

Addendum

**We zijn samen één regio en zetten ons daarom samen in voor het realiseren van onze mobiliteitsambities en opgaven.**

Mobiliteit is zonder twijfel een opgave die we regionaal moeten oppakken. Verplaatsingen houden immers niet op bij de grens van de gemeente en daarom moet een mobiliteitssysteem ook over gemeentegrenzen heen georganiseerd worden. Bovendien is het uitgangspunt dat het aanpakken van een knelpunt op de ene plaats niet mag leiden tot een nieuw knelpunt op een andere plaats. Daarom werken we als regio samen aan het bepalen en realiseren van onze gezamenlijke mobiliteitsambities en opgaven, maar geven elkaar wel de ruimte voor invulling vanuit ieders eigen, specifieke achtergrond.

**Het mobiliteitssysteem van de toekomst vraagt om een omslag in denken en handelen.**

We zien de wereld van mobiliteit in hoog tempo veranderen. Met als gevolg dat ons mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt. Files nemen toe, het ov-systeem kraakt en de negatieve effecten van mobiliteit op onze leefomgeving en leefkwaliteit doen zich steeds meer gelden. Een goede bereikbaarheid is en blijft cruciaal voor het functioneren van onze maatschappij en een concurrerende economie. Het is daarom hoog tijd voor nieuwe oplossingen, redenerend vanuit leefkwaliteit, duurzaamheid en klimaatbestendigheid.

**Daarom zetten wij als samenwerkende overheden in op mobiliteitstransitie in de regio.**

Bij de mobiliteitstransitie horen aanpassingen in infrastructuur, voorzieningen en faciliteiten. Denk hierbij aan het versterken en beter onderling verknopen van netwerken voor lopen, fietsen en OV en autonetwerk. Er is een groot belang in het realiseren van plaatsen waar uitwisseling tussen netwerken en vervoermiddelen mogelijk is. Extra uitbreiding van het wegennet is mogelijk als het niet anders kan, als het nodig is om de tijd te winnen die de transitie nodig heeft.

**Met het Korte Termijn-maatregelenpakket A2 randweg (KTM) zetten we als regio de eerste stap in de mobiliteitstransitie.**

In het pakket ligt de nadruk op maatregelen die zonder twijfel aan de mobiliteitstransitie gaan bijdragen en relatief snel kunnen worden geïmplementeerd. Dit pakket is in 2019 ontwikkeld en in de afgelopen twee jaar verder geconcretiseerd en uitgewerkt. Het primaire doel van dit pakket is om het 'kantelpunt', het moment waarop nog meer structurele filevorming ontstaat, te verschuiven van 2025 richting 2030-2035. Dat geeft meer tijd om de mobiliteitstransitie voor de toekomst verder uit te werken.

**De mobiliteitstransitie vraagt op korte termijn om nog veel meer maatregelen in de gehele regio.**

Naast het KTA-pakket zijn er nog vele maatregelen nodig om het mobiliteitssysteem in Brainport robuust te maken voor de toekomst. Daarom is in het Brainport bid is ook opgenomen dat we nog gaan doorprogrammeren. Daarvoor moeten wij als regio ons huiswerk doen en met elkaar het complete plan voor alle delen van de regio verder vormgeven. Dit doen we door met elkaar strategische afspraken te maken over onze ambities en opgaven, waarvoor we ons samen willen gaan inzetten.

De eerste stappen zijn al gezet door het maken van afspraken met het Rijk en de provincie in het MIRT over verstedelijkingsopgaven rondom wonen, werken en infrastructuur. Vanuit de regio worden deze nu aangevuld met wonen, werken en infrastructuur voor de hele regio in de ontwikkelstrategieën.

In navolging op het KTA-pakket worden door de subregio's Oost en Zuid vergelijkbare 'bereikbaarheids'-pakketten samengesteld. Die moeten ervoor zorgen dat ook deze delen van Brainport tijdig worden toegerust voor een gezonde toekomst. Enkel met de toevoeging van deze subregionale bereikbaarheidspakketten zal de potentie van het KTA-

pakket ten volle kunnen worden benut. De gezamenlijke versterkte aanpak zal het verschil maken voor de duurzame bereikbaarheid van onze regio.

### **De regionale opgaven worden opgenomen in de Regionale Mobiliteitsagenda 2023-2027 (RMA)**

Het concretiseren van de 'bereikbaarheids'-pakketten voor Oost en Zuid krijgt vorm door de regionale opgaven die hieruit voortvloeien op te nemen in het RMA en deze te programmeren en te faseren. Ook vanuit de andere subregio's en beide steden worden nieuwe maatregelen aangedragen. De subregionale opgaven worden samengebracht, waarna gezamenlijk wordt besloten welke opgaven van regionaal belang zijn en opgenomen worden in de RMA. Daarmee komen we dus tot een totaal mobiliteitsagenda waar de regio als geheel baat bij heeft.

### **De RMA vormt de regionale basis voor financiering en uitvoeringskracht**

Op basis van het RMA wordt door de gehele regio een lobby ingezet voor financiering vanuit het Rijk en Provincie voor het realiseren van het mobiliteitsprogramma dat jaarlijks wordt bijgesteld. In het RMA worden ook afspraken gemaakt over hoe we het mobiliteitsprogramma gaan realiseren, doormiddel van financiering en uitvoeringskracht. Hiervoor worden de financieringsuitgangspunten uit het "KTA A2 randweg" en de "financieringsmethodiek schaa sprong Brainport" als basis gebruikt.