaatsen opgenomen dat de auto een belangrijke modaliteit blijft in het mobiliteitssysteem. Voor het mobiliteitssysteem in de regio is het essentieel dat het hoofdwegennet (de ‘robuuste randen’) goed functioneert. Zonder dat ontstaat sluipverkeer, is de bereikbaarheid van de regio onvoldoende en zijn de hubs niet goed bereikbaar. In de visie benadrukken we dat sterker. De aanleg van nieuwe auto-infrastructuur komt conform het STOMP-principe pas op de agenda als de huidige infrastructuur niet functioneert en andere oplossingen niet voldoen.

Aandachtspunten die worden genoemd:
- Aanpak A67 en N279 is randvoorwaarde en kan niet vervangen worden door andere maatregelen;
- Ruit weer op agenda
- Verbreding A67 tot Asten
- Hoofdroutestrategie voor snelwegen (A2 en A58 & A67), waar nadrukkelijk ook het traject A2-zuid onderdeel van uitmaakt. Centraal: doorstroming, veiligheid, leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke inpassing.
- Aandacht voor onderliggend wegennet (noodzakelijk voor bereikbaarheid buiten stedelijk gebied).

2.6. We zijn benieuwd naar de uitwerking van de visie in het MMMP.

Zoals een visie betaamt, gaat deze niet in op projecten. Bij diverse gemeenten is de behoefte om in ieder geval zaken te agenderen voor het MMMP. Ter controle nemen we in deze nota van reactie mee als overzicht.

Hoofdreactie HR7
In de visie gaan we nog niet in op concrete projecten, die komen bij het MMMP aan bod. Om misverstanden te voorkomen hebben we daarom ook de kaart op blz 28 verwijderd. We volgen een ander proces om te komen tot een MMMP. Het door u voorgestelde project is via dat andere proces (waarschijnlijk) al op de radar gekomen, maar we nemen het voor de zekerheid in de nota van toelichting op. Ook meer algemene vragen nemen we en worden meegegeven aan de opstellers van het MMMP.

Het betreft de volgende inhoudelijke punten:
- spoorverbindingen naar Duits en Belgisch (HSL-)net
- OV-verbinding De Kempen (Reusel – Bladel) – regio Tilburg
- Snelfietsroute Weert-Eindhoven (met aftakking naar recreatieve gebieden)
- Fietsroute Heeze – Eindhoven zuid
- Centrale As Heeze
- Inprikker/randweg A58 Oirschot
- Inprikkers A58 Best
- Leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen parallelroutes A58
- Beekse Brug
- N279
- Aansluiting ‘Reusel’ op A67
- Herbevestiging afspraken Zuidelijke Ontsluiting Helmond
- Opnemen afspraken Bereikbaarheidsakkoord
- (H)OV Asten-Someren-Eindhoven
- OV Asten-Helmond
- OV Asten-Deurne

- Fietsroute Asten-Helmond
- Fietsroute Asten-Deurne
- Doorstromingsmaatregelen A2-zuid (verbreding en ondergronds)
- Bus op de vluchtstrook
- Aanpak A67 en N279 is randvoorwaarde en kan niet vervangen worden door andere maatregelen;
- Ruit weer op agenda
- Verbreding A67 tot Asten
- Bij gebruik stations als hub voor (auto)verkeer van verder weg overleg met gemeenten over parkeerstrategie;

Meer algemene punten:
- Maak een knelpuntenkaart van huidige en toekomstige knelpunten.
- Maak duidelijk hoe het afwegen van projecten straks gaat.
- Bij prioriteren en faseren zorgen dat tijdelijke capaciteitsbeperking rol kan spelen.
- Inzet van gedragsverandering / beïnvloeden mobiliteitsvraag
- Aandacht geven aan participatie en beeldvorming om mobiliteitstransitie tot een succes te maken.
- Gestructureerd en objectief opstellen MMMP
- Samenwerking concretiseren
    - Wederkerigheid concreet maken
    - Belang bestuurlijke samenwerking benoemen
    - Overheden werken samen bij participatieproces met en communiceren naar omgeving
- Bij maatregelen rekening houden met toegankelijkheid (ook financieel en vaardigheden)
- Rekening houden met vergrijzing
- Mobiliteitsmogelijkheden per doelgroep bekijken
- Borgen gemaakte afspraken in MMMP

2.7. We missen in de visie aandacht voor een aantal onderwerpen.

Er is een aantal punten benoemd dat volgens de indieners meer aandacht verdient:
- Verkeersveiligheid;
- Logistiek
    - Doorgaande logistieke stromen/ goederenvervoer - Ontwikkelboek
    - Overlast / leefbaarheid / veiligheid -> Ontwikkelboek
    - Wat is er nodig voor de ontwikkeling van de regio -> Ontwikkelboek
- Gedragsverandering
    - Keuze die de reiziger maakt / beïnvloeden mobiliteitsvraag

2.8. Redactionele opmerkingen

Er zijn suggesties gedaan om de leesbaarheid van het document te verbeteren. Het betreft het verwijderen van teksten die op meerdere plaatsen terugkomen, het toelichten van begrippen, het toelichten van de kaart en het verbeteren van de structuur.

Hoofdreactie HR8
Zaken die op meerdere plaatsen in het oorspronkelijke document terugkomen samengevoegd of verwijderd. Daarnaast hebben we een schematische weergave van het document toegevoegd en een samenvatting.

Hoofdreactie HR9
We hebben het oorspronkelijke document doorgenomen en kritisch gekeken of het nodig is deze begrippen te handhaven. Waar mogelijk hebben we de begrippen geschrapt en anders impliciet of expliciet toegelicht.

Hoofdreactie HR10
De kaart was alleen opgenomen om te illustreren dat we het MMMP vanaf de grond moeten opbouwen. We moeten concluderen dat het opnemen van een kaart verwarrend werkt en hebben deze verwijderd uit de visie.

Bijlage 1 Inspraakreacties

Afkomstig van	Zienswijze	Voorstel aanpassing	Reactie
1. VNO-NCW	Op hoofdlijnen ondersteunen wij uiteraard de nu voorliggende Mobiliteitsvisie. Het aantal verplaatsingen groeit zo snel, dat niet volstaan kan worden met opschaling van bestaande systemen gelet op klimaat en leefbaarheid. Meer aandacht voor duurzame mobiliteitsoplossingen is derhalve geboden. De visie geeft daarvoor een aanzet.	Geen	HR1
1. VNO-NCW	In de eerste plaats is dat de nationale dimensie van de mobiliteit in Brainport. In Zuid-Nederlands verband vervult de Brainport-regio een scharnierfunctie, reden voor de drie zuidelijke provincies en de werkgeversorganisaties LWV (Limburg) en VNO-NCW Brabant Zeeland om een integrale mobiliteitsvisie voor Zuid-Nederland uit te werken. We missen deze nationale dimensie in het nu voorliggende stuk		HR3
1. VNO-NCW	In de tweede plaats zouden we graag meer aandacht willen beschouwen aan de 'perfect storm' die ons in de ogen van de ANWB de komende jaren te wachten staat: de bevolking en mobiliteit nemen toe, terwijl er komend decennium minder wegcapaciteit beschikbaar (als gevolg van achterstand bij het onderhoud) zal zijn en het openbaar vervoer een grootschalige overstap van automobilisten niet kan opvangen. Dat geldt voor Nederland in zijn algemeenheid, maar ook en zeker voor Brabant waar een 'waslijst' aan geplande wegenprojecten on hold staat. Liefst 17 MIRT-projecten liggen stil vanwege de stikstofimpasse, waarvan een groot deel in Brabant. Tegelijkertijd wordt er veel onderhoud gepleegd. De bereikbaarheid van Brainport komt dus verder onder druk te staan de komende jaren. Met andere woorden we kunnen wel plannen maken maar wanneer die toch niet uitgevoerd worden, dan heeft dat niet zoveel zin. Dat houdt in dat ook de uitvoering aandacht moet krijgen: plannen maken EN uitvoeren.	MMMP: Bij prioriteren en faseren aangeven dat tijdelijke capaciteitsbeperking rol kan spelen.	Wij onderschrijven uw conclusie dat de groei van de mobiliteitsvraag in combinatie met een al-dan-niet tijdelijke vermindering van de wegcapaciteit tot bereikbaarheidsproblemen leidt. Dit is een van de redenen om de visie te maken. De visie is gericht op het minder afhankelijk zijn van de auto voor de mobiliteit en daarbij mikt de visie niet alleen op openbaar vervoer. Wij gaan voor een multimodaal pakket, waar de fiets en multimodaal reizen via de hubs een belangrijke plaats innemen. In het nieuwe mobiliteitssysteem heeft echter ook de auto een belangrijke rol en de infrastructuur die hiervoor nodig is moet er wel zijn en beter benut worden. In het MMMP gaan wij ook zeker aandacht schenken aan de benodigde kwaliteit en een optimale benutting van het regionaal weggennet. In de prioritering en fasering van maatregelen speelt de uitvoerbaarheid een belangrijke rol. We overwegen grote wegwerkzaamheden ook een rol te geven bij de prioritering en fasering.
1. VNO-NCW	In de derde plaats is er de noodzaak van samenhangend beleid voor de gehele Brainport-regio. De afgelopen jaren wijzen uit dat het regionaal denken op het gebied van verkeer en vervoer nog te weinig aandacht krijgt. Lokale belangen zijn cruciaal voor een goede beleidsvoorbereiding, maar goede verkeersoplossingen verdragen zich niet met beleid dat 'de kool en de geit' spaart. We pleiten voor het expliciet benoemen van dit 'dilemma'.	Bij vervolgstap: Noodzaak voor het gezamenlijk realiseren/financieren nadrukkelijk benoemen bij introductie multimodaal mobiliteitspakket.	De regionale visie en het MMMP en de recent ontwikkelde bekostigingssystematiek werken vanuit de gedachte dat de regio een daily urban system is, met één mobiliteitssysteem, en dat het van belang is van heel de regio om problemen aan te pakken waar dit het meeste resultaat heeft.

			We zullen dit bij de aanzet richting het MMMP sterker benadrukken.
2. Eindhoven (1)	De raad van de gemeente Eindhoven heeft op 12 maart 2024 het Masterplan Mobiliteit 2050 vastgesteld. De Consultatieversie Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 sluit op de meeste punten nauw aan bij het Masterplan, zeker wat betreft de ambities voor de mobiliteitstransitie in het stedelijk gebied. Het Masterplan is uiteraard beperkt tot het grondgebied en de opgaven waar de gemeente Eindhoven verantwoordelijkheid voor draagt. De regionale opgaven moeten dan ook landen in de Regionale Mobiliteitsvisie. Deze visie moet een ambitieniveau hebben dat aansluit bij een innovatieve regio zoals de Brainportregio		HR1
2. Eindhoven (1)	Eindhoven wil gaan voor een OV dat een basis voorziening is voor iedereen in de MRE. Ongeacht waar je woont, hoe je lichamelijke gesteldheid is of hoe dik je portemonnee is. Iedereen moet gebruik kunnen maken, van snel en betrouwbaar OV, zodat we de mobiliteitstransitie een impuls kunnen geven. Dit vraagt mogelijk om flinke investeringen in ons OV-systeem van de regio, in samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven. Overduidelijk is dat dit een positief effect zal hebben op de brede welvaart in de regio. Openbaar vervoer is per definitie een ambitie die regionaal moet worden opgepakt. De opgaven zijn namelijk gemeentegrensoverschrijdend. De mobiliteitsvisie bevat enkele duidelijke keuzes voor de OV-hoofdstructuur binnen de Brainportregio. Deze ambities kunnen enkel gerealiseerd worden wanneer deze vertaald worden in de volgende OV-concessie. Het lijkt dan ook logisch dat de volgende OV-concessie gebaseerd wordt op de keuzes die in de Regionale Mobiliteitsvisie gemaakt worden. We zouden dan ook willen vragen om te onderzoeken of de volgende OV-concessie op MRE-niveau uitgewerkt zou kunnen worden, waarbij de MRE de rol van de provincie in de concessieverlening overneemt. Zo krijgt de MRE de centrale rol bij de uitwerking van de Regionale Mobiliteitsvisie voor de verschillende vervoersmodi.	Onderzoek naar nut en noodzaak regionaal concessiebeheer overwegen in 2029.	HR5 / Wij streven naar een samenwerking met de provincie die gericht is op het realiseren van een concessie die past bij de visie. Wij zien het op korte en middellange termijn niet als realistisch dat de MRE de rol van concessieverlener overneemt van de provincie. De provincie is conform artikel 20 lid 2 van de WP 2000 aangewezen als concessieverlener voor het regionale OV in Brabant. Overdragen OV concessie vraagt besluit van eerste en tweede kamer (aanpassing van de WP2000 via een algemene maatregel van bestuur die aan de eerste en tweede kamer moet worden voorgelegd), met daarna een uitwerking. Dit proces heeft een doorlooptijd van enkele jaren. De provincie is nu al bezig met de voorbereidingen van de nieuwe concessie Zuidoost-Brabant die eind 2028 in moet gaan. Voorlopig focussen wij op samenwerking met de provincie voor de nieuwe concessie. De regio is hierbij goed aangesloten. Een onderzoek is nu niet opportuun. We plaatsen een onderzoek naar nut en noodzaak van regionale concessieverlening als mogelijkheid in het ontwikkelboek van het van het MRE voor over 5 jaar, tijdig voor de volgende concessie.

2. Eindhoven (1)	De mobiliteitsvisie stelt in ontwikkelingsprincipe 4 (blz. 20) terecht dat er in stedelijk gebied ingezet wordt op een mobiliteitstransitie waarbij verblijfskwaliteit, lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit voorop staan. In de tekst wordt bij OV tussen haakjes vermeld dat dit voor de lange afstand is. Dit is niet correct. HOV-verbindingen en stadslijnen zijn belangrijke schakels in de stedelijke mobiliteitsketen, ook voor korte afstanden. We willen dan ook bijkomende aandacht vragen voor de binnenstedelijke OV-verbindingen en meer bepaald de stadslijnen. Deze verbindingen zijn cruciaal voor de bereikbaarheid van de stad en de toegankelijkheid van het OV-netwerk, ook voor diegenen die geen gebruik kunnen maken van de fiets of deelmobiliteitsoplossingen.	1) Aanpassen tekst: OV is de stad is niet per se voor lange afstanden. 2) In de mobiliteitsprincipes bij Brede Welvaart duidelijke verwijzing naar 'Bereikbaarheid voor iedereen'.	De suggestie dat OV uitsluitend bedoeld is voor langere afstanden is ongewenst. We zullen dit aanpassen in de tekst. Voor de Regionale Mobiliteit zijn de binnenstedelijke OV-verbindingen vooral belangrijk voor de last- en first mile. Voor andere mobiliteitsvragen is het de uitdaging de meest geschikte vorm van deelmobiliteit te vinden. We kijken waar regionaal initiatief nodig is hiervoor
2. Eindhoven (1)	Op blz. 19 wordt gesteld dat ‘Slimme en innovatieve mobiliteit een verbindend element’ is binnen de Regionale Mobiliteitsstrategie. Binnen dit kader zouden we ook aandacht willen vragen naar alternatieve en innovatieve vormen van massatransport. We denken hierbij bijvoorbeeld aan een lightrail een modern tramsysteem binnen het OV-netwerk op die verbindingen waar het reizigerspotentieel dit verantwoordt. Een dergelijk onderzoek moet voortbouwen op de eerdere onderzoeken die gevoerd werden in het kader van de Brainportdeal.	Geen	De grootste uitdaging van onze regio ligt de komende jaren in de realisatiekracht om de afspraken uit beide brainportdeals oa tav HOV4 en de Brainportlijn waar te maken. We focussen hierop. Onderzoeken (in opdracht van gemeenteraad Eindhoven) geven steeds aan dat lightrail onvoldoende meerwaarde geeft, mede door de grote investering. Daarnaast is in het toekomstbeeld OV voor Zuid Nederland gekeken naar de uitwerking van het spoor en HOV in de regio. Dit gaf geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar lightrail/metro concepten mede omdat de exploitatie en investeringslasten hoog zijn tov de reizigersaantallen. Ook het integrale MIRT Onderzoek mobiliteit en verstedelijking brainport gaf geen aanleiding om lightrail/metro als maatregelen mee te nemen in de ontwikkelpaden tot 2040.

2. Eindhoven (1)	Wij vinden het belangrijk dat er niet alleen afspraken worden gemaakt voor de A2/N2 en de A58. Ook voor de noordoost (de bundelsroute van Ekkersrijt via de Kennedylaan naar Helmond) moet er, naast de huidige korte termijn oplossingen, een middellange termijn oplossing komen, in nauw overleg met de regio. Daarbij houden we oog voor de natuurwaarden en zetten daarom in op een nieuwe infrastructurele oplossingen op, rond of onder bestaande tracés. Daarnaast blijven wij gelijktijdig regionaal inzetten op een mobiliteitstransitie, werkgeversaanpak en het verbeteren van onze bestaande infrastructuur. Er is politiek onvoldoende draagvlak voor oude discussies als de ruit (groot of klein).		HR6
2. Eindhoven (1)	De Brainportregio is geen eiland. OV-verbindingen met de rest van Nederland en Europa zijn dan ook cruciaal. Op blz. 17 kunnen we lezen dat 'de Brainport regio regio (sic) de verbinding met de rest van Nederland en Europa maakt vanuit de IC-knopen Eindhoven en Helmond'. We willen duidelijk aandacht vragen voor deze (regio)grensoverschrijdende verbindingen. Zowel voor de snelle IC-verbindingen met steden in Duitsland en België als voor de regionale en lokale verbindingen met steden en gemeenten vlak over de grens.		HR3
3. Bladel (2)	Tevreden over inhoud en ambities. In de basis zijn we als gemeente Bladel tevreden over de inhoud van de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 en sluiten we ons aan bij de ambities, want: De Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 (consultatieversie), staat niet op zichzelf , maar is nauw verbonden met eerdere mobiliteitsstrategieën in de regio, waaronder de Mobiliteitsstrategie De Kempen en lokaal mobiliteitsbeleid (Verkeersvisie Bladel). De Mobiliteitsstrategie De Kempen en de Verkeersvisie Bladel benadrukken de noodzaak om de mobiliteit te verbeteren door te streven naar een verschuiving naar duurzame vervoerswijzen, zoals fietsen en openbaar vervoer. Deze benadering sluit aan bij de bredere doelstellingen van de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040, welke zich richten op het bevorderen van duurzame mobiliteit en het waarborgen van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio op de lange termijn.		HR1
3. Bladel (2)	1. Verkeersveiligheid Het onderdeel verkeersveiligheid is wat onderbelicht in de visie. De mobiliteitstransitie moet bijdragen aan verkeersveilige en leefbare regio. De gemeente Bladel vraagt het MRE om dit onderdeel duidelijk te beschrijven binnen de acht leidende mobiliteitsprincipes.	Duidelijker in de centrale doelstelling (blz 11)	We benadrukken dit in de tekst.

3. Bladel (2)	2. Grensoverschrijdend verkeer De MRE regio heeft veel grensverkeer in personen en vracht met een bestemming in de Brainport. De Brainport grenst direct aan België en heeft een directe relatie met Duitsland. De Regionale Mobiliteitsvisie geeft hier geen richting aan. De gemeente Bladel vraagt het MRE om dit onderdeel expliciet te benoemen als onderdeel van het mobiliteitssysteem		HR3
3. Bladel (2)	3. Logistiek Vrachtverkeer neemt een groot deel in van ons verkeersysteem. Dit betreft zowel lokaal en regionaal vrachtverkeer met herkomst en bestemming in de regio, als doorgaand vrachtverkeer op de internationale corridor A67 (België/Duitsland). Dit vraagt om een goede balans tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Hoe te komen tot deze balans is iets dat de gemeente Bladel op dit moment onderbelicht vindt in de Regionale Mobiliteitsvisie MRE, maar wel graag beschreven zien. De gemeente Bladel vraagt het MRE dan ook om dít toe te voegen.	Toevoegen tekst op blz. 26	Dit is inderdaad een omissie.
3. Bladel (2)	4. Kempische Ontwikkelstrategie Op dit moment werkt de gemeente Bladel, samen met de andere Kempengemeenten, aan een we aan een brede Kempische Ontwikkelstrategie. De te maken keuzes in deze Kempische Ontwikkelstrategie hebben wellicht op een later moment invloed of effect op de maatregelen in het MMMP. Om misverstanden te voorkomen, stelt de gemeente Bladel het MRE voor om in de regionale visie op te nemen hoe met dergelijke toekomstige (sub)regionale en of lokale visiedocumenten om te gaan. Het lijkt ons goed dat het MRE aangeeft in hoeverre de Regionale Mobiliteitsvisie kaderstelend is voor toekomstig beleid van lagere overheden.	geen	De strategie die we op basis van de visie ontwikkelen is adaptief. In het visiedocument nemen we op hoe we die adaptiviteit zien.
3. Bladel (2)	5. Inzet op gedragsverandering Naast inzet op infrastructuur beschrijft de Regionale Mobiliteitsvisie dat ook gedragsverandering aandacht vraagt. Dit onderschrijft de gemeente Bladel, maar dit mag wat ons betreft, zwaarder aangezet worden.Inwoners en werknemers binnen de regio gaan niet zomaar anders reizen. Dit betreft een proces voor een langere termijn, waarop sterke regionale sturing en stimulering noodzakelijk is. Aanvullend zien we als Bladel ook dat gedragsverandering nodig is om minder doorgaand verkeer te bewerkstelligen binnen de kernen in het landelijke gebied van de Kempen. Dit vinden we voor de gemeente Bladel belangrijk met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereíkbaarheid.De gemeente Bladel vraagt het MRE om bovenstaande zienswijze te verwerken in de Regionale Mobiliteitsvisie ten aanzien van de inzet op gedragsverandering.	In visie 'gedragverandering' nadrukkelijker benoemen. Kansen verbeteren Brede Welvaart voor mobiliteitstransitie buiten stedelijk gebied benoemen.	De verandering van gedrag is inderdaad noodzakelijk. We zullen dat bij de mobiliteitsprincipes meer benadrukken. Mobiliteitstransitie is buiten het stedelijk gebied minder noodzakelijk, maar er is veel mee te winnen op het vlak van Brede Welvaart. We zullen dat nadrukkelijker opnemen in de visie. pag26/7
3. Bladel (2)	6. Oog voor de OV-verbindingen met regio Tilburg De gemeente Bladel benadrukt de noodzaak van het verbeteren van de openbaar vervoer (OV) connectiviteit tussen Bladel/Reusel en de regio Tilburg. Gezien de economische en educatieve waarde van Tilburg, is het van essentieel belang dat deze verbindingen versterkt worden, zodat ondernemers, inwoners, en studenten efficiënt toegang krijgen tot belangrijke onderwijsinstellingen en		HR3

	werkgelegenheidskansen. Dit aspect verdient expliciete vermelding binnen de mobiliteitsvisie, als onderdeel van het bredere mobiliteitssysteem.	
3. Bladel (2)	7. Meer aandacht voor landelijke gebieden Conform de gebiedsgerichte aanpak in de visie, vraagt de gemeente Bladel om verhoogde aandacht voor maatregelen die de bereikbaarheid en mobiliteit in landelijke delen van de gemeente verbeteren. Deze aandacht is cruciaal voor het bevorderen van leefbaarheid, economische ontwikkeling, en toegankelijkheid van diensten ín deze gebieden.	HR2 / HR4
3. Bladel (2)	8. Participatie en co-creatie De gemeente Bladel bepleit een versterkte betrokkenheid van inwoners, bedrijven, en lokale organisaties bij de ontwikkeling en implementatie van mobiliteitsprojecten. Door de samenwerking als één overheid te intensiveren, kunnen breed gedragen en effectieve oplossingen worden gerealiseerd die aansluiten bij de lokale behoeften en kansen. Het is noodzakelijk dat de MRE dit principe expliciet opneemt in de mobiliteitsvisie.	Draagvlak en afstemming zijn van groot belang voor een succesvolle transitie van ons mobiliteitssysteem. Daarvoor moeten we als één overheid werken, wat we in leiden mobiliteitsprincipe 6 hebben benoemd. Maatregelen zijn per definitie onderdeel van een integraal pakket, waarbij het succes afhangt van medewerking van verschillende partners.
4. Heeze-Leende (3)	a) Hoewel een visie een lange termijn plan zou moeten zijn dat richting geeft en dus globaal is, is hier vaak het ‘hier en nu’ aan de orde. De visie moet aangeven wat de regio in de toekomst op het gebied van mobiliteit denkt nodig te hebben. Of dat wel of niet betaalbaar is, is nu nog van secundair belang. Mn bij de visie op het OV zien we nu te veel terughoudendheid.	HR4
4. Heeze-Leende (3)	b) Wij zien graag meer nadruk op de rol die de lokale werkgelegenheid / bedrijvigheid (oa door het beperken van woon-werk-verkeer) kan spelen bij de mobiliteitstransitie, naast bijvoorbeeld de grootschalige ontwikkelingen in de centrumgemeenten of de aanleg van hubs. De bereikbaarheid van die lokale of (deel)regionale werklocaties verdient aandacht.	Nabijheid is inderdaad een goede manier om de mobiliteitsvraag te beperken en duurzame mobiliteit te stimuleren. Daarmee is de lokale bereikbaarheid van werklocaties niet automatisch een regionale verantwoordelijkheid. In de strategische uitwerking van de visie in het MMMP kijken we naar wat we als regionale netwerken zien en wat we zien als regionale inprikkers ter ontsluiting van grote woon- en werkgelegenheidslocaties.
4. Heeze-Leende (3)	Wij vragen nadrukkelijk aandacht voor het voorkomen van overlast door vrachtverkeer voor de inwoners van de gemeenten in de regio. Naast geluid- en trillingshinder is het vervoer van gevaarlijke stoffen daarbij een punt van aandacht. Wij verzoeken u in de visie uitspraken te doen over het zo veel mogelijk vermijden van de bebouwde kommen bij dit soort transport, zowel over weg, water als spoor.	HR2
4. Heeze-Leende (3)	c) De visie is nog te onduidelijk in zijn structuur en is niet coherent in de uitwerking van sommige onderwerpen. Als preciezer verwoord zou worden	HR8

	wat de koppelingen, ambities en principes zijn en hoe deze uit elkaar volgen, zorgt dat later voor betere overeenstemming en draagvlak in de regio.		
4. Heeze-Leende (3)	d) Wij verzoeken u om het samenstellen van het maatregelenpakket meer gestructureerd aan te pakken. Als een objectief systeem wordt gemaakt waaraan alle projecten getoetst worden, zorgt dat voor een betere focus naar het doel (slim, integraal, regionaal mobiliteitssysteem) op regionaal en lokaal niveau.		HR7
4. Heeze-Leende (3)	e) M.b.t. het onderliggend wegennet moeten we alternatieven kunnen bieden om bij verstoring op het rijkswegennet een complete congestie en ernstige overlast door sluipverkeer te voorkomen. Een goed functionerend onderliggend wegennet kan ook bijdragen aan het voorkomen van congestie op overbelaste rijkswegen die om praktische of principiële redenen (nog) niet kunnen worden aangepakt. Daarbij moet worden voorkomen dat doorgaand verkeer tot overlast in de bebouwde kommen leidt.		HR7 / Met een systeem van U-routes is hierin voorzien. Hierbij sturen we als regio erop dat de U-routes niet door kernen heen gaan. We benoemen in het MMMP een regionaal wegennet en houden daarbij rekening met de U-routes irt rijkswegen.
4. Heeze-Leende (3)	f) Specifiek voor de gemeente Heeze-Leende vragen wij aandacht voor: I. Zeer recent heeft de regio in het kader van project “Beethoven” een substantieel bedrag toegezegd gekregen voor de verbetering van de mobiliteit in de regio. Daarbij speelt de OV bereikbaarheid van Eindhoven en Veldhoven vanuit de omliggende kernen, zoals HeezeLeende een belangrijke rol. In dit kader vragen wij extra aandacht voor de kwetsbare positie van de (buurt)bus in onze gemeente. Het openbaar vervoer in Heeze-Leende bestaat voornamelijk uit laagfrequente buurtbussen en de gemeente is daarmee bovendien sterk afhankelijk van vrijwilligers. Ook de lage trein-frequentie vanaf station Heeze – mn ’s avonds en in het weekend – beperkt de OV-bereikbaarheid, terwijl dit station voor omliggende dorpen prima als lokale hub zou kunnen dienen.	geen	Ook onafhankelijk van 'Beethoven' is er een goede ontsluiting nodig. Onder de noemer van gedeelde mobiliteit zoeken we naar slim maatwerk. Buurtbussen zullen daar een rol bij kunnen (blijven) spelen, maar we kijken ook naar andere oplossingen. Dit wordt verder uitgewerkt in dat traject met de provincie.
4. Heeze-Leende (3)	II. Met project “Beethoven” is de noodzaak van een realisatie snelfietsroute tussen Weert en Eindhoven zo mogelijk nog urgenter geworden. Wij roepen u op samen met de Provincie Noord-Brabant te werken aan goede (snel)Fietsverbindingen via Heeze en Leende naar het stedelijke gebied.	geen	HR7
4. Heeze-Leende (3)	Een goede fietsverbinding tussen Weert en Eindhoven ontsluit de natuur rond onze gemeente, wat vanwege de recreatieve waarde leidt tot een verbetering van de brede welvaart voor iedereen in dit deel van de regio.	geen	HR7
4. Heeze-Leende (3)	III. Een upgrade van lokale wegen kan leiden tot een versterking van het onderliggend wegennet en de druk op hoofdwegen verminderen. Een verbinding als de Centrale As is een belangrijke schakel voor de afwikkeling van bijvoorbeeld de verkeersstromen tussen de regio Hasselt en Helmond. De gemeente pakt hierin haar verantwoordelijkheid, maar kan dit niet zonder (financiële) bijdragen van de regio en de Provincie.		HR7
4. Heeze-Leende (3)	Onder de wat oneerbiedige titel “bus op de vluchtstrook” wordt gewerkt aan een snelbus verbinding vanuit Weert via de A2 naar de High-tech campus en ASML. Met een voldoende frequentie zou deze verbinding wat ons betreft ook het HOV-label verdienen en niet alleen kunnen leiden tot een ontlasting van de A2, maar ook van de zwaar belaste OV-knoop op Eindhoven Centraal	Geen	HR7

4. Heeze-Leende (3)	Hoewel wij ons in het algemeen kunnen vinden in het STOMP-principe, vinden we het belangrijk om op te merken dat in randgemeenten als Heeze-Leende de privé auto voor veel inwoners nog lang noodzakelijk blijft en tov het stedelijk gebied relatief veel ruimte in beslag blijft nemen en investeringen in wegen en parkeervoorzieningen vraagt.	Geen	HR6
5. Oirschot (4)	Ook wij zien de grote mobiliteitsopgaven waarvoor we ons als gemeente en regio geplaatst zien. De wijze waarop wij met deze opgaven willen omgaan is door ons vastgelegd in het "Mobiliteitsplan Oirschot 2023- 2040: Oirschot, met oog voor het verleden, klaar voor de toekomst". Wij zien een grote mate van synergie tussen de ambities, strategielijnen en de leidende mobiliteitsprincipes van de nu voorliggende regionale visie en ons gemeentelijke mobiliteitsplan. De nu voorliggende visie biedt daarmee voldoende aanknopingspunten om samen te werken aan een bereikbare en leefbare regio en het versterken van onze verbondenheid met het regionale en stedelijk mobiliteitssysteem.		HR1
5. Oirschot (4)	Stedelijk versus landelijk gebied Tegelijkertijd zien wij echter dat de specifiek mobiliteitsvraagstukken in het landelijke gebied onderbelicht blijven in de regionale visie. Voor een succesvolle mobiliteitstransitie moet ook het landelijke goed ontsloten zijn met openbaar vervoer en nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Daarbij moet de focus dan niet alleen liggen op de verbindingen van en naar het stedelijke gebied, maar juist ook op het aanbod tussen de landelijke kernen onderling. Dit zien wij graag expliciet opgenomen in de eindversie van de Regionale Mobiliteitsvisie. Ook voor wat betreft de financiering, die vraagt om een evenwichtige verdeling van de middelen tussen het stedelijke en het landelijke gebied.		HR4
5. Oirschot (4)	VraagzijdeDe visie is erg gericht op de aanbodkant van het mobiliteitssysteem. Dit is te verklaren vanuit de rol van de overheden. Het wordt echter pas een succes wanneer ook wordt ingegrepen aan de vraagkant en het mobiliteitsgedrag. Denk dan aan bijvoorbeeld de werkgeversaanpak en het bij elkaar brengen van de specifieke mobiliteitsvraag en -aanbod. Deze samenhang zien wij eveneens graag nadrukkelijker benoemd worden in de visie.	Beïnvloeden mobiliteitsvraag nadrukkelijk opnemen in de visie.	Het beïnvloeden van de mobiliteitsvraag is zeker een onderwerp dat thuishoort in de visie. We kijken hoe we dit sterker kunnen benadrukken. pag 26/7

5. Oirschot (4)	Gebieds- en corridorgerichte aanpak Er wordt een gebieds- en corridorgerichte koppeling van mobiliteitsmaatregelen voorgesteld. Wij zijn van mening dat dit ook moet gelden voor de doelstellingen op de overige aspecten van Brede Welvaart in deze corridors en het functioneren van het hoofdwegennet (HWN) in relatie tot het onderliggende wegennet (OWN). Aan de noordwestkant van de regio betreft het dan onder andere om maatregelen op de sluiproutes door de dorpskernen parallel aan de A58 en de inprikkers naar de aansluitpunten Oirschot en Best op de A58 en A2.Als gevolg van de stikstofproblematiek is de daadwerkelijke verbreding van de A58 Tilburg - Eindhoven op de korte termijn nog niet te verwachten. Ook blijkt uit onderzoek dat deze verbreding geen oplossing biedt voor de knelpunten op de inprikkers naar het aansluitpunt Oirschot op de A58. Hiermee blijft de wens om een randweg te realiseren bij Oirschot actueel, ook bij verbreding van de A58. Wij zien de aspecten Brede Welvaart en het functioneren HWN - OWN graag toegevoegd worden aan de gebieds- en corridorgerichte benadering.	geen	HR7
5. Oirschot (4)	Adaptief programmeren (A58) De Regionale Mobiliteitsvisie vormt de basis voor een adaptief programmeren van maatregelen en projecten. Binnen de Bovens-samenwerking signaleren wij dat voor de A58 de afwegingen en plannen inmiddels dermate verouderd zijn, dat op basis van de huidige realiteit actualisatie gewenst is. Daarbij zouden vragen als "Is twee keer drie nog toereikend?" moeten worden beantwoord en de effecten worden betrokken richting A50, A2/N2 en rond de aansluitpunten. Soortgelijke vragen komen op ten aanzien van de te maken keuzes in relatie tot de effecten op de gezondheid, leefomgeving en inpassingsaspecten van de A58. Met het voortdurend spiegelen van maatregelen aan de actuele ontwikkelingen wordt zo'n visie de basis een werke- lijk adaptief pakket. Deze heroverweging moet onderdeel zijn van het MMMP.	geen	Op het moment dat de realisatie van maatregelen concreet wordt, volgens studies.
5. Oirschot (4)	Wensbeeld noordrand Stedelijke gebied Eindhoven De mobiliteitsvisie leidt tot een adaptief Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP). Binnen de subregio Bovens is een gezamenlijk "Wensbeeld mobiliteit noordkant stedelijke gebied Eindhoven" opgesteld, zie bijlage. Dit wensbeeld is een eerste input voor het MMMP. In de regionale visie staat op pagina 28 een kaartbeeld met een eerste inventarisatie van mogelijke maatregelen voor dit MMMP. Wij signaleren dat dit kaartbeeld onvolledig is voor wat betreft het wensbeeld mobiliteit noordkant SGE. Wij vragen daarom om dit kaartbeeld hierop aan te passen.		HR10 / Uw 'wensbeeld' wordt gebruikt bij de ontwikkeling van het MMMP.

6. Gemert-Bakel (5)	1. De Regionale Mobiliteitsvisie geeft het gezamenlijke beeld weer van de mobiliteit in 2040. De bereikbaarheid van Gemert-Bakel staat echter momenteel al ernstig onder druk. Hierbij zijn voor Gemert-Bakel de N279, N615 (Beekse Brug) en de OV-bereikbaarheid de grootste uitdagingen. Ondanks dat de robuuste randen, bundelroutes en inprikkers in de Regionale Mobiliteitsvisie zijn opgenomen willen we de regio oproepen om zich ook op de korte termijn in te blijven spannen voor de bereikbaarheid van de gehele regio. De huidige knelpunten kunnen niet wachten op een lange termijn aanpak. De wederkerigheid die van Gemert-Bakel gevraagd wordt in de regio, vraagt ook een wederkerigheid van de regio voor het oplossen van de huidige bereikbaarheidsproblematieken. Kortom; willen we als regio voor nu en in toekomst bereikbaar zijn en blijven, dan staan we daar samen voor aan de lat.		HR7
6. Gemert-Bakel (5)	2. Logistiek krijgt maar beperkte aandacht in de visie, terwijl dit een belangrijke positie heeft in de regio. De visie uitbreiden met het onderdeel logistiek waarin duidelijk wordt hoe de leidende principes van toepassing zijn op logistiek	In visie verwerken ambities m.b.t. vrachtverkeer en -vervoer.	Dit is inderdaad een omissie. We benoemen in de visie nadrukkelijk onze ambities m.b.t. vrachtverkeer.
6. Gemert-Bakel (5)	3. In de visie ontbreekt een ambitie qua duurzaamheid. In de Handleiding Regionale Mobiliteitsprogramma's van het Rijk staat expliciet vermeld dat in Regionale Mobiliteitsvisies een koppeling behoort te worden gemaakt met het Parijs Akkoord. Nu staat in de visie duurzaamheid alleen vermeld onder de term 'brede welvaart'.	geen	We behandelen dit onder de noemer Brede Welvaart en benoemen 'Parijs' niet afzonderlijk
6. Gemert-Bakel (5)	4. Er wordt gesproken over ambitie, doelstellingen, pijlers, strategie, uitgangspunt en leidende principes. Maar het is onduidelijk hoe deze zich tot elkaar en tot de visie verhouden. Een toelichting of vereenvoudiging is wensbaar om de Regionale Mobiliteitsvisie leesbaarder te maken.		HR8 / HR 9
6. Gemert-Bakel (5)	5. Het gebruik van de terminologie corridor-gebiedsaanpak en 15 minuten stad wordt gebruik in het document, maar niet toegelicht of verweven gebruikt.	15 minutenstad begrip eruit / toelichten gebieds en corridoraanpak	Het begrip 15-miniutenstad voegt niets toe aan de visie en we verwijderen ze daarom. We ki
6. Gemert-Bakel (5)	6. In de visie ontbreekt hulp aan bedrijven (van 100+ werknemers) om hun normeringsdoelstellingen te halen (wat betreft persoonsgebonden individuele mobiliteit).	geen wijzigingen	Vanaf 1 juli 2024 zijn alle organisaties met meer dan 100 medewerkers verplicht om de jaarlijkse zakelijke- en woon-werk mobiliteit te rapporteren. Wij zien niet wat de rol van de regio hierin is. De bedrijfsbenadering is onderdeel MMMP.
6. Gemert-Bakel (5)	Pag 3: Tekst uit visie: -het tegen hoge kosten laten rijden van OV op trajecten en momenten met weinig reizigers steeds lastiger haalbaar. -> , Voorgestelde wijziging: het tegen hoge kosten laten rijden van OV op trajecten en momenten met weinig reizigers steeds lastiger haalbaar en inwoners laten staan omdat de bussen te vol is onwenselijk , Toelichting: Ook andere kant benoemen: Trajecten waar bussen door rijden en reizigers moeten laten staat vanwege de volle bussen. Dit vraagt om aanpassingen.	tekst gedeelde mobiliteit pag 17 aanscherpen	tekst gedeelde mobiliteit pag 17 aanscherpen

6. Gemert-Bakel (4)	Pagina 4: Tekst uit de visie: De visie bouwt voort op de ontwikkelingsstrategie zuidoost-brabant, het MIRT-onderzoek verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport … Voorgestelde wijziging: De visie bouwt voort op studies en strategieën die eerder al neer zijn gelegd zoals Regionale Mobiliteitsagenda, Bereikbaarheidsakkoord, Bereikbaarheidsagenda, woondeal, verstedelijkingsakkoord, MIRT 2020 afspraken en de Brainportdeal 2022. Voorgestelde wijziging: Toelichting Relatie met eerder vastgesteld beleid; Bereikbaarheidsakkoord en –agenda ontbreken.	Tekstvoorstel overnemen.	We nemen het tekstvoorstel over.
6. Gemert-Bakel (5)	Pag 20: Tekst uit visie:… stad en land, en daarbij spelen de hubs (8) een belangrijke rol, …. Voorgestelde wijziging: stad en land, en daarbij spelen de hubs (8) en fietsen een belangrijke rol , Toelichting: Hiervoor is de fiets uitermate geschikt.	geen	Rol van fiets is elders voldoende toegelicht
6. Gemert-Bakel (5)	Pag 26: Tekst uit visie: Opbouw (H)OV -netwerk, inclusief ontwikkeling van de knopen. Voorgestelde wijziging: Opbouw (H)OV -netwerk, inclusief ontwikkeling van de knopen. Ontwikkeling en opbouw vraag gestuurd en flexibel OV netwerk. Ontwikkelen hub strategie op meerdere schaalniveaus. Toelichting: Flexibel OV en hub strategie toevoegen	Cetraal stellen van de noodzaak van een integrale multimodale mobiliteitsaanpak.	We zoeken naar een manier om het belang van een multimodale aanpak sterker naar voren te brengen
6. Gemert-Bakel (5)	Pag 26: Opgenomen in visie: Robuuste randen en bundelroutes. Voorgestelde wijziging: Robuuste randen, bundelroutes en inprikkers.	geen	In het MMMP kijken we wat we zien als regionaal wegennet en zullen we verder toelichten wat we zien als onderdelen van het regionaal wegennet.
6. Gemert-Bakel (5)	Pag 28:In verbeelding ook de volledige robuuste randen, bundelroutes en inprikkers opnemen. Niet alleen onderdelen waar al afspraken over zijn gemaakt (A67) en N279 doortrekken tot Veghel.	Kaart verwijderen.	HR10
6. Gemert-Bakel (5)	Conform aangenomen amendement is de onderstaande passage met aanvullingen separaat opgenomen: • We er ons bewust van zijn dat vervoersoplossingen in rap tempo veranderen. Toch moeten we nu al beslissingen nemen om in de toekomst een goed mobiliteitssysteem te hebben. Daarbij kijken we steeds hoe we dit kunnen organiseren en sturen bij als er innovatieve ontwikkelingen zijn; • We “de Ruit om Eindhoven” terug brengen op de gesprektafels, zoals hij ooit is ingediend in de Provinciale staten; • De gemeentes buiten deze ring moeten snel en makkelijk via Hubs kunnen aansluiten op betaalbaar openbaar vervoer.		De visie geeft voldoende aan dat adaptiviteit een uitgangspunt is. De 'ruit' komt niet terug op gesprekstafels. We werken in het MMMP met o.a. robuuste randen als vertrekpunt. De functie van de hubs is duidelijk. De toegankelijkheid van OV is onderwerp van Brede Welvaart en wordt iets verder toegelicht door 'gedeelde mobiliteit' toe te lichten in de visie.

7. Waalre (6)	Hoewel er een flinke slag is gemaakt voelt de visie nog steeds niet aan als een stuk van en voor de regio naar de toekomst. Het is meer een stuk ter onderbouwing van rijksmiddelen die nu in het BO-Mirt beschikbaar gesteld zouden moeten worden. Daarom mag er nog een slag gemaakt worden. Dit mag met name in de inleiding verbeterd worden. En een klein deel in het laatste hoofdstuk. Met een visie voor lange termijn moeten we ons nog niet laten leiden door mogelijk financiële beperkingen van dit moment nu. Met andere woorden: nu eerst aan de hand van vraagstuk en mogelijkheden bepalen wat we als richting (en vervolgens maatregelen) nodig hebben en dan pas bezien wat we wanneer kunnen realiseren met het beschikbare geld.	Redactieslag die document meer een 'visie' maken, in beperkte mate.	H8 / H9
7. Waalre (6)	Het verlagen van de milieueffecten en luchtverontreiniging in de regio concreter moet worden aangepakt. Het stellen van concrete meetbare doelen in bijvoorbeeld reductie van CO2, verbeteren van luchtkwaliteit of gezondheidswinst in het algemeen dragen bij aan een brede welvaart en klimaat neutralere regio.	geen	In de vise nemen we geen concrete doelstellingen op.
7. Waalre (6)	Vanwege de noodzaak van goede aansluitingen met buurlanden wordt in het Meerjarig Multimodale Mobiliteitspakket aandacht gevraagd voor o.a. - Een grenzeloos Openbaar Vervoer dat aansluit op relevante Openbaar Vervoer structuren in buurlanden - Snelfietspaden die aansluiten op (snel)fietspaden in buurlanden.	Opnemen ambitie grensoverschrijdend OV.	HR3 / Grensoverschrijdend OV is een zaak voor de nieuwe concessie, maar de ambitie hiervoor nemen we op. Ook voor het fietsnetnetwerk nemen we nadrukkelijk de regio- en landsgrensoverschrijdende fietspaden op. De kwaliteit die hiervoor gewenst is, nemen we op in het RMMMP.
7. Waalre (6)	pag. 3 - In de eerste zin wordt gesproken over groeipotentie. Het is geen potentie meer, maar gewoon een gevolg van de al te voorziene groei en gemaakte afspraken daarover (schaalsprong van de regio).	Tekst wijzigen: er is een enorme groei met nog steeds een forse potentie.	Mee eens, enorme groei is al min-of-meer een gegeven.
7. Waalre (6)	pag. 3 - In de eerste alinea wordt wel erg de nadruk gelegd op de economische aanleiding voor de visie. We missen hier aandacht voor het feit dat het voor onze inwoners belangrijk is dat zij – in termen van leefkwaliteit – de mogelijkheid wordt geboden zich naar eigen behoefte te kunnen verplaatsen en verkeer de leefbaarheid niet aantast. Dat is een basiskwaliteit, die hier minstens aan de orde moet komen. Brede welvaart vormt later zelfs de basis voor de visie, dus nu al mee beginnen.	geen	HR2
7. Waalre (6)	pag. 3 - In alinea 4 staat de volgende zin: 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: Hiermee wordt al teveel voorgesorteerd op eventuele financiële beperkingen. Terwijl als we echt stappen willen zetten juist ingezet moet worden op het OV. Deze beperking lijkt door de provincie te zijn ingegeven, terwijl het om een visie van de regio gaat. Voorstel om deze zin weg te laten.	Geen	Hier is een realistische uitdaging beschreven en wordt niet voorgesorteerd op een oplossingsrichting.

7. Waalre (6)	Pag. 4 - De titel van de eerste paragraaf heeft geen betrekking op de tekst van de eerste alinea.	Herschrijven tekst op p4 (daadkrachtig begin)	Tekst kan inderdaad sterker geschreven naar deze titel.
7. Waalre (6)	Pag. 4- In de eerste alinea staat de volgende zin: 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: verwacht hier niet te veel van als we dit zelf niet aanjagen. Dit gaat niet vanzelf en is juist de essentie van de visie wat er moet gaan gebeuren. Met andere woorden, dit anders verwoorden.	Tekstuele aanpassing pagina 4.	De benodigde actieve rol kan inderdaad sterker worden neergezet.
7. Waalre (6)	Pag. 7 - Wat is het belangrijkste doel? Het opvangen van de mobiliteitsgroei of de brede welvaart. Volgens ons de laatste en daarvoor moet de mobiliteitsgroei opgevangen worden. Dus de volgorde omdraaien en brede welvaart op 1.	geen	Hele idee is dat doelen naast elkaar kunnen bestaan.
7. Waalre (6)	Pag. 21 - De inleiding mag hier weg. Uitleggen van het hoe is al aan het begin van het hoofdstuk uitgelegd. En het benoemen van de 8 principes is overbodig omdat deze daarnaast uitgebreid staan uitgelegd. Of het plaatje met de 8 principes weglaten. Is dubbelop.	dubbelop eruit pag 21	Mee eens, dit veranderen we.
7. Waalre (6)	Pag. 21 - Als principe 7 komt STOMP pas naar voren. En dan wordt het ook benoemd als verdere invulling. Is dit de juiste benadering. Of is STOMP de basis? En dit principe ook uitschrijven en toelichten. Bijv. de M van Mobility as a Service.	Compleet toelichten STOMP	Relatie geven we grafisch aan.
7. Waalre (6)	Pag. 23 - Hier staat de volgende zin: Dit MMMP wordt in 2024 samen met de provincie Noord-Brabant uitgewerkt voor afspraken in het BO MIRT 2024. Volgens ons moet dit zijn dat dit onder andere wordt uitgewerkt tot afspraken in het BO Mirt maar ook tot afspraken met provincie en gemeenten onderling. Anders blijft het louter een document gericht op (haalbare projecten t.b.v.) het BO MIRT.	Herformuleren tekst p23	Dit bedoelen we inderdaad met de tekst, maar het kan anders gelezen worden.
7. Waalre (6)	Pag. 27 - Hier wordt gesproken over corridoraanpak en gebiedsaanpak. In de SOK Regionale Mobiliteit wordt gesproken over Routegebonden en Regiobrede projecten. Dit graag in overeenstemming brengen voor de eenduidigheid.	geen	Het gaat hier niet om hetzelfde als in de SOK.
7. Waalre (6)	Pag. 28 - Kaart verwijderen. Dit roep te veel vraagtekens op of er wordt onbedoeld en onterecht een status aan ontleent.		HR10
8. Someren (7)	We vinden het belangrijk dat er aandacht is voor het behoud van een goede doorstroming op het hoofdwegennet in verband met de bereikbaarheid. Dat is voor ons een zorgpunt in de huidige versie van de Regionale Mobiliteitsvisie. Er wordt hier wel enige aandacht gegeven, maar dit is ons inziens niet toereikend en ook met een te lage prioriteit, waardoor het risico ontstaat dat	geen	HR6

	infrastructure knelpunten (zoals A67, N612, N279, N270) niet adequaat zullen worden opgepakt.		
8. Someren (7)	Een ander aandachtspunt is de ontwikkeling van mobiliteithubs. Dit vormt het achtste leidende mobiliteitsprincipe. De behoefte aan realisatie van een multimodaal overstappunt (hub), zonder dat er een daadwerkelijke vervoersbehoefte op een specifieke locatie bestaat, waarbij het overstappen naar een ander vervoersmiddel/vervoersdienst uitkomst biedt, wordt niet gevoeld. Er moet duidelijk nut en noodzaak worden aangetoond, voordat we gaan investeren in infrastructurele aanpassingen in verband met de realisatie van een hub.	geen	De mobiliteitshubs vormen een essentieel onderdeel van de mobiliteitstransitie. In delen van de regio, met name in het stedelijk gebied en de economische toplocaties, is er minder ruimte voor de auto, terwijl de auto nu voor velen als het enige vervoermiddel wordt beschouwd om die locaties te bereiken. Een voor hen acceptabel alternatief voor het eerste deel van de reis is niet beschikbaar, waardoor een overstap van auto op fiets, OV of andere vormen van gedeelde mobiliteit nodig is om de locatie te bereiken. We onderzoeken nog waar de overstap het beste kan plaatsvinden. Nut en noodzaak komen daarbij aan de orde.
8. Someren (7)	Voor onze gemeente is het van belang dat naast Someren ook de inwoners van de andere kleine kernen, zoals Someren-Eind en Someren-Heide, gebruik kunnen maken van een lijndienst met reguliere bussen (in plaats van een buurtbus) naar relevante bestemmingen met een station in de omgeving, zoals Maarheeze, Weert, Helmond en Eindhoven. De Regionale Mobiliteitsvisie zou die ruimte voor een verdere ontwikkeling van het OV met bussen in kleine kernen op het platteland moeten bieden.	geen	HR4 / U wordt betrokken bij het ontwikkelen van een nieuwe concessie van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer zal in de komende jaren verder veranderen. Niet alle kernen zullen daarbij niet automatisch worden ontsloten door een lijndienst met reguliere bussen, maar op manieren die het beste passen bij de mobiliteitsvraag van de reiziger.
9. Valkenswaard (8)	De Regionale Mobiliteitsvisie zou op hoofdlijnen en voor de langere termijn de ambities op het gebied van mobiliteit van de regio neer moeten zetten, doorredenerend op de algemene ambities die voor de regio zijn vastgesteld. Te vaak wordt er echter nog gedacht in termen van restricties, terwijl een visie, als kapstok voor onderliggende agenda's, lobby's, projecten en concrete veranderingen, nog geen overwegende restricties op het gebied van haalbaarheid en/of financiering zou moeten kennen. In de tekst van de consultatieversie van de visie wordt dit uitgangspunt niet overal even eenduidig toegepast. Concreet voorbeeld is dat aangegeven staat dat nieuw OV 'lastig is te realiseren', terwijl in de visie zou moeten staan dat we 'serieus werk willen maken van de schaalsprong in het OV'. Dergelijke tegenstellingen als hierboven omschreven komt in de tekst van de visie vaker voor. Meermaals lijkt het document zich te richten op de in de bestaande situatie waargenomen obstakels en onmogelijkheden. Daardoor krijgt de visie iets risicomijdend en dat maakt het stuk bepaald niet sterker. Beter is om zich te concentreren op het wensbeeld – de stip – die op de lange termijn voor de regio goed wordt geacht, rekening houdend met de ambities die aan de visie ten grondslag	Toevoegen 'schaalsprong OV' en 'schaalsprong 'fiets'. Screenen op meer mogelijkheden om visie meer van een wensbeeld mee te geven.	De visie is o.i. redelijk ambitieus. Het voorbeeld dat u aanhaalt is een beschrijving van de autonome ontwikkeling van het OV. Maar we kijken waar we de tekst meer van een wensbeeld mee kunnen geven.

	liggen (meer inwoners, meer bedrijvigheid, brede welvaart en een hogere leef kwaliteit, energie- en klimaat robuust, goede bereikbaarheid). Als preciezer verwoord zou worden waar de stip op de horizon ligt, zorgt dat later voor betere overeenstemming in de regio alsook een duidelijker koers in de samenwerking met de hogere overheden.	
9. Valkenswaard (8)	Verhaallijn Om de Regionale Mobiliteitsvisie voldoende kracht mee te geven als onderlegger voor de Regionale Mobiliteitsprojecten is het belangrijk dat het document is opgebouwd op basis van een heldere, hiërarchische structuur enerzijds en eenduidigheid anderzijds. Uit de visie wordt onvoldoende duidelijk hoe deze aansluiten bij 'kapstokken' die de basis vormen zoals het Provinciaal Mobiliteitskader, de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant etc., hoe regionale ambities worden vertaald naar hoofdlijnen van beleid en hoe deze ná vaststelling van de visie weer moeten worden vertaald in een aansluitend MMMP. Anderzijds ontbreekt het aan eenduidigheid. Het bevat nog diverse sprongen in de structuur, kent enkele dubbelingen (zie bijv. de terugkomende uitleg van de Daily Urban System), en ontbeert op een aantal punten heldere uitleg. Sommige essentiële onderdelen van de visie worden te impliciet verwoord, in sommige gevallen clichématig. Daar waar onderwerpen meerdere keren terugkomen worden ze soms anders uitgelegd. Als preciezer verwoord zou worden wat de koppelingen, ambities en principes zijn en hoe deze uit elkaar volgen, zorgt dat later voor betere overeenstemming en draagvlak in de regio. Hoe krachtiger zaken in de visie worden verwoord, des te minder misterverstanden en onduidelijkheden kunnen ontstaan in een later stadium. Het 'centrale' deel van de visie – de 8 ontwikkelingsprincipes – beantwoordt niet aan deze wens. Ogenschijnlijk zijn het principes van ongelijke schaal en dimensie. Dit zal snel tot discussie leiden over welke van de principe prevaleert. Overigens sluit de strekking van de verschillende principes niet overal even goed op elkaar aan. Ook dit leidt bij de uitwerking ongetwijfeld tot discussie.	HR8 / HR9

9. Valkenswaard (8)	Overgang ambities naar maatregelenIn het laatste deel van het document wordt aangegeven hoe de mobiliteitsprincipes vertaald worden naar een agenda bestaande uit projecten van regionaal belang: het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitsprogramma. Op het moment dat deze Regionale Mobiliteitsvisie voorligt is nog geen zicht op een concrete invulling van het MMMP. Wel geeft het document enkele spelregels om de mobiliteitsprincipes te vertalen naar projecten. De omschrijving is nog 'vaag' genoeg om projecten naar wens aan te leveren in het MMMP, maar diezelfde vaagheid gaat ons parten spelen bij het selecteren van de écht relevante projecten. Eenduidigheid is hier overigens ook ver te zoeken. Zo is eerder in het proces al geconstateerd dat niet elke Deelregio dezelfde principes of 'filter' hanteert bij de (voor-)selectie van eigen projecten. In de gefilterde projecten zitten nog diverse projecten die vooral een lokaal karakter hebben en dus weinig te zoeken hebben in dit regionale programma. Het invullen van de ambitie om een slim, integraal systeem voor de regio neer te zetten wordt daardoor een stuk lastiger. Als een objectief systeem wordt gemaakt waaraan alle projecten getoetst worden, zorgt dat in concretere fases voor een betere focus naar het doel (slim, integraal, regionaal mobiliteitssysteem). Op dat moment heeft de Regionale Mobiliteitsvisie zijn rol vervuld	Geen	De ontwikkeling van een afweegkader, inclusief bepaling wat projecten tot regionale projecten maakt, is onderdeel van de ontwikkeling van het MMMP.
10. Provincie Limburg (B), Directie omgeving- Mobiliteit	In opvolging van uw vraag naar een informeel advies, kan ik u vanuit de afdeling mobiliteit van de provincie Limburg aangeven (B) achter de leidende mobiliteitsprincipes die in het strategisch kader ter sturing worden aangegeven te staan. De keuzes voor actieve mobiliteit als basis en voor gedeelde mobiliteit in een knooppuntennetwerk ter aanvulling en versterking van het openbaar vervoer vertoont duidelijke overeenkomsten met de gemeenschappelijke doelen en ambities van waaruit het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg (B) is opgebouwd. Ook de visie dat efficiënt autogebruik een essentieel onderdeel is en blijft als onderdeel van multimodale mobiliteit is positief	Geen.	HR1
10. Provincie Limburg (B), Directie omgeving- Mobiliteit	Vanuit het perspectief van aangrenzende regio, is het wenselijk dat in de ontwikkeling van de visie ook aandacht gaat naar de regiogrensoverschrijdende mobiliteit. Dit sluit ook aan bij de 'corridor-aanpak', bij de verdere ontwikkeling van maatregelen (p.26) Ik denk daarbij aan verbindingen tussen de verkeersknopen in de MRE en verkeersknopen in de omliggende regio's, zoals Lommel, Pelt, Hamont-Achel of Weert. Dat levert niet alleen winst op voor de interregionale verbindingen. Ook de optimale mobiliteitsontwikkeling in het kerngebied van de 21 gemeenten van de Brainportregio is gebaat bij een visie die ook oog heeft voor het versterken van de onderlinge samenhang en verbondenheid met de buurregio's. Ik wil er hier voor pleiten om aan de 8 leidende mobiliteitsprincipes, die de basis zullen vormen van de Regionale Mobiliteitsvisie, een 9de principe toe te voegen, namelijk de regiogrensoverschrijdende mobiliteit. Vertrekken vanuit een ruimere		HR3

	grensoverschrijdende schaal levert meer winstkansen op voor een robuust multimodaal mobiliteitssysteem.		
10. Provincie Limburg (B), Directie omgeving- Mobiliteit	Enkele voorbeelden ter illustratie:-Bij de opbouw van het fietsnetwerk op meerdere schaalniveaus (p.26) , zijn er kansen om connecties te maken tussen de regionale verbindingen en snelfietsroutes binnen de MRE en het fietssnelwegennetwerk aan Vlaamse zijde. Bijvoorbeeld de fietssnelweg F74 van Hasselt tot Hamont-Achel biedt opportuniteiten voor een fietsaansluiting via Veldhoven, Valkenswaard tot Eindhoven. Momenteel investeert de provincie Limburg (B) trouwens in kruispuntaanpassingen om het comfort en de doorfietsmogelijkheid op deze fietssnelweg te verbeteren tussen Hamont-Achel en Houthalen-Helchteren. -De fietssnelweg F71 (Mol – Weert) heeft verschillende aantakkingsmogelijkheden met het fietsnetwerk in de Brainportregio vanaf Lommel (via aansluiting op de fietsboulevard) tot Weert.-De ontwikkeling van de grensoverschrijdende spoorwegverbinding tussen Hamont-Achel en Weert valt op zichzelf buiten het gebied van de 21 gemeenten van de MRE. De activering van deze grensoverschrijdende treinverbinding zou desalniettemin een belangrijke versterking betekenen voor de woon-werkpendel tussen Noord-Limburg (B) en de MRE. -De ontwikkeling van de HOV-verbinding tussen Hasselt en Pelt (Spartacuslijn III) in het kader van het ruimer complex project Noord-Zuid Limburg biedt mogelijkheden voor het versterken van de interregionale (HOV-)verbindingen met MRE.	geen	HR7
11. Provincie Noord-Brabant	De visie is voor ons herkenbaar en helder opgezet. Wij merken wel op dat het concept nog niet volledig overeenkomt ons Beleidskader mobiliteit en het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040 (onderdeel mobiliteitstransitie voor stad en dorp). We zijn nu gezamenlijk gestart met de uitwerking in een Meerjarig Multimodaal Mobiliteitsprogramma (MMMP). Omdat dit een gezamenlijk traject is moet dit ook aansluiten bij het beleid van de provincie.	Geem	HR1
11. Provincie Noord-Brabant	Daarom benoemen we hiervoor een aantal aandachtspunten: · Samenwerking. De visie is de basis voor een adaptief maatregelenpakket. Dit pakket gaan we gezamenlijk maken in de vorm van het MMMP. Wij willen op basis van dit pakket jaarlijks afspraken maken tussen Rijk en regio (in BOL en BO-MIRT) en binnen de regio (tussen gemeenten en provincie) via de ontwikkeldagen. De visie lijkt nu los te staan van dit soort afspraken maar dit is juist belangrijk voor het vervolg.	Visualiseren positie visie ten opzichte van MMMP.	Het MMMP is een uitwerking van de visie. We kijken hoe we dit duidelijker kunnen aangeven.

11. Provincie Noord-Brabant	Operationaliseren indicatoren. De doelen zijn helder omschreven en sluiten grotendeels aan bij provinciaal beleid. Vervolgens vragen wij ook aandacht voor het operationaliseren van deze doelen in indicatoren. Dit is belangrijk om straks gezamenlijk multimodale afwegingen te kunnen gaan maken op welke maatregelen het meest bijdragen aan deze doelen.	Geen	Wij omschrijven in de visie alleen kwalitatief de doelen.
11. Provincie Noord-Brabant	Onderdeel gedeelde mobiliteit. Voor het onderdeel gedeelde mobiliteit dat terugkomt bij de strategie rondom de leidende mobiliteitsprincipes loopt al een traject om hier gezamenlijk invulling aan te geven. De provincie is de OV autoriteit op dit gebied en daarmee is dit bij uitstek een ambitie waar we gezamenlijk invulling aan moeten geven. Wij missen in het document nu de gezamenlijke aanpak van regio, gemeenten en provincie die al is ingezet met ook de vorming van een bestuurlijke kopgroep gedeelde mobiliteit.		HR4 / Wij zullen het onderdeel gedeelde mobiliteit concreter omschrijven.
11. Provincie Noord-Brabant	Multimodale en brede aanvliegroute. In het stuk strategie missen we een multimodale en brede aanvliegroute. Zo missen we in het stuk 'de auto blijft onderdeel van het multimodaal mobiliteitsaanbod' een koppeling met de mobiliteitstransitie. Het inzetten op auto is vooral van belang op de relaties waar mobiliteitstransitie onvoldoende helpt en er een restopgave blijft. Dit is de lijn die is opgenomen in het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040.	Overwegen van nadere nuancering van de rol van de auto in de tekst op pagina 17 en 18.	Deze lijn hebben we beoogt in de visie weer te geven.
11. Provincie Noord-Brabant	Aspect aantrekkelijker maken van alternatieven. In het kader van mobiliteitstransitie gaat het niet alleen om meer infrastructuur voor fiets en OV maar juist ook naar het aantrekkelijker maken van de alternatieven. Hierbij is ook een andere beprijzing belangrijk. Hierin missen we het instrument van regionaal parkeerbeleid wat bij uitstek juist door gemeenten ingezet kan worden. Ook het stimuleren van ander gedrag is belangrijk. Met een gedragsaanpak en een andere manier van beprijzen ondersteun je de investeringen in infrastructuur voor fiets en OV. Deze zijn daarom wat ons betreft aan elkaar gekoppeld.	Concreet benoemen van het in te zetten instrumentarium. Bij onderdeel strategie een zo compleet en duidelijk mogelijk beeld schetsen van het instrumentarium (inclusief beprijzen, spitsmijden, etc.).	Een aanpak met de inzet van een mix van meerdere instrumenten is noodzakelijk, dat zijn we met u eens. Beprijzen is daar een onderdeel van en dat moet zeker benoemd worden.
11. Provincie Noord-Brabant	Multimodaal afwegen. De opbouw van het multimodaal maatregelpakket wordt nu in de uitwerking snel vertaald in unimodale oplossingen zoals inzet op meer HOV en/of fiets. Belangrijk is om maatregelen ook multimodaal tegen elkaar af te wegen. Dit is van belang om straks te komen tot een maatregelpakket dat maximaal bijdraagt aan de doelstellingen zoals brede welvaart.	In strategiedeel aandacht en bij vervolgstap duidelijk omschrijven dat gebiedsgericht multimodale pakketten worden ontwikkeld (inclusief afweging).	Afwegingen moeten inderdaad multimodaal plaatsvinden, en daarvoor hebben we ook regionale netwerken nodig.
11. Provincie Noord-Brabant	Als laatste vragen wij aandacht voor het gezamenlijk verder gaan uitwerken van het MMMP. Hiermee zitten we in een krappe tijdsplanning vanwege de afspraak om dit gereed te hebben voor BO-MIRT 2024 en dat vergt van de regio ook enige flexibiliteit.		Mee eens, hier ligt voor de regio een stevige uitdaging. We zijn blij met de medewerking van de provincie daarbij.
11. Provincie Noord-Brabant	Eveneens willen wij meegeven dat we ons zorgen maken over de uitvoeringskracht in de regio en de trage vorming van het programmabureau MRE. Voor het vervolg is dit een belangrijke stap om ook daadkrachtig te komen tot programmering van maatregelen en uitvoering hiervan.		We maken gestaag (maar minder snel dan we zouden willen) vorderingen met de vulling van het porogrammabureau en zetten op weg naar een volledige bezetting externe krachten in.

12. Vlaanderen Departement mobiliteit en openbare werken	Allereerst wil ik benadrukken dat de leidende mobiliteitsprincipes nauw aansluiten bij de gemeenschappelijke doelen en ambities die ook worden nagestreefd in het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg. Het streven naar combimobiliteit als basis van een uitgebreid knooppuntennetwerk ter ondersteuning van het openbaar vervoer, is een positieve ontwikkeling die de mobiliteit in de grensregio zal versterken.		HR1
12. Vlaanderen Departement mobiliteit en openbare werken	Vanuit het perspectief van aangrenzende vervoerregio's, zoals Limburg en Kempen, is het echter van cruciaal belang dat de visie ook aandacht besteedt aan grensoverschrijdende mobiliteit. Door te focussen op verbindingen tussen de knooppunten over de grens, zoals tussen Valkenswaard en Noord Limburg (Pelt), ontstaat er een multimodaal mobiliteitssysteem dat de mobiliteitsontwikkeling in Eindhoven en de tewerkstellingspool Brainportregio 'Future Proof' maakt. Het is van belang dat er nauw wordt samengewerkt tussen Nederland en België om deze doelstellingen te verwezenlijken. Een geïntegreerde gebiedsaanpak, waarbij beide landen samenwerken aan infrastructuur en beleidsmaatregelen, zal de grensoverschrijdende mobiliteit aanzienlijk vergemakkelijken. We moeten er vooral voor zorgen dat in de mobiliteitsvisie van het MRE de grensoverschrijdende mobiliteitsnetwerken in rekening neemt. Het streven naar een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding vanaf 2030, die grote attractiepolen in de grenscorridor bedient, zal bijdragen aan een duurzame mobiliteitstransitie in de regio. Zo hebben we in ons regionaal mobiliteitsplan een HOV-verbinding voorzien tussen Eindhoven/Valkenswaard en knoop NoordLimburg (Pelt). Daarnaast zien we heel wat missing-links tot ons fietssnelwegennetwerk (F71 en F74). Tot slot wil ik wijzen op de toenemende woonopgave in Eindhoven als gevolg van de groei van bedrijven zoals ASML en Brainportregio. Deze ontwikkeling heeft niet alleen impact op Eindhoven, maar ook in de ruimere rand zoals de aangrenzende Belgische gemeenten Lommel, Pelt en Hamont Achel.		HR7
13. Eersel (9)	1. Geen zienswijze op de ‘Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 Consultatieversie’ in te dienen;	Geen	Waarvan acte.
13. Eersel (9)	2. Het College van B&W deelt het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur van de MRE mede dat de gemeenteraad van Eersel een zienswijze en of mening over de verdere uitwerking(en) van de zogenaamde schaalsprong geeft, nadat binnen het proces van de op 11 april 2023 vastgestelde bestuursopdracht Kempengemeente het voorkeursscenario door gemeenteraad van Eersel is gekozen;	geen	Waarvan acte.
13. Eersel (9)	3. Bij een eventuele stemming over de ‘Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040’, voordat het bovengenoemde voorkeursscenario is gekozen, licht het college van B&W in het AB het standpunt van de raad toe en onthoudt zich van stemming met de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040.	Geen.	Waarvan acte.

14. Nederweert	In deze visie missen wij aandacht voor het grensoverschrijdende netwerk en het belang van grensoverschrijdend samenwerken over de provinciegrens heen. In de huidige versie van de mobiliteitsvisie constateren wij dat zowel de gemeente Nederweert, de gemeente Weert als de Provincie Limburg niet expliciet worden genoemd.		HR3
14. Nederweert	De MRE regio grenst aan Limburg en is met name van belang voor de onderlinge bereikbaarheid van de corridor Eindhoven-Weert. Zie hiervoor ook de uitgevoerde gebiedsverkenning "Weert en omgeving". De dagelijkse files op de A2 richting Eindhoven zijn bij alle Limburgers welbekend, maar ook de spoorverbindingen, het OV netwerk, de Hub in Maarheeze, de (ontbrekende) doorfietsroute Weert-Eindhoven en de pilot werknemersbussen verdienen nadrukkelijke investeringen en oplossingen.	Geen.	HR7
14. Nederweert	Het belang van de mobiliteitstransitie binnen de visie dient prominenter naar voren te komen. Het versnellen van de transitie naar duurzame mobiliteitsoplossingen is een kerncomponent van de strategische doelstellingen in de visie en vraagt om koersvastheid en langjarig commitment.	geen	De mobiliteitstransitie staat o.i. centraal in de visie.
14. Nederweert	SmartwayZ.nl speelt een cruciale rol in het faciliteren van de regionale samenwerking tussen NoordBrabant, Limburg, en de Rijksoverheid, door het initiëren en ondersteunen van projecten gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en het stimuleren van slimme mobiliteit. Hun inzet is fundamenteel voor het realiseren van de opgenomen ambities in de mobiliteitsvisie. De rol van SmartwayZ.nl dient concreter terug te komen in voorliggende visie.	Geen.	in het MMMP wordt de relatie met Smartwayz.NL beschreven en duidelijk gemaakt.
14. Nederweert	Wij verwachten een aanpassing van de mobiliteitsvisie, waarin expliciet aandacht wordt besteed aan de rol en bijdrage van zowel gemeente Nederweert, gemeente Weert als de Provincie Limburg. Het is belangrijk dat deze positie en potentieel worden erkend en geïntegreerd in de toekomstplannen. De effecten van de ontwikkelingen binnen Brainport Eindhoven reiken ook tot in Limburg en daarom blijven wij graag aangehaakt bij de plannen die binnen Metropool Regio Eindhoven worden ontwikkeld. Met onze jarenlange betrokkenheid bij Deelregio Zuid-A2 geeft de gemeente Nederweert uiting aan de wens tot realisatie van grensoverschrijdende mobiliteitsoplossingen.	Bij samenwerking specifiek benoemen samenwerking met partners van buiten de regio	Uw verzoek is duidelijk.
14. Nederweert	Gelet op de geschetste verwevenheid in onze gezamenlijke regio verzoeken wij u om een gesprek tussen de wethouder Mobiliteit van de gemeente Nederweert, mr. drs. Jorik Franssen en de voorzitter Mobiliteit van MRE, wethouder Mathijs Kuijken. Onderwerp van gesprek zijn de voornoemde grensoverschrijdende mobiliteitsuitdagingen en de onderlinge samenwerking in de gezamenlijke regio Nederweert-Weert en MRE. Vanzelfsprekend zijn daarbij de vicevoorzitter, wethouder Marcel Lemmen, en wethouder Lizbeth Steinbach van de gemeente Weert van harte welkom.	Geen.	Uw verzoek is genoteerd. Vanuit het MRE wordt het initiatief genomen voor grensoverschrijdende samenwerking.

15. Reusel de Mierden (10)	1. De gehele Brainportregio dient integraal als 1 mobiliteitssysteem in ogenschouw te worden genomen, waarbijook oog is voor de ons omliggende gebieden, zoals onze zuiderburen en aanpalende regio's. De gemeente Reusel-De Mierden vraagt om dit expliciet te benoemen als onderdeel van het mobiliteitssysteem	Op pagina 26/27 benoemen samenwerking met regio's en gemeenten in omgeving	Wij erkennen het belang van de samenwerking.
15. Reusel de Mierden (10)	2. In de consultatieversie van de mobiliteitsvisie wordt terecht geconstateerd dat er grenzen zullen zijn aan de financiële mogelijkheden om het huidige mobiliteitssysteem door te ontwikkelen en wij verwachten dan ook dat bij de invulling van 'het wat' daar ten principale rekening mee wordt gehouden.	Geen	In de visie laten we ons nog niet te zeer beperken door financiële mogelijkheden. In het MMMP en de fasering daarin des te meer.
15. Reusel de Mierden (10)	3. Het in de visie verwoorde uitgangspunt dat de reizende centraal hoort te staan en dat diens verplaatsingen dienen te worden ondersteund door uitstekende (bestuurlijke) samenwerking binnen onze regio achten wij van zeer groot belang voor een succesvolle uitwerking van de visie.	Toevoegen: bestuurlijke samenwerking.	We geven het belang van de bestuurlijke samenwerking een plaats in de visie.
15. Reusel de Mierden (10)	4. De keuken dient open te blijven tijdens de verbouwing, wat in dit verband inhoudt dat een aantal concrete knelpunten die mogelijk gevaar opleveren voor de reizende niet kunnen worden uitgesteld tot de vaststelling van de nieuwe visie maar nu reeds dienen te worden aangepakt. Zo is en blijft de gemeente Reusel-De Mierden van mening dat een adequate aansluiting van de gemeente Reusel-De Mierden op de snelweg A67 dringend noodzakelijk en gewenst is.		HR7
15. Reusel de Mierden (10)	5. Er dient oog te zijn voor de OV verbindingen met de regio Tilburg maar bijvoorbeeld ook voor de OV verbindingen vanuit de regio Cranendonck richting Weert en Gemert-Bakel richting Meierijstad/Uden. De gemeente Reusel-De Mierden benadrukt de noodzaak van het verbeteren van het openbaar vervoer (OV-) connectiviteit van Bladel & Reusel met de regio Tilburg. Gezien de economische en educatieve waarde van Tilburg, is het van essentieel belang dat deze verbindingen versterkt worden, zodat ondernemers, inwoners, en studenten efficiënt toegang krijgen tot belangrijke onderwijsinstellingen en werkgelegenheidskansen. Dit aspect verdient expliciete vermelding binnen de mobiliteitsvisie, als onderdeel van het bredere mobiliteitssysteem;		HR3 / HR7
15. Reusel de Mierden (10)	6. Er is ook in de mobiliteitsvisie meer aandacht nodig voor Landelijke Gebieden. Conform de gebiedsgerichte aanpak in de visie, vraagt de gemeente Reusel-De Mierden om verhoogde aandacht voor maatregelen die de bereikbaarheid en mobiliteit in landelijke delen van het MRE-gebied verbeteren. Deze aandacht is cruciaal voor het bevorderen van leefbaarheid, economische ontwikkeling, en toegankelijkheid van diensten in deze gebieden		HR2 / HR4
15. Reusel de Mierden (10)	7. De gemeente Reusel-De Mierden bepleit een versterkte betrokkenheid van inwoners, bedrijven en lokale organisaties bij de ontwikkeling en implementatie van mobiliteitsprojecten. Door de samenwerking als één overheid te intensiveren, kunnen breed gedragen en effectieve oplossingen worden gerealiseerd die aansluiten bij de lokale behoeften en kansen. Het is noodzakelijk dat de MRE dit principe expliciet opneemt in de mobiliteitsvisie;	In visie samenwerking verder uitwerken. Communicatie daarbij opnemen.	Bij ontwikkeling en implementatie kunt u lokale partners betrekken. Prima voorstel om hierbij de krachten te bundelen.

15. Reusel-De Mierden (10)	8. Er wordt gewerkt aan een brede Kempische Ontwikkelstrategie. De te maken keuzes in deze Kempische Ontwikkelstrategie hebben wellicht op een later moment invloed of effect op de maatregelen in het meerjarig multimodaal mobiliteitspakket. De mobiliteitsvisie is het kader voor de uitvoering van vele projecten, waarbij diverse besluitvormingsprocedures lopen met o.a. samenwerkingsovereenkomsten over bekostigingssystematiek. Binnen alle procedures ontbreekt ons nu het overzicht. We hechten belang aan een transparante doorvertaling van de visie naar het Multimodaal Meerjarig Mobiliteitspakket (MMMP) met afspraken die jaarlijks en periodiek te herijken zijn. Voordat de mobiliteitsvisie als kader kan gaan gelden, dienen de 21 raden alle procedures doorlopen te hebben en vastgesteld te hebben. Omdat regionale projecten van invloed zijn op de jaarlijkse P&C-cycli, verzoekt het college om deze democratische zeggenschapsstructuur te hanteren en willen we die niet mandateren naar MRE of de colleges. We willen in de raad expliciet kunnen beslissen over de besteding van de regionale middelen via het regionale MRE Mobiliteitsfonds -voor wat betreft de relevante projecten voor Reusel-De Mierden- op moment van projectdefinitie, bij scopewijzigingen, inhoudelijke doelstellingen en bij over- en onderschrijdingen."	Geen.	Uw wens is duidelijk. In het MMMP maken we, aanviullend op de SOK, duidelijk hoe e.e.a. moet gaan werken.
16. NS	aandacht voor: • Kwalitatieve stationsomgevingen zoals goede/aantrekkelijke wandel en fietsroutes.	Opnemen bij brede welvaart: kwalitatief hoogwaardige stationsomgevingen	Terecht punt, nemen we mee.
16. NS	Aandacht voor stations (wat betekent de groei en de maatregelen voor de stations en de benodigde voorzieningen?)	Geen.	Is van belang bij de uitwerking, mogelijk al in het MMMP.
16. NS	Corridor aanpak: Pak niet alleen de weg (auto en snel fiets pad) maar ook het spoor mee. Zorg voor een integrale aanpak. Voor modal-shift neem ook gedrag mee. Kijk naar de gehele reis, hoe vaak is de reiziger bereid om over te stappen? Keuzevrijheid? Ben ervan bewust dat als 1 gemeente met station aan een knop draait (bijvoorbeeld autoluw, geen parkeerplaatsen) dit iets betekent voor het volgend station (ketendiensten, in dit voorbeeld meer autoparkeerders) in de regio. Auto is zoals wordt beschreven voor aantal gebieden van belang als voortransport om een station te kunnen bereiken.	Geen.	Wij zien het spoor als een belangrijke drager van het mobiliteitssysteem en nemen dat zeker mee als we met de corridors aan de slag gaan.
16. NS	Zorg dat niet alles wordt volgebouwd rondom stations omdat we nog niet weten welke toekomstige mobiliteitsinnovaties er komen en welke ruimte deze nodig hebben. Flexibel blijven (adoptief?) is de uitdaging ook al is dat lastig.	Geen.	Bij projecten uitwerken.
16. NS	Wat betreft OV (trein/HOV/bus ..) gebruik. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat deze beter ingezet worden. Nu nog steeds hyperspits terwijl op andere tijden voldoende ruimte / zitplaatsen zijn. Gezien de samenwerking met bedrijven (sommige met ploegen) en onderwijs in de regio, ligt daar een kans voor efficiënter systeem. Deze missen we in het stuk.	In visie aandacht voor vraagbeïnvloeding / -sturing	Mee eens, spreiding van de mobiliteitsvraag in tijd is essentieel onderdeel mobiliteitstransitie.

16. NS	Met de auto zijn er nu veel meer banen en voorzieningen te bereiken dan met het openbaar vervoer. Het aantal banen op autosnelweglocaties is met 4% gestegen en het aantal banen op OV locaties is met 2% gedaald. De inwoners van de buitenwijken van de steden en het landelijk gebied raakt deze ontwikkeling het meest. Zorg ervoor dat alle economische toplocaties in de regio ook met alternatieven dan auto bereikbaar zijn met een gunstige VF waarde.	Geen.	Dat is precies één van onze ambities.
16. NS	De helft van de huishoudens met de laagste 40% inkomens is afhankelijk van OV en fiets, want zij hebben geen auto. Voor huishoudens met een auto is mobiliteit de grootste uitgave na woonlasten. Lagere inkomens hebben vaak slechtere reiskostenregelingen vanuit werk. Dit kan impact hebben op het welzijn van mensen, omdat ze werk en voorzieningen niet kunnen bereiken. Gratis of goedkoper maken van OV is niet de oplossing, een reisdoel hebben of weten hoe het OV werkt is net zo belangrijk.	Geen.	Vanuit Brede Welvaart hebben we hiervoor aandacht
16. NS	De Nederlandse bevolking vergrijst. Ondanks dat de 70+ er van 2040 vitaler blijft zal een grotere groep te maken krijgen met slechter horen, zien of lopen en moeite hebben met digitale ontwikkelingen. Het is van belang dat we deze groter wordende groep kunnen blijven bedienen. Daarom implementeert NS alle verplichtingen voor toegankelijkheid samen met de doelgroep, waar mogelijk op een manier dat alle reizigers profiteren. Hoe zit dit met andere modaliteiten in de regio?	Geen.	HR7
16. NS	Zachte maatregelen bij Modal-shift: neem gedrag mee. Zet in op momenten waar de reiziger nieuwe keuzes maakt zoals bij verhuizen, kinderen, pensioen, nieuwe baan.	Geen.	In de uitwerking van de gedragsaanpak nemen we dit mee.
16. NS	We nemen aan dat waar OV wordt genoemd ook de trein mee wordt bedoeld? Lijkt meer om regionaal (H)OV te gaan.	geen	Wij zien trein als verbinding naar stations/netten buiten de regio én deels ook als onderdeel van het HOV-netwerk.
16. NS	• Leidende principes punt 6 is dit voldoende? Kan je het met alleen overheden voor elkaar krijgen?	Toevoegen andere partners bij principe 6	Het samenwerken als één betreft inderdaad ook mobiliteitsaanbieders.
16. NS	Het pakket: we zijn benieuwd wat de nummertjes op de maatregelen kaart betekenen. Zijn er ook al ideeën over maatregelen voor korte termijn, maakbaar, wellicht wat “zachtere” maatregelen?	Kaart verwijderen.	HR10
16. NS	Gaat er ook nog iets met de WMO gebeuren, hoe kijken jullie naar het thema Publiek Vervoer? Sociaal domein?	geen	Er ligt een kans voor het combineren van WMO-mobiliteit en gedeelde mobiliteit.
17. Son en Breugel (11)	De regio staat niet op zichzelf Het valt ons op dat de regionale mobiliteitsvisie gericht is op de regio als begrensd gebied, terwijlveel mobiliteitsopgaven groter zijn dan de regio zelf. In de visie missen we aandacht hiervoor. om die reden pleiten wij ervoor om aandacht te hebben voor de verbindingen met omliggende regio,s en doorgaande verkeersstructuren.		HR3

17. Son en Breugel (11)	Brede Welvaart en Groei (bereikbaarheid en leefbaarheid) De mobiliteitsoplossingen dienen niet alleen gericht te zijn op inwoners, maar ook op forenzen en goederenvervoer van, naar en door onze regioDe visie lijkt nu eenzijdig gericht op de mobiliteitsopgave die gepaard gaat met de groei in de regio (schaalsprong). Wij pleiten ervoor om de visie óók te richten op het oplossen van de huidigemobiliteitsproblemen, zowelin de regio als in de kernen.In het kader van leefbaarheid en bereikbaarheid dient in de visie meer aandacht te zijn voor het tegengaan van doorgaand en sluipverkeer door dorpskernen.Daarnaast dienen goede ontsluiting en aansluiting op het bovenliggend wegennet bij de realisatie van nieuwe woon- en/of werklocaties in de regio geborgd te worden.	geen	De visie is gericht op een mobiliteitssysteem in de toekomst. In het MMMP kijken we naar maatregelen. Maatregelen voor de korte en middellange termijn moeten in lijn zijn met de visie en te beschouwen zijn als 'quick win' en 'no regret'. Regionale matregelen die passen bij Brede Welvaart kunnen worden opgenomen in het MMMP.We kijken of we in het MMMP-proces een knelpuntenkaart maken.
17. Son en Breugel (11)	Het STOMP-principe . Wij onderschrijven dit principe, maar wij vinden het belangrijk dat er ook voldoende ruimte blijft voor de auto. De "P" in het STOMP-principe is voor kernen in de regio vaak een noodzakelijk goed. Investeringen in infrastructurele oplossingen voor wegverkeer blijven in onze ogen van groot belang.	Geen.	HR6
17. Son en Breugel (11)	Duurzaamheid De ambities op gebied van duurzaamheid zijn in de visie gericht op de leefbaarheid in de regio. Wij vinden het van belang dat de mobiliteitsvisie ook expliciet moet bijdragen aan het Klimaatakkoord van Parijs. Daarnaast lijkt de tekst op pagina 7, 3e alinea te suggereren dat voor gedeelde mobiliteit alleen ingezet wordt op de fiets. Dat is te beperkt, omdat deelmobiliteit verder reikt dan dat.	Tekstaanpassing blz 7.	De ambitie van het Klimaatakkoord is onderdeel van Brede Welvaart. Bij de genoemde tekst mist een deel.
17. Son en Breugel (11)	Openbaar vervoer Het ov is een essentieel onderdeel in de mobiliteitstransitie. Het is dan ook noodzakelijk dat goed geïnvesteerd wordt in het gehele mobiliteitssysteem. Daarvoor moet in onze ogen de redenering worden gevolgd, dat eerst het gewenste ov-systeem in beeld wordt gebracht en daarna pas wordt bezien welke middelen dit vraagt. Op basis daarvan kan dan de haalbaarheid in beeld worden gebracht, waarbij ook de maatschappelijke meerwaarde een rol speelt. Niet dat eerst het financieel plafond wordt bepaald. In het verlengde hiervan vinden wij het van belang dat eerst in het ov wordt geïnvesteerd om van daaruit reizigersgroei te realiseren. Ook dient verder te worden gekeken dan bestaand ov-aanbod. Het stimuleren van creatieve denkwijze, lef, innovatie en maatwerk kunnen een sleutel zijn voor nieuwe alternatieven' Aanvullend op een sluitend ov-netwerk zijn de voorzieningen in voor- en natransport van groot belang. Denk hierbij aan hubs, aansluitend fietsnetwerk en parkeervoorzieningen voor fiets en auto. Verder valt te denken aan collectieve vervoersvoorzieningen voor werknemers door grote ondernemingen.	Gedeelde mobiliteit een meer nadrukkelijke plaats geven in de visie / beter uitwerken. Check of visie recht doet aan de opmerkingen.	HR4

17. Son en Breugel (11)	Goederenvervoer Het bereikbaar houden van de Brainport en een goed leefbaarheidsklimaat reikt verder dan het stedelijk gebied. Heb, in kader van duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid en economische vitaliteit, oog voor de positie en afwikkeling van doorgaand goederenvervoer en de logistieke uitdagingen rond goederenvervoer. Uit oogpunt van veiligheid vragen we expliciet om ook een visie op het vervoer van gevaarlijke stoffen op te nemen. Vrachtverkeer is meer dan het gebruik van de weg; ook het parkeren, de bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij bevoorrading dienen benoemd te worden. Ook pakketbezorgdiensten dienen hierbij te worden meegenomen. We missen in de visie aandacht voor goederenvervoer via water en spoor. Ook innovatieve oplossingen met betrekking tot het doorgaand goederenvervoer, bijvoorbeeld 'platooning', kunnen bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio	Toevoegen logistiek.	Het ontbreken van goederenvervoer is inderdaad een ommissie. We voegen dit toe.
17. Son en Breugel (11)	Mobiliteitsgedrag Het sturen op mobiliteitsgedrag mag in algemene zin meer aandacht krijgen. Gericht valt winst te behalen wanneer wordt geïnvesteerd in het sturen op gedrag bij nieuwe werknemers en/of bewoners en bij de realisatie van nieuwe woon- en werklocaties. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken geldt dat de ontsluitingsmogelijkheden voor OV en fiets alvooraf moeten worden georganiseerd.	geen	Mee eens.
18. Helmond (12) Concept reactie	Spelregels en afweging De visie dient als solide basis te fungeren voor een toekomstbestendige en programmatische aanpak. Daarbij hoort de herbevestiging van bestaande afspraken, zeker als na de visievorming inventarisatie, prioritering en besluitvorming plaatsvindt over uiteenlopende studies en projecten. Het is dus essentieel om waar mogelijk/nodig afspraken over de Zuidelijke Ontsluiting Helmond, het Verstedelijkingsakkoord of het Bereikbaarheidsakkoord / de Bereikbaarheidsagenda te herbevestigen.	geen	De positie van bestaande afspraken wordt uitgewerkt in het MMMP.
18. Helmond (12) Concept reactie	(H)OV en hubs/knooppunten De ontwikkelingen in de regio (Schaalsprong, mobiliteitstransitie, etc.) noodzaken om niet alleen in te zetten op bestaande en in de plannen opgenomen (H)OV assen, maar ook om onderzoek te doen naar nieuwe (H)OV assen incl. flexibele vormen. Het toekomstbeeld OV verdient een actualisatie slag als gevolg van de groei van de stad en de ambities uit deze mobiliteitsvisie. Verder dient er toegewerkt te worden naar een hubsstrategie op meerdere niveaus om het daily urban system ook daadwerkelijk goed te laten functioneren.	Geen	In het MMMP werken we de visie verder uit en worden er studieopgaven benoemd.

18. Helmond (12) Concept reactie	Robuuste randen Een randvoorwaarde voor het goed functioneren van het totale verkeerssysteem zijn de Robuuste Randen. Dit zijn de wegen N279-A67-A2-A58-A50. Met name het uitblijven van maatregelen voor de A67 zorgt in het oostelijk deel van de regio voor veel (doorgaand) sluipverkeer. Dit is een onwenselijke ontwikkeling voor zowel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid als leefbaarheid. Om die reden vraagt dit nadrukkelijke aandacht én actie bij betrokken stakeholders (waaronder provincie en rijk), en niet alleen tijdens de visievorming maar vooral ook in diverse planvormingsfasen.	HR6, keuzes over eventueel opwaarderen van robuuste randen maken onderdeel uit van het proces MMMP.
18. Helmond (12) Concept reactie	Overig Tot slot lijkt er in de tekst sprake te zijn van een dubbeling (zie bijlage), en wordt het spreiden van verkeer in tijd en thuiswerken niet als kans benoemd. Daar liggen nog meer kansen en mogelijkheden voor de regio. En waarom alleen starten met die onderzoeken of projecten die nu gezamenlijk met de provincie gedaan worden? Onderdeel van een multimodaal maatregelen pakket kunnen ook maatregelen of projecten zijn die de regio of een gemeente op pakt zonder de provincie. Er wordt verwezen naar een inventarisatie, maar het is niet duidelijk welke inventarisatie er bedoeld wordt, en de inventarisatie maakt ook geen onderdeel uit van dit document. Daarom deze zinsnede verwijderen	HR8 / HR9, In het MMMP zal er een onderscheid gemaakt tussen de 21 gemeenten onderling en met de provincie en/of rijk. Dit betreft zowel het doen van onderzoek als het treffen van maatregelen en realiseren van projecten. Er wordt hierbij verwezen naar de inventarisatie die gedaan is voor het OV toekomstbeeld voor het Zuidoost Brabant.
19. Asten (13)	Deel 1-Mobiliteitsvisie Er worden veel termen door elkaar gebruikt; van Daily Urban System schiet het naar Brede Welvaart, vervolgens wordt er een koppeling gemaakt met de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en gaat het ineens over 5 principes die daarvoor uitgewerkt zijn. De mobiliteitsvisie, schrijft men, wordt uitgewerkt op de principes en keuzes die in de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant geformuleerd zijn. Om vervolgens op de volgende pagina's weer dieper in te gaan op Brede Welvaart en Daily Urban System waarbij door middel van een hele hoop open deuren duidelijk gemaakt wordt dat mensen in het buitengebied vaker een auto pakken voor hun verplaatsingen dan mensen die in stedelijk gebied wonen. Wat ons betreft moet deel 1 veel compacter en in duidelijk leesbare taal worden geformuleerd.	HR8 / HR9
19. Asten (13)	Deel 1-MobiliteitsvisieWe kunnen ons herkennen in de centrale ambitie en doelstellingen zoals geformuleerd op pagina 11 en 12 van de visie. Echter, we merken op dat commitment en wederkerigheid essentieel zijn voor het wel slagen van deze visie. Terecht wordt gesteld dat er grote verschillen zijn in de regio en dat de mobiliteitsmogelijkheden in landelijk en stedelijk gebied verschillend zijn. Het landelijk gebied vraagt om andere maatregelen dan het stedelijk gebied. Een gedifferentieerde aanpak en maatwerk is dus hard nodig om de bereikbaarheid voor iedereen in de regio op orde te houden. Slimme	HR1

	mobiliteitsoplossingen bieden in veel mindere mate oplossingen voor het landelijk gebied.		
19. Asten (13)	Deel 2 - Leidende mobiliteitsprincipes In deel 2 worden 8 leidende mobiliteitsprincipes gegeven, ook dit kan compacter. Er staan goede uitgangspunten in maar maak er nu eens een paar leidend en de andere volgend. Dat komt de leesbaarheid duidelijk ten goede. We hebben nagedacht over hoe het volgens ons duidelijker kan. Wij denken dat principe 7, het hanteren van het STOMP-principe voorop mag staan. Principe 4 en 5 hangen daar erg mee samen en deze kun je dus combineren met 7.	geen	HR8 / HR9
19. Asten (13)	Deel 2 - Leidende mobiliteitsprincipes Principe 5 moet wat ons betreft worden herschreven. Dit principe doet geen recht aan eerder gemaakte harde afspraken over investeringen in de robuuste randen zoals opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant (o.a. aanpak en verbreding A67). Principe 5 beschrijft dat de auto een zeer belangrijke rol vervult bij verplaatsingen buiten het stedelijk gebied. 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 / Openbaar vervoer alternatieve bereikbaarheid voor de auto te bieden. Tot zover kunnen wij ons hierin vinden. Echter, in principe 5 wordt ook gesteld dat investeringen in autobereikbaarheid geen taboe zijn, maar moeten passen bij de rol van de auto in de toekomst waarbij slimmer inzetten van de auto noodzakelijk is. De in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant oorspronkelijk doelstelling om te investeren in de robuuste randen zoals de A67 lijkt hiermee steeds verder uit beeld te raken, terwijl we eerder met elkaar hebben vastgesteld dat investeringen in de robuuste randen randvoorwaardelijk zijn voor het wel slagen van ons regionale mobiliteitsbeleid. De auto is en blijft een belangrijk vervoersmiddel, zo niet het belangrijkste vervoermiddel, zeker op (middel)lange afstand buiten het stedelijk gebied. Investeringen in het verbeteren van de autobereikbaarheid d.m.v. een aanpak van de robuuste randen A67 en N279 zijn voor ons randvoorwaardelijk en bittere noodzaak voor de bereikbaarheid van onze inwoners en ondernemers.	Overwegen tekstaanpassing principe 5	De tekst suggereert naar uw mening dat slimmer inzetten van de auto strijdig is met investeren in de infrastructuur. In het MMMP kijken we welke investeringen in autonetwerk nog nodig zijn irt robuuste randen. Maar we kijken ook welke mogelijkheden er nog meer zijn.

19. Asten (13)	Deel 2 - Leidende mobiliteitsprincipes Naast investeringen in de A67 en N279 zijn voor ons investeringen in het openbaar vervoer en fiets erg belangrijk, denk hierbij aan: o Versterking (H)OV Asten-Someren-Eindhoven o Versterking OV Asten-Helmond o Versterking OV Asten-Deurne o Versterking regionale fietsroutes naar Helmond en Deurne	HR7
19. Asten (13)	Investeringen als wederkeringheidAl jaren verzoeken wij de MRE, Provincie en Rijk om investeringen in mobiliteitsmaatregelen ook te laten landen in ons deel van de regio. Wederkerigheid is voor ons, zoals eerder in deze brief aangehaald, van essentieel belang om gezamenlijk te kunnen blijven optrekken. Echter, wij constateren dat grote investeringen in ons deel van de regio tot op heden uitblijven. Wij verzoeken het Poho Mobiliteit MRE de noodzakelijkheid van de verbreding van de A67 tot Asten te erkennen en als onderdeel van de robuuste randen op te nemen in het nader uit te werken MMMP later dit jaar. Hierbij verwijzen wij naar grote regionale gebiedsontwikkelingen met o.a. de zuidelijke ontsluiting van Helmond en de nieuwe mobiliteitsvisie Helmond waardoor de A67 en N279 een nog belangrijke functie zullen krijgen.	HR7
19. Asten (13)	Investeringen als wederkeringheid Tevens verzoeken wij het Poho Mobiliteit MRE om in aanloop naar het BO-Leefomgeving aankomend voorjaar, hierover afspraken te maken met de Rijksoverheid en de Provincie. Zie ook de recente brief over het convenant ‘Investeringen in ondernemingsklimaat microchipsector’ d.d. 28 maart 2024 tussen Rijk en regio, waarin is opgenomen dat het MIRT-onderzoek uit 2020 wordt geactualiseerd. Over deze actualisatie maken Rijksoverheid en regio, in aanloop naar het BO-Leefomgeving aankomend voorjaar, afspraken over de ambitie, contouren en de reikwijdte.	HR7
20. Laarbeek (14)	Allereerst willen wij aangeven dat het goed is dat er op regionaal niveau een mobiliteitsvisie wordt gemaakt en dat de economische ontwikkelingen daar ook aanleiding toe geven, plus dat de mobiliteitsproblemen nu al groot zijn en dat we deze alleen in regionaal verband kunnen oplossen. Daarnaast vragen we aandacht voor de bereikbaarheid van gemeenten (en kleine kernen) buiten het stedelijk gebied, ook met het OV. Met het oog op de schaalsprong, en het daarmee toevoegen van extra woningen, is het van wezenlijk belang dat het systeem van robuuste randen goed functioneert om te voorkomen dat sluipverkeer de leefbaarheid in de kernen onder druk zet. Het gebrek aan noodzakelijke voortgang op de dossiers N279 en de N615 Beekse Brug is een belemmering voor onze peelregio om aan de schaalsprong deel te kunnen nemen en daarmee onderdeel te kunnen zijn van het beoogde ‘één Daily Urban System’. Deze urgentie dient door het MRE, met name bij de Provincie, duidelijk kenbaar gemaakt te worden in het Meerjarig Multimodaal Mobiliteits Pakket (MMMP).	HR1 / HR7

20. Laarbeek (14)	Logistiek krijgt maar beperkte aandacht in de visie, terwijl dit een belangrijke positie heeft in de regio. De visie uitbreiden met het onderdeel logistiek waarin duidelijk wordt hoe de leidende principes van toepassing zijn op logistiek		Het ontbreken van goederenvervoer is inderdaad een ommissie. We voegen dit toe.
20. Laarbeek (14)	In de visie ontbreekt een ambitie qua duurzaamheid. In de Handleiding Regionale Mobiliteitsprogramma's van het Rijk staat expliciet vermeld dat in Regionale Mobiliteitsvisies een koppeling behoort te worden gemaakt met het Parijs Akkoord. Nu staat in de visie duurzaamheid alleen vermeld onder de term 'brede welvaart'	geen	Brede welvaart blijft het vertrekpunt
20. Laarbeek (14)	Er wordt gesproken over ambitie, doelstellingen, pijlers, strategie, uitgangspunt en leidende principes. Maar het is onduidelijk hoe deze zich tot elkaar en tot de visie verhouden. Een toelichting of vereenvoudiging is wensbaar om de Regionale Mobiliteitsvisie leesbaarder te maken.	geen	HR8 / HR9
20. Laarbeek (14)	Het gebruik van de terminologie corridor-gebiedsaanpak en 15 minuten stad wordt gebruik in het document, maar niet toegelicht of verweven gebruikt.	aanpassen tekst	15 minuten stad eruit, corridor- en gebiedsaanpak wordt toegelicht.
20. Laarbeek (14)	In de visie ontbreekt hulp aan bedrijven (van 100+ werknemers) om hun normeringsdoelstellingen te halen (wat betreft persoonsgebonden individuele mobiliteit).	geen wijzigingen	Vanaf 1 juli 2024 zijn alle organisaties met meer dan 100 medewerkers verplicht om de jaarlijkse zakelijke- en woon-werk mobiliteit te rapporteren. Wij zien niet wat de rol van de regio hierin is. Wel nemen we de bedrijfsbenadering op in het MMMP.
20. Laarbeek (14)	Rol werkgevers: aandacht voor thuiswerken en/of werktijden van werknemers verschuiven om toename van verkeer een halt toe te roepen of te verminderen	Toevoegen onderdeel over verandering van de mobiliteitsvraag.	De mogelijkheden voor het veranderen van de mobiliteitsvraag is inderdaad onvoldoende opgenomen in de visie. Dit gaat ook verder dan de rol van de werkgevers. We gaan dit toevoegen aan de visie.
20. Laarbeek (14)	Concrete tekstwijzigingsvoorstellen Pag 3: Tekst uit visie: -het tegen hoge kosten laten rijden van OV op trajecten en momenten met weinig reizigers steeds lastiger haalbaar. -> , Voorgestelde wijziging: het tegen hoge kosten laten rijden van OV op trajecten en momenten met weinig reizigers steeds lastiger haalbaar en inwoners laten staan omdat de bussen te vol is onwenselijk. Voor een goede bereikbaarheid van kleine kernen zal het onontkoombaar zijn dat lijnen onrendabel zijn. Toelichting: Ook andere kant benoemen: Trajecten waar bussen door rijden en reizigers moeten laten staat vanwege de volle bussen. Dit vraagt om aanpassingen.	geen	Dit is inderdaad ook een probleem. Het is echter niet nodig om hier een volledige opsomming te geven.

20. Laarbeek (14)	Pagina 4: Tekst uit de visie: De visie bouwt voort op de ontwikkelingsstrategie zuidoost-brabant, het MIRT-onderzoek verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport … Voorgestelde wijziging: De visie bouwt voort op studies en strategieën die eerder al neer zijn gelegd zoals Regionale Mobiliteitsagenda, Bereikbaarheidsakkoord, Bereikbaarheidsagenda, woondeal, verstedelijkingsakkoord, MIRT 2020 afspraken en de Brainportdeal 2022. Voorgestelde wijziging: Toelichting Relatie met eerder vastgesteld beleid; Bereikbaarheidsakkoord en –agenda ontbreken. Wij vinden dat de uitgevoerde studies en strategieën gebruikt moeten worden om tot snellere oplossingen, keuzes en uitvoer te komen.	Tekst aanpassen in geest opmerking	In het MMMP nemen we deze mee
20. Laarbeek (14)	Pag 5: Omdat grote Hubs niet aanwezig zijn in ons Oostelijke deel van de regio is dus een goede fietsverbinding naar Hubs vanuit ook kleine kernen noodzakelijk. Tekst uit visie:… stad en land, en daarbij spelen de hubs (8) een belangrijke rol, …. Voorgestelde wijziging: stad en land, en daarbij spelen de hubs (8) en fietsen een belangrijke rol , Toelichting: Hiervoor is de fiets uitermate geschikt.	geen	In MMMP wordt dit uitgewerkt
20. Laarbeek (14)	Pag 26: Tekst uit visie: Opbouw (H)OV -netwerk, inclusief ontwikkeling van de knopen. Voorgestelde wijziging: Opbouw (H)OV -netwerk, inclusief ontwikkeling van de knopen. Ontwikkeling en opbouw vraag gestuurd en flexibel OV netwerk. Ontwikkelen hub strategie op meerdere schaalniveaus. Toelichting: Flexibel OV en hub strategie toevoegen	Aanpassen tekst p26 (leidende mobiliteitsprincipes als basis)	Dank voor uw tekstsuggesties. We gebruiken ze bij herformulering van de tekst.
20. Laarbeek (14)	Pag 26: Opgenomen in visie: Robuuste randen en bundelroutes. Voorgestelde wijziging: Robuuste randen, bundelroutes en inprikkers.	geen	Inprikkers zijn veel minder dan de 'robuuste randen' en de 'bundelroutes' een aanduiding van het systeem.
20. Laarbeek (14)	Pag 28: In verbeelding ook de volledige robuuste randen, bundelroutes en inprikkers opnemen.Niet alleen onderdelen waar al afspraken over zijn gemaakt (A67) en N279 doortrekken tot Veghel. De verbeelding graag aanpassen op compleetheid	Verwijderen kaart.	HR10
21. Geldrop-Mierlo (15)	Het behouden en versterken van de economische positie, een goed huisvestingsklimaat, een goede leefbaarheid, een gezonde leefomgeving en dat alles met aandacht voor het klimaat maakt de uitdagingen voor de regio groot. Een goede bereikbaarheid van en binnen de regio is een daarbij een belangrijke voorwaarde om de uitdagingen succesvol aan te gaan. De gemeenteraad van Geldrop-Mierlo is daarom zeer positief ten aanzien van de voorgelegde Regionale Mobiliteitsvisie. Een visie die wat ons betreft snel en concreet wordt uitgewerkt		HR1

21. Geldrop-Mierlo (15)	Om de bereikbaarheid van de Brainportregio blijvend te kunnen garanderen zijn robuuste randen noodzakelijk. Wij roepen u dan ook op om hier werk van te maken. Wij zijn dan ook blij met de toezeggingen vanuit Den Haag en ook met de steun die er weer is voor de aanpak van de A67. In de Regionale Mobiliteitsvisie ontbreekt namelijk de aandacht voor de invloed op de verkeersdrukte die wordt veroorzaakt door het vrachtverkeer op de A67. We zijn van mening dat de verbreding van de A67 in ieder geval door moet lopen tot aan de N279. Daarbij moet er voor gezorgd worden dat de robuuste randen één systeem gaan vormen en op elkaar worden aangesloten en doorgaand verkeer om de regio heen geleid wordt.	geen	HR7 / HR6
21. Geldrop-Mierlo (15)	Binnen de robuuste randen is een update van het OV nodig. Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar de huidige vormen van OV, maar moet er ook aandacht zijn voor alternatieven. Daarbij moet ingezet worden op hoogwaardig openbaar vervoer, zodat in de toekomst ombouw naar railsystemen niet op voorhand geblokkeerd wordt. We zijn er dan ook voorstander van om de inrichting van het traject Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond als HOV-as uit te voeren. Daarbij moet er ook aandacht zijn voor een decentraal systeem; niet alles hoeft bijv. via Eindhoven Centraalte gaan. Rechtstreekse verbindingen tussen bijv. Geldrop en ASML, HTC zijn wenselijk.	geen	In het MMMP-proces starten we met een omschrijving van het OV-netwerk. De ambitie van een HOV-as Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond brengen we daarbij in. We kijken ook naar tangentiële verbindingen.
21. Geldrop-Mierlo (15)	Om de hele regio bereikbaar te houden is het wenselijk dat het decentrale OV systeem op de robuuste randen bereikbaar is middels hubs op de diverse plaatsen. En daarnaast is er ook aandacht nodig voor het stimuleren van deelmobiliteit en voor de door ontwikkeling van de zogenaamde "meerijddiensten" en uitbreiding van het fietsnetwerk zoals die genoemd worden in de visie.	Geen	HR1
21. Geldrop-Mierlo (15)	En voor het openbaar vervoer moet uiteraard gelden dat dit voor iedereen betaalbaar is en blijft. De exploitatiebijdrage van de provincie aan het openbaar vervoer zal de komende jaren fors verhoogd moeten worden om de schaalsprong zoals opgenomen in de Regionale Mobiliteitsvisie te kunnen realiseren.	geen	HR4
22. Veldhoven (16)	Mogelijke verbeterpunten Wij geven u de volgende punten mee ter verbetering c.q, ter overweging bij het opstellen van de definitieve Regionale Mobiliteitsvisie 2040: 1. Wij hechten veel waarde aan (een vorm van) participatie. Raadpleeg het bedrijfsleven bij de totstandkoming van de Regionale Mobiliteitsvisie. Een volgende keer zien we overigens ook graag dat inwoners betrokken worden bij het opstellen van een dergelijke visie	geen	Deze visie stellen we op vanuit het perspectief van de overheden, waarbij we zeker de belangen van het bedrijfsleven in acht nemen. Als het concreter wordt, bij het MMMP, zullen we meer contacten leggen richting bedrijfsleven. Wij zien de raden bij het opstellen van een visie als een geschikte vertegenwordiging
22.Veldhoven (16)	2. In de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant (d.d. 13 juli 2023) staat op bladzijde 5: '6, Voor een aantal knelpunten blijft investeren in de weginfrastructuur nodig, zowel op het hoofdwegennet, het provinciale wegennet als het onderliggende wegennet. Dit wordt in regionale multimodale bereikbaarheidspakketten uitgewerkt, overigens zonder financiële afspraken.' Klopt het dat in de multimodale bereikbaarheids-/mobiliteitspakketten (MMMP) wel financiële	geen	Het MMMP is de basis voor het maken van financiële afspraken.

	afspraken worden gemaakt? Invulling geven aan financiële , afspraken bij deze pakketten lijkt ons namelijk wel nodig;		
22. Veldhoven (16)	3. Duurzaamheids- en milieudoelstellingen mogen explicieter in de visie opgenomen worden. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over kllimaatdoelstellingen op bladzijde 11, Maar er wordt niet aangegeven welke doelstellÍngen dit zijn. Als deze helder zijn, kan dit naar onze mening in de visie worden opgenomen. Dat geldt ook voor duurzaamheidsdoelen.	geen	We nemen in de visie geen kwantitatieve doelstellingen op.
23. Bergeijk (17)	Graag aan de leidende mobiliteitsprincipes toevoegen dat ook de niet-stedelijke gebieden bereikbaar blijven / worden middels openbaar vervoer		HR4
23. Bergeijk (17)	nadrukkelijker aandacht te besteden aan het openbaar vervoer voor de hele regio met innovatieve en toekomstbestendige oplossingen;		HR4
23. Bergeijk (17)	het openbaar vervoer meer als een basisvoorziening te beschouwen en keuzes voor investeringen minder te laten leiden door rendabiliteit van bepaalde lijnen;		HR4
23. Bergeijk (17)	nadrukkelijk in te spelen op de verwachte groei van de regio, de daarbij behorende inwoners en bedrijven in onze regio.	Geen	Volgens ons doen we dit juist in de visie.
23. Bergeijk (17)	En in die zienswijze aan te geven dat de gemeenteraad van Bergeijk vraagt om in de uitwerking van de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040, middels de MMP's: a. nadrukkelijker aandacht te hebben voor goed openbaar vervoer naar Eindhoven airport, zowel vanuit het centrum als vanuit hubs rondom Eindhoven;	Geen	HR7
23. Bergeijk (17)	aandacht te hebben voor het principe dat niet al het openbaar vervoer via Eindhoven als knooppunt wordt geleid, maar ook om Eindhoven heen zodat het mogelijk is om met het OV te reizen zonder daarvoor in het centrum van Eindhoven te komen;	Geen	In de uitwerking in het RMMMP nemen we tangentië;e verbindingen mee.
23. Bergeijk (17)	nadrukkelijker aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van de kleinere kernen (ook onderling) en buitengebieden met openbaar vervoer, middels een fijnmazig systeem;		HR4
23. Bergeijk (17)	vol in te zetten op de mobiliteitstransitie. Dit betekent ook dat de middelen die klaarliggen gebruikt worden voor het beter benutten van het bestaande asfalt (bijvoorbeeld een spitsstrook).		Het voorbeeld dat u gebruikt zien wij niet als schoolvoorbeeld van mobiliteitstransitie. Het kan wel nodig zijn als onderdeel van het Regionale Mobiliteitssysteem.
24. ANWB	Als ANWB staan we positief tegenover het concept van een multimodaal mobiliteitspakket dat zich richt op het opbouwen van een geïntegreerd netwerk van verschillende vervoersmodaliteiten. Het benadrukken van leidende mobiliteitsprincipes, zoals het ontwikkelen van fiets- en OV-netwerken op verschillende schaalniveaus en het bevorderen van slimme mobiliteit met aandacht voor innovatie en digitalisering, is een stap in de goede richting.		HR1

24. ANWB	Het verleggen van de focus naar duurzame mobiliteit, met een uitdaging voor de prioritering van automobiliteit en een oproep tot efficiëntie en effectiviteit, weerspiegelt de noodzaak om onze mobiliteitsinfrastructuur aan te passen aan toekomstige uitdagingen, zoals leefbaarheid en milieu.		HR1
24. ANWB	De aanpak om bestaande investeringen als vertrekpunt te nemen voor verdere ontwikkelingen in mobiliteit, met inachtneming van lopende onderzoeken en overeenkomsten, getuigt van een doordachte benadering en samenwerking tussen verschillende belanghebbenden.	Geen.	HR1
24. ANWB	Het benadrukken van corridors en gebiedsgerichte maatregelen als essentieel voor een coherente mobiliteitstransitie in de regio is een logische stap. Het erkennen van de diversiteit aan mobiliteitsbehoeften en het aanpassen van maatregelen per corridor en gebiedstype is cruciaal voor een effectieve implementatie.	Geen.	HR1
24. ANWB	We hebben de volgende aandachtspunten: We missen nog de betrokkenheid van belanghebbenden zoals burgers, bedrijven of lokale gemeenschappen bij het opstellen van het mobiliteitspakket. Het is essentieel om deze belanghebbenden te betrekken om draagvlak te creëren en ervoor te zorgen dat de voorgestelde maatregelen aansluiten bij hun behoeften.	Geen	Is vooral bij uitvoering van belang. Hierbij zeker ook rol gemeenten.
24. ANWB	Hoewel wordt gesproken over gezamenlijke financiering, wordt niet duidelijk gemaakt hoe deze financiering zal worden gerealiseerd en welke partijen hierbij betrokken zullen zijn. Dit kan vragen oproepen over de haalbaarheid en duurzaamheid van de voorgestelde maatregelen. Hetzelfde geldt voor de prioritering van maatregelen. Als we het goed begrijpen wordt het uitwerken hiervan één van de taken van de op te zetten programma organisatie.	Geen.	Dit is een onderdeel van het MMMP.
25. Cranendonck (18)	1. Hoewel een visie een lange termijn plan zou moeten zijn dat richting geeft en dus globaal is, is hier vaak het 'hier en nu' aan de orde. De visie moet aangeven wat de regio in de toekomst op het gebied van mobiliteit denkt nodig te hebben. Of dat wel of niet betaalbaar is, is nu nog van secundair belang.	Tekst op p3 onder autonome ontwikkelingen aanpassen.	Mee eens. Tekst op pagina 3 verwijst naar ontwikkelingen die we nu zien ontstaan. Dit wordt niet zo gelezen. Passen we aan
Cranendonck (18)	2. De visie is nog te onduidelijk in zijn structuur en is niet coherent in de uitwerking van sommige onderwerpen. Als preciezer verwoord zou worden wat de koppelingen, ambities en principes zijn en hoe deze uit elkaar volgen, zorgt dat later voor betere overeenstemming en draagvlak in de regio.		HR8 / HR9
Cranendonck (18)	3. Wij verzoeken u om het samenstellen van het maatregelenpakket meer gestructureerd aan te pakken. Als een objectief systeem wordt gemaakt waaraan alle projecten getoetst worden, zorgt dat voor een betere focus naar het doel (slim, integraal, regionaal mobiliteitssysteem).		Uitdaging voor MMMP
Cranendonck (18)	4. Daaraan gerelateerd verzoeken wij u keuzes die vanuit het maatregelenpakket komen, adequaat te onderbouwen waarbij de gedachte van één mobiliteitssysteem voor de gehele regio centraal staat. Voorts refereren wij aan de volgende passage in de notulen bij het AB-besluit over het vrijgeven van de regionale bekostigingsmethodiek (vastgesteld dd. 25 oktober 2023) van de AB-vergadering van 5 juli 2023: "Ook bij toekomstige mobiliteitsontwikkelingen binnen de MRE is het uitgangspunt dat de MRE één		Uitdaging voor MMMP

	ecosysteem is, waarbij deze mobiliteitspakketten de gehele regio vertegenwoordigen en gezamenlijke financiering plaatsvindt op basis van de vastgestelde bekostigingsmethodiek en wederkerigheid."	
Cranendonck (18)	5. Wij merken op dat de huidige versie van de mobiliteitsvisie grotendeels in lijn is met de Regionale Ontwikkelstrategie. Echter we vragen u ontwikkelprincipe 5 van de Regionale Ontwikkelstrategie (HOV en fiets als mobiliteitsdrager voor de regio; auto-infrastructuur is aanvullend) als leidend te hanteren in relatie tot mobiliteitsprincipes 4, 5 en 7. Deze laatste zijn onzes inziens verdiepend aan ontwikkelprincipe 5 van de Regionale Ontwikkelstrategie.	HR8
Cranendonck (18)	6. In de visie moet duidelijker naar voren komen dat mobiliteit bereikbaar en (financieel) toegankelijk is voor iedereen. Mobiliteit kan nooit een 'luxegoed' worden of op afstand staan van gemeenschappen.	HR 4
Cranendonck	7. Cranendonck wil dat in de visie opgenomen wordt dat er gekomen wordt tot een uitwerking van een hoofdroutestrategie voor snelwegen (A2 en A58 & A67), waar nadrukkelijk ook het traject A2-zuid onderdeel van uitmaakt. Aspecten als doorstroming, veiligheid, leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke inpassing dienen in deze strategie centraal te staan. Wij zien dit als principe zoals genoemd en opgesomd op pagina 9, als centraal element zoals deze worden benoemd en opgesomd op pagina 26 en als onderdeel van de 'Corridor en gebiedsgerichte koppeling van maatregelen' ook op pagina 26 van de consultatieversie van de mobiliteitsvisie.	HR6 en HR7
Cranendonck	8. Dat in het nog op te stellen maatregelenpakket (MMMP) er urgentie wordt gegeven om het verkeer op de A2-zuid te laten doorstromen ter bevordering van de bereikbaarheid van het centrum van de Brainportregio voor de inwoners en bedrijven ten zuiden van Brainport die dagelijks reizen naar dit centrum. Met de juiste maatregelen kan hierbij ook de leefbaarheid en gezondheid voor inwoners in Cranendonck, specifiek voor de inwoners in Maarheeze, positief worden beïnvloed. Mogelijkheden als verbreding en ondertunneling kunnen hierbij een oplossing zijn.	HR7
26. Deurne, Concept reactie	Allereerst willen wij aangeven dat het goed is dat -mede gelet op de diverse ontwikkelingen op regionaal niveau- een breed gedragen mobiliteitsvisie wordt opgesteld. De uitdagingen op de dag van vandaag zijn vaak al (te) groot en daarom is het goed dat we deze in samenwerking en in regionaal verband aanpakken. Deze visie draagt daar goed aan bij en is daarom een uitstekende basis om daar samen aan te gaan werken.	HR1

26. Deurne, Concept reactie	De gemeente Deurne is “geen stad of dorp”, maar een plattelandsgemeente met één grotere kern en meerdere daaromheen liggende kleinere kernen in landelijk gebied. Dit vraagt expliciet om bijzondere aandacht voor een goede en gegarandeerde bereikbaarheid, zowel in de brede regio (Deurne, in verbinding met het stedelijk gebied) als in onderling verband binnen de eigen gemeentegrenzen.	Geen	Mee eens. Volgens ons zijn regionale uitdagingen hierin voldoende meegenomen in de visie.
26. Deurne, Concept reactie	Door maximaal, maar wel goed doordacht in te zetten op de mobiliteitstransitie (door middel van duurzame mobiliteit, zoals fiets,OV of deelmobiliteit) kan hierin veel worden bereikt. Ook in Deurne is en blijft hier veel aandacht voor.		HR1
26. Deurne, Concept reactie	Een goed functionerend wegennet op (boven-)lokaal en regionaal niveau blijft nu en ook zeker in de toekomst in de directe omgeving van Deurne van wezenlijk belang. In de voorliggende consultatievisie lijkt het wegennet in de gehele MRE-regio (en zeker in de buiten-/ landelijke gebieden) een onderschoven kindje en lijkt het erop dat de mobiliteitstransitie alle problemen voor het wegverkeer oplost. Onze zienswijze is daarop wat meer afwijkend en mag er wat ons betreft meer accent (blijven) liggen op een goed functionerend wegennetwerk in onze regio, nu en in de toekomst.		HR6
26. Deurnen, Concept reactie	De komend jaren wordt vooral stevig ingezet op de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van Eindhoven en de direct aangrenzende omgeving. Deze ontwikkeling gaat gepaard met een stevige uitbereiding van het aantal noodzakelijke woningen. Deze zijn veelal voorzien in het gebied ten oosten van Eindhoven (Eindhoven-Helmond-Deurne). Deze “nieuwe inwoners” van onze MRE-regio dienen te allen tijde goed bereikbaar te zijn en moeten in staat zijn zich op een goede laagdrempelige wijze, veilig en snelle manier te verplaatsen. Vandaar de suggestie om de specifieke vraag op het gebied van mobiliteit: “Waar wonen de werkers binnen de MRE, welke consequenties/gevolgen heeft dit en wat gaan we hieraan doen?” meer uit te stippelen in de visie.		Dit vraagstuk is meer een onderwerp voor de regionale ontwikkelstrategie. In het MMMP hoeden we rekening met deze ontwikkelingen
26. Deurne, Concept reactie	Het verder investeren op een goed functionerend en ontsluitend wegennetwerk is zo ongeveer het sluitstuk van oplossingsrichtingen die onze regio bereikbaar moeten houden. O.a. gelet op stevige ontwikkelingen in het gebied DeurneWest - Helmond-Oost en Gemert-zuid, in relatie tot het landelijkere gebied is de noodzaak van een robuuste rand of herziening van de structuur ter plekke van cruciaal belang, om deze hoek van de MRE bereikbaar te houden. Momenteel staat de garantie van deze bereikbaarheid al stevig onder druk. Inhakend op de visievorming, mag mogelijk ook meer ingezoomd worden over de aandacht en aanpak van dit gebied en wegennetwerk. Hoe gaan we dit bereikbaar en “berijdbaar” houden? Hier mag wat explicieter op in gegaan worden als bijzondere schakel / puzzelstuk in de opgave in en rondom de MRE.		‘HR6

26. Deurne, Concept reactie	Toekomst OV-stations i.r.t. regionale/lokale HUB-functie. HUB's gaan een bijzondere rol vervullen in ons toekomstig verplaatsingsgedrag. Het is in de visie ook als zodanig benoemd, maar weinig specifiek gemaakt. Waar liggen de mogelijkheden om een HUB-functie ge realiseren? Het station in Deurne wordt zeer regelmatig aangewezen als belangrijke locatie om in een dergelijk HUB te voorzien, voornamelijk om de schakel te vormen van verplaatsingen noord-zuid naar oost-west v.v. Een nader duiding van de strategie en potentiële locaties (groot en klein) zou een toevoeging zijn in het integrale visiedocument.		HR7
26. Deurne, Concept reactie	Fietsnetwerk Doortraproutes: Het netwerk van Doortraproutes in het MRE-gebied leiden allemaal naar Eindhoven-Centrum. Hierdoor lopen de Doortraproutes aan het einde van de netwerken "dood" in buitengebieden. Vanuit onze buurprovincie Limburg, wordt meer toegewerkt aan volledig aan elkaar geschakelde Doortraproutenetwerken. Voorbeeld hiervan is de route Venlo – Horst – Deurne – Helmond – Eindhoven. Door dit netwerk sluitend te maken, biedt dit meer kansen het verplaatsingsgedrag (ook over de provinciegrens heen) te optimaliseren. Mogelijk is dit niet enkel in deze hoek aan de orde, maar wellicht ook elders		HR3
26. Deurne, Concept reactie	Borging eerder gemaakte afspraken: Waar is de koppeling gemaakt tussen nog actuele afspraken uit het (recente) verleden en de borging daarvan, bijvoorbeeld gemaakt in het kader van de Regionale MobiliteitsAmbitie (RMA). Afspraken die bijdragen aan en in lijn liggen met de nieuwe visie-uitgangpunten dus. Kan ervan uitgegaan worden, dat concretere afspraken hieromtrent, kunnen worden overgenomen en landen in bijvoorbeeld het nog op te stellen MMMP (Multi Modaal MobiliteitsPakket)?	Geen	Dit is een onderwerp voor het RMMMP.
27. Best	De voorgestelde behandeltermijn na vrijgave van de Regionale Mobiliteitsvisie vanuit het MRE is te kort om een goed raadsproces te doorlopen. Dat was namelijk 8 weken met een later opgenomen verlenging van 2 weken om een concept zienswijze te schrijven en hier vervolgens als college en raad een besluit over te nemen. Om toch op tijd een zienswijze in te kunnen dienen, hebben we als raad voor een alternatief proces gekozen, dat onder tijdsdruk stond en daarom ook niet prettig verliep. Wij verzoeken het MRE daarom om in het vervolg in een vroeg stadium een realistische planning af te stemmen met de raadsgriffiers uit de regio, zodat colleges en raden voldoende tijd hebben om een goede invulling te geven aan hun rol.		Excuses voor het ongemak. We nemen de leerervaringen mee.
27. Best	Voorkomen van woon-werkverkeer als eerste stap: De aanwezigheid van goede mobiliteitsvoorzieningen is belangrijk en draagt bij aan het welbevinden van onze inwoners. Echter relevant is de afweging of de verplaatsing daadwerkelijk gemaakt dient te worden. Ook een verplaatsing voorkomen kan ook bijdragen aan bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Denk hierbij aan het stimuleren van thuiswerken.	In visie prominenter plaats voor verminderen mobiliteitsvraag.	Mee eens.

27. Best	Regionale Mobiliteitsvisie als richtinggevend en prioriteit stellend kader: Het belang van het hebben van een Regionale Mobiliteitsvisie wordt onderschreven. Het is essentieel dat de uitgangspunten vanuit deze visie op een transparante wijze worden doorvertaald naar het te ontwikkelen Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP), zodat op inhoudelijke argumenten de juiste afwegingen en prioriteitsstellingen kunnen worden gemaakt. Daarbij wordt in de visie aangegeven dat er spelregels zijn voor de inhoudelijke afweging welk project wordt uitgevoerd, met welke prioriteit en financiële afspraken. Een van deze spelregels geeft aan dat "Periodiek wordt het ontwikkelpad herijkt waarbij expliciet getoetst wordt of het pakket nog bijdraagt aan de multimodale inhoudelijke doelstellingen". Het is ons onduidelijk op welke manier deze toetsing plaatsvindt en wat de gevolgen zijn (voor uitvoering, prioritering en financieel) als een pakket niet of niet meer bijdraagt aan de multimodale inhoudelijke doelstellingen.		Wordt in MMMP verduidelijkt.
27. Best	Visie voor elke doelgroep: De visie en de uitwerking van het MMMP dient gericht te zijn op alle doelgroepen. In het bijzonder vragen we hierbij aandacht voor de ouderen (seniorenvervoer) en het leerlingenvervoer. Hierbij vragen we speciale aandacht voor het strategisch positioneren van relevante voorzieningen als ziekenhuizen, scholen, sportaccommodaties, winkels enz. Bij deze afweging zou het Poho Ruimte (en Wonen) een relevante rol dienen te spelen.	Geen	In de visie gaan we niet in op mobiliteit voor verschillende doelgroepen. In de uitwerking van de maatregelen in het MMMP houden we hiermee rekening.
27. Best	Ontwikkeling openbaar vervoer netwerk (bus): In de visie en de leidende principes voor het multimodaal mobiliteitspakket is de mobiliteitstransitie een belangrijk aspect. Een van de pijlers die bijdraagt aan de mobiliteitstransitie is de bereikbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Voor met name het netwerk en de beschikbaarheid van het busverkeer willen wij onze zorgen uitten. De potentie van het busvervoer wordt niet optimaal benut en bij de uitgangspunten voor concessies in andere regio's van de provincie zien we dat er gesproken wordt over het terugbrengen van het aantal buslijnen en/of de buslijnen alleen in de spitsperiode te laten rijden. Dit draagt ons inziens niet optimaal bij aan de mobiliteitstransitie zoals beschreven staat in de visie. Om de mobiliteitstransitie op gang te brengen voor nieuwe wijken of wijkuitbreidingen, is voldoende beschikbaarheid van buslijnen van groot belang. We verzoeken het MRE/Provincie Noord-Brabant te onderzoeken of in het MMMP/concessie een busontsluiting voor de noordelijke wijken van Best (Steegsche Velden, Boomgaard en Aarlesche Erven inclusief rafelranden) mogelijk kan worden gemaakt. Dit onderzoek kan samen met buurgemeenten zoals Son en Breugel plaatsvinden.		HR4 / HR7
27. Best	Daarnaast is ook de ontwikkeling en het doortrekken van de Brainportlijn vanaf de te ontwikkelen Hubs aan A58 en A2 naar het Regionale OV-knooppunt NS-station Best essentieel voor het oplossen van het toekomstig congestieprobleem aan de noordzijde van de Brainportregio (A2, A58 en A50). Een belangrijk element hierbij is parkeren bij en in de omgeving van Best. Daarover willen uenwe afstemming in een nog op te stellen regionale		HR 7

	parkeerstrategie, waarbij parkeren rondom o.a. de Hubs, Eindhoven Airport, Eindhoven centrum en ASML afgestemd moet worden.	
27. Best	We willen erop aandringen om naast de bestaande openbare vervoersmiddelen, zoals de bus, ook te blijven kijken naar de meerwaarde van nog niet aanwezige hoogwaardige openbare vervoersmiddelen (HOV) in de regio. Om daadwerkelijk de druk op het wegennet en het milieu drastisch te verminderen, hebben we goede aanvullingen nodig voor regionaal vervoer die gedragsverandering en vervoerkeuzes faciliteert. Het gaat met name om vervoersalternatieven die in de praktijk gunstiger zijn dan de keuze voor de auto. Hierbij kan gedacht worden aan o.a. de inzet van moderne hoogwaardige vervoersmiddelen, dit in het kader van de schaalsprong en de te realiseren duurzaamheidsambities.”	HR 4 / Voor nu leggen we de focus op het ambitieuze plan om de voorgestelde HOV-structuren te realiseren en het agenderen van een mogelijke uitbouw.
28. Gemeente Weert	Als onderdeel van het Daily Urban System van Brainport Eindhoven, is de strategische positie van Weert van groot belang. Deze positie benadrukt de noodzaak van een grensoverschrijdende visie op mobiliteit en de integratie van Weet in de Regionale Mobiliteitsplanning. Wij verzoeken dan ook om een aanpassing van de mobiliteitsvisie, waarin expliciet aandacht wordt besteed aan de rol van zowel Weert als de provincie Limburg. Het is belangrijk dat onze unieke positie en potentieel worden erkend en geïntegreerd in de toekomstplannen.	HR3
29. provincie Limburg (Nl)	In de visie missen wij de aandacht voor het grensoverschrijdende netwerk en het belang van grensoverschrijdend samenwerken en krachten bundelen. Het daily urban system van Eindoven rijkt verder dan de provincie en landsgrensen en daarom is grensoverschrijdende samenwerking in deze regio van groot belang. De samenwerking in de regio Weert-Eindhoven, vinden wij belangrijk. Met het oog op de diverse sterk met elkaar samenhangende mobiliteitsopgaven aan beide zijden van de provinciegrens, zien wij voldoende aanleiding op de grensoverschrijdende samenwerking in de komende periode verder te intensiveren. We blijven met andere woorden graag aangesloten op de planvorming in de MRE regio.	HR3