

Mobiliteit op maat

Hart van Brabant:
leefbaar en bereikbaar



REGIO | HART
VAN | BRABANT



regionale
samenwerking
mobiliteit

Regionale Beleidsagenda Mobiliteit 2021-2024



Colofon

opdrachtgever

regionale samenwerking mobiliteit Hart van Brabant

oplage

50

opstellen beleidsagenda

Royal HaskoningDHV

herschrijven tot leesniveau B1 en eindredactie

www.penenpotlood.nl

vormgeving

www.kikkesite.nl

credits van een groot deel van de gebruikte foto's

Regio Hart van Brabant/VanBerkel.studio

credits coverfoto

Ton van Rooij

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Introductie	8
1.2 Verbonden met andere beleidskaders	11
1.3 Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2 Een andere benadering	15
2.1 Focus op nieuwe mogelijkheden	16
2.2 Gebruiker centraal, datagestuurd en gebiedsgericht	19
Hoofdstuk 3 Visie op en ambities voor de mobiliteit	23
3.1 Onze visie: het streefbeeld voor 2030	24
3.2 Onze ambities	26
Hoofdstuk 4 Doelen en opgaven	27
4.1 Schoon, stil en gezond	28
4.2 Veilig	29
4.3 Inclusief	30
4.4 Robuust en betrouwbaar	31
4.5 Slim en efficiënt	32
Hoofdstuk 5 Deelagenda's	33
5.1 De onderzoeksagenda	34
5.2 De experimenteer- en innovatieagenda	35
5.3 De lobbyagenda	36
5.4 De investeringsagenda	36
Hoofdstuk 6 Aanpak en samenwerking	39
6.1 Programmatische aanpak	40
6.2 Uitvoering en monitoring	41
6.3 Samenwerking	41
Achtergrondinformatie	44
1. Schets van Hart van Brabant	44
2. Trends en ontwikkelingen	48



Samenvatting

In Hart van Brabant werken we op het gebied van mobiliteit nauw samen. De samenwerkingspartners zijn de 8 regiogemeenten, de provincie Noord-Brabant, politie en Rijkswaterstaat (RWS). Deze partners maken elke 4 jaar een

nieuwe beleidsagenda. Deze Regionale Beleidsagenda Mobiliteit 2021-2024 is méér dan een actualisatie van zijn voorganger. Want 'de wereld' en dus daarmee ook de opgaven veranderden de afgelopen jaren flink.

Eerder hadden we vooral aandacht voor betere bereikbaarheid van en in onze regio, leefbaarheid en verkeersveiligheid. We verleggen onze aandacht nu meer naar de ambities voor het klimaat, duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Dit vraagt om een nieuwe aanpak van onze beleidsagenda: meer strategisch en integraal aangepakt. Zo blijft regio Hart van Brabant ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar. We dragen daarmee op het vlak van mobiliteit ook meteen bij aan de (inter)nationale klimaatafspraken.

Ambities

Onze visie richt zich op 2030. Dat is de stip op de horizon. De visie schetst de belangrijkste kenmerken van het gewenste mobiliteitssysteem waar we naar toe willen werken. Daarvoor hebben we voor de komende 10 jaar 5 ambities voor de mobiliteit in Hart van Brabant geformuleerd:

- schoon, stil en gezond
- veilig
- inclusief
- robuust en betrouwbaar
- slim en efficiënt.

Opgaven

Om deze ambities te halen, hebben we ze vertaald naar doelen en opgaven voor de periode 2021-2024. Dat brengt ons dichterbij waar we willen staan in 2030. Zónder de uitdagingen in het hier en nu te vergeten. We benaderen de opgaven waar mogelijk vanuit de invalshoeken gebiedsgericht, de gebruiker centraal en datagestuurd. Zo proberen we zoveel mogelijk aan te sluiten bij de behoeften en kenmerken van de regio.

Deelagenda's

We hebben de opgaven uitgewerkt in 4 deelagenda's. Dat zijn de onderzoeksagenda, experimenteer- en innovatieagenda, lobbyagenda en investeringsagenda. Die vormen samen een adaptieve agenda. Dat betekent dat we elk jaar kunnen bijsturen en/of aanvullen waar nodig. Die veranderingen vertalen we in het jaarlijks uitvoeringsprogramma met inspanningen. De stikstof- en coronacrisis laten zien hoe belangrijk het is om het beleid aan te willen/kunnen passen.

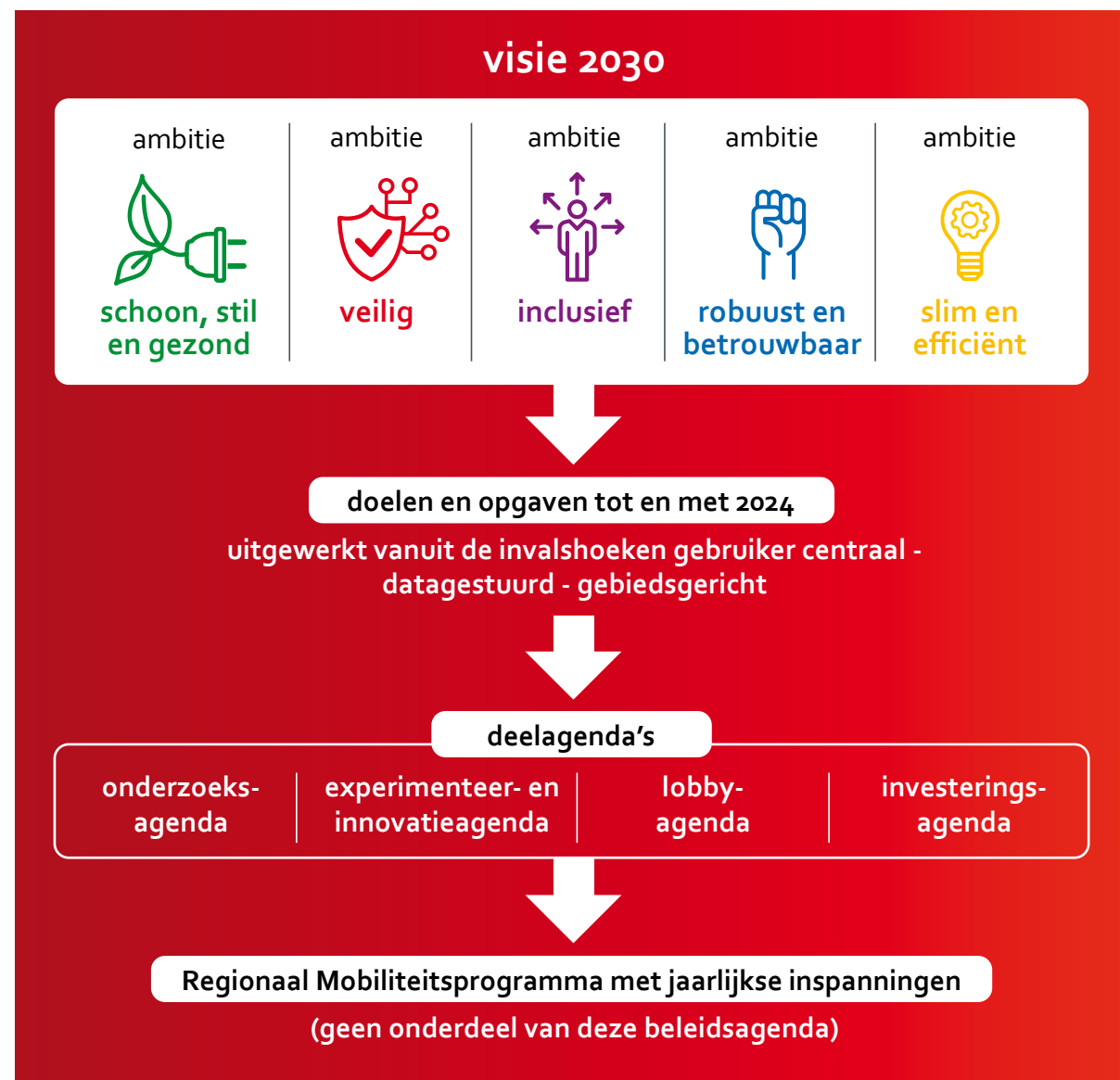
Nauwe samenwerking

Het realiseren van de regionale ambities is een forse uitdaging. Daarvoor is nauwe samenwerking tussen de provincie, gemeenten en de belangrijkste partners in de regio nodig. Dat vraagt om een perspectief voor de lange periode. Daarnaast is er een gestructureerde aanpak nodig die meerdere bestuursperiodes overbrugt.



Tot slot: deze beleidsagenda vormt een belangrijke basis voor afspraken met de provincie. Die staan voor de komende jaren in de Regionale Mobiliteitsagenda Hart van Brabant (RMA 2021-2024). Die agenda zoomt in op de gemeenschappelijke opgaven die we samen willen uitwerken in de regio. Elk jaar maken we samen met de provincie het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Hart van Brabant. Dat is de vertaling van de opgaven naar concrete onderzoeken, experimenten, lobby's en investeringen.

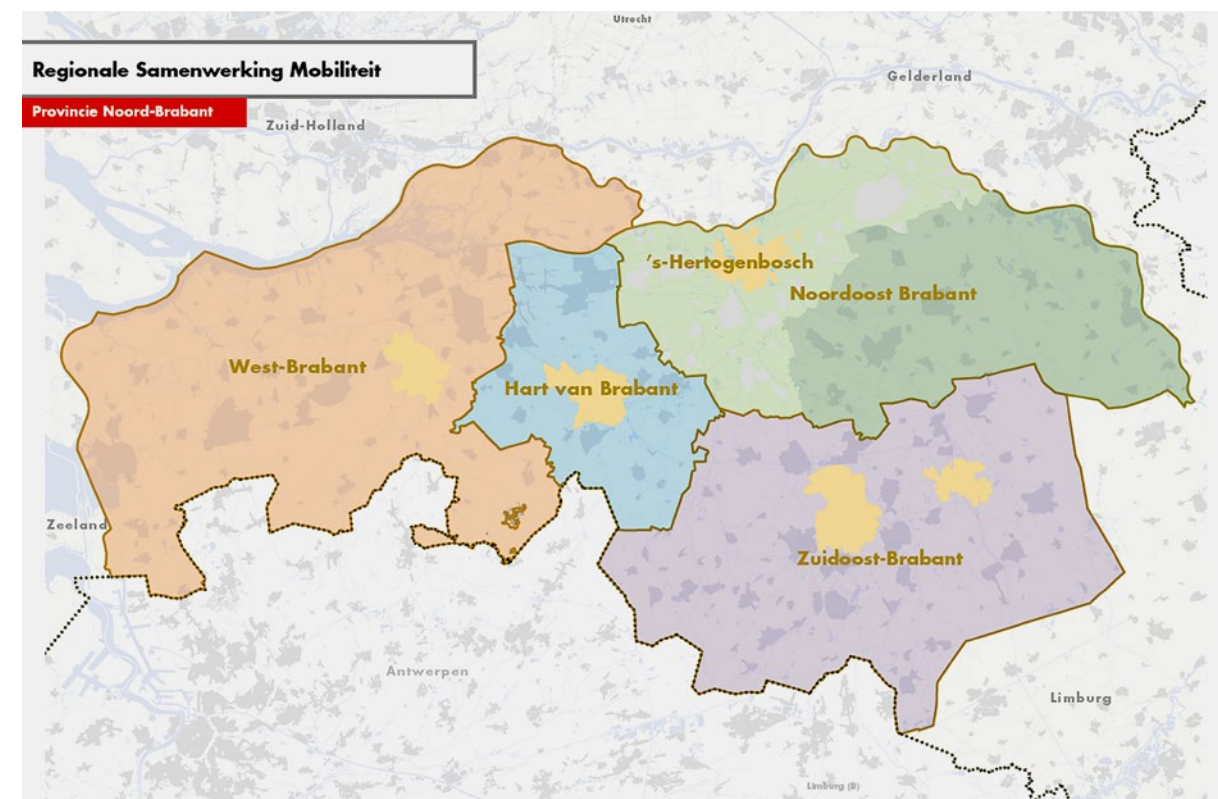
We gaan leren om op een andere manier naar mobiliteit te kijken. Zo leiden we de mobiliteitstransitie in goede banen. En zijn we samen en goed op weg naar een leefbaar en bereikbaar Hart van Brabant. Ook in 2030!



Schema 1: de gelaagde opbouw van de programmatische aanpak van de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit Hart van Brabant 2021-2024.



Hoofdstuk 1 Inleiding



Regio Hart van Brabant, met als deelnemende gemeenten Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg en Waalwijk. (bron: provincie Noord-Brabant)

1.1 Introductie

In Hart van Brabant werken we op het gebied van mobiliteit nauw samen. De samenwerkingspartners zijn de 8 regiogemeenten, de provincie Noord-Brabant, politie en Rijkswaterstaat (RWS). Zie afbeelding 1. Deze partners stellen sinds 2004 elke 4 jaar samen de Regionale

Beleidsagenda Verkeer en Vervoer op. Dit gebeurde vanuit het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP). De laatste versie verscheen in 2012 en ging over de periode 2013-2017.

Strategisch karakter

De Regionale Beleidsagenda Mobiliteit 2021-2024 is meer dan een bijgewerkte versie van zijn voorganger.

De 'wereld van de mobiliteit' veranderde de afgelopen jaren flink. Dus ook wat ons te doen staat. We kiezen daarom voor een andere aanpak.

We programmeren voor de korte periode adaptief. Dat betekent: slim omgaan met onzekerheden en kansen en meebewegen met ontwikkelingen. Door niet te doen alsof de toekomst vastligt, maar een stap voor stap aanpak te hanteren. Zo werken we toe naar het gewenste toekomstbeeld op de langere termijn. Dat maakt dat we tussentijds kunnen bijstellen en inspelen op veranderingen. Daarmee heeft deze beleidsagenda een sterk strategisch karakter. Het is een agenda waarmee we op tijd kunnen voorsorteren op ontwikkelingen op lange termijn.

Mobiliteit

We hebben voor de periode 2018-2020 geen nieuwe beleidsagenda gemaakt. Dit komt omdat de provincie Noord-Brabant vanaf 2018 haar nieuwe mobiliteitsstrategie voorbereidde. We willen ons beleid laten aansluiten op dat van de provincie. Er ontstond ook steeds meer duidelijkheid over de relatie tussen de strategie mobiliteit en de Omgevingswet.

Met die Omgevingswet vervalt het provinciale beleidskader voor mobiliteit en infrastructuur. Dat geldt ook voor de eis om een PVVP te maken. In plaats daarvan komen er omgevingsagenda's. Die zijn nu op nationaal, Brabants en regioniveau in de maak. Dit betekent dat 'Verkeer en Vervoer' de lading van onze strategie niet meer dekt. Daarom de keuze voor het bredere begrip 'Mobiliteit'. De omgevingsagenda is een ruimtelijk en integraal sturingsinstrument. Het kan gebeuren dat de opgaven en afspraken uit deze regionale beleidsagenda later in de Omgevingsagenda Hart van Brabant komen.

Meer integraal

Regio Hart van Brabant stelde in 2018 een nieuwe Strategische Meerjaren Agenda (SMA) vast. De mobiliteitsopgaven van de regio staan daarin meer integraal opgenomen dan daarvoor. Ze maken nu onderdeel uit van het programma Leefomgeving & Milieu. Ook buiten Hart van Brabant is een integrale benadering een must. De veranderende samenwerkingsverbanden tussen overheden, tussen beleidsvelden en met de belangrijkste stakeholders vereisen dat.

Leefomgeving & Milieu



Eerder hadden we vooral aandacht voor het verbeteren van bereikbaarheid van en in onze regio, leefbaarheid en verkeersveiligheid. We verleggen onze aandacht nu naar de ambities voor het klimaat, duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Dit vraagt om een nieuwe aanpak van onze beleidsagenda: strategisch en integraal. Zo blijft regio Hart van Brabant ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar. We dragen daarmee ook op het vlak van mobiliteit bij aan de (inter)nationale klimaatafspraken.



De stip in 2030

Onze visie op mobiliteit richt zich op 2030. Dat is de stip op de horizon. De visie schetst de belangrijkste kenmerken van het gewenste mobiliteitssysteem waar we naar toe willen werken. Dat is een systeem dat bijdraagt aan een leefbaar en bereikbaar Hart van Brabant.

Werkwijze

We maakten deze Regionale Beleidsagenda Mobiliteit samen met de andere 3 O's. Dat zijn de vertegenwoordigers van:

- de overheid (de 8 regiogemeenten en de provincie Noord-Brabant);
- de ondernemers;
- de maatschappelijke organisaties en onderwijs- en kennisinstellingen.

Deze partners gaven tijdens de ontwikkelsessie input voor deze agenda en stuurden bij op de inhoud. Met enkelen van hen hadden we diepte-interviews. We hechten namelijk veel belang aan een breed gedragen Regionale Beleidsagenda Mobiliteit. Bij het initiëren en uitvoeren van onderzoeken, experimenten, lobby's, projecten en maatregelen hebben we deze partijen hard nodig. Want overheden alleen kunnen het verschil niet maken. We moeten gezamenlijk de mobiliteitstransitie in Hart van Brabant verder vormgeven.

- We = de samenwerkingspartners in Regio Hart van Brabant op het gebied van mobiliteit.
- De regio/Regio Hart van Brabant = het brede samenwerkingsverband tussen de 8 regiogemeenten.
- De gebruikers van het mobiliteitssysteem = de reizigers en de vervoerders van goederen en personen. We spreken in deze beleidsagenda voor het gemak vaak van 'de gebruikers/de gebruiker'.

Tabel 1: de bestudeerde beleidskaders.

beleidsveld	rijksniveau	provinciaal niveau	regionaal niveau	lokaal niveau
algemeen/ integraal	regeerakkoord Nationale Omgevingsvisie verstedelijkingsstrategie en -akkoord	bestuursakkoord 2019-2023 provinciale omgevingsvisie omgevingsagenda N-B verstedelijkingsstrategie stedelijk netwerk Brabant	SMA 2019-2023 omgevingsagenda Hart van Brabant	collegeakkoorden 2018-2022 gemeentelijke omgevingsvisies
economie	topsectoren goederencorridor Zuid-Oost	Provinciale Economische Visie logistieke agenda Brabant	regionale agenda werken	economische beleidsplannen
ruimte		REOS Brabantse Omgevingsvisie koers mobiliteit 2030 SmartwayZ.nl & krachtenbundeling smart mobility	ruimtelijke visie Hart van Brabant	
mobiliteit	Nationale Mobiliteitsagenda Klimaatakkoord- C2 mobiliteit	Brabantse VerkeersVeiligheidsPlan provincie Noord-Brabant visie gedeelde mobiliteit samenwerkingsagenda Brabant Fiets integratie OV en doelgroepenvervoer 2021-2026	Werkagenda slimme en duurzame mobiliteit Brabant Regionale Mobiliteitsagenda Hart van Brabant	gemeentelijke mobiliteitsplannen
waterschap, natuur, landschap		kaderrichtlijn water	Vitaal Leisure landschap natuurbod	landschap (ontwikkelings)plannen
energie	Nationale Energie Agenda Klimaatakkoord	masterplan Van Gogh Nationaal Park Energie Agenda 2030 energicorridor A58	Regionale Energie & Klimaat Strategie	gemeentelijke omgevingsvisies

1.2 Verbonden met andere beleidskaders

Mobiliteit is nauw verbonden met verschillende andere opgaven die Regio Hart van Brabant heeft. Daarom bestudeerden we beleidsdocumenten en programma's die belangrijk zijn voor deze beleidsagenda. Zie daarvoor tabel 1.

De belangrijkste ambities van deze beleidskaders staan hieronder opgesomd. We noemen enkel de ambities die direct invloed hebben op de aanpak van mobiliteit in de regio. Dus los van de keuzes die we zelf maken.

- Verlaging van de CO₂-uitstoot met 49% in 2030. Dit halen we voor een groot deel vanuit de Regionale Energie en Klimaat Strategie Hart van Brabant. Daarnaast: vermindering van de uitstoot van mobiliteit tot maximaal 25 Mton in 2030 en 0 Mton in 2050. Dit zijn 2 doelen uit het Klimaatakkoord.
- Vermindering van uitstoot fijnstof (NO_x). Dit gebeurt door de (voorlopige) verlaging van de maximum-snelheid op snelwegen naar 100 kilometer per uur. Dit tot er bijvoorbeeld aanzienlijk meer schonere auto's rondrijden.
- Duurzaamheid staat centraal in alle beleidsvelden. Zo vormen opgaven voor energie en klimaat een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisies en -agenda's. Vooral grotere gemeenten als Tilburg en Waalwijk weten dit al te verbinden met mobiliteit. Ze doen dit door speerpunten op het gebied van slimme en schone mobiliteit aan te wijzen. Die leiden tot (proef)projecten. Denk aan zero-emissie stadslogistiek en autodelen.
- Een duurzamer en bereikbaar Brabant via de samenwerking met het bedrijfsleven. Het Brabant Mobiliteits-

netwerk brengt deze partijen samen.

- De provincie Noord-Brabant wil de verbinding tussen verduurzaming van de gebouwde omgeving en elektrificatie van voertuigen verstevigen.
- BrabantStad wil naast de traditionelere pijlers (bereikbaar en concurrerend) investeren in aantrekkelijkheid. Dat betekent sociaal, aangenaam, veilig, duurzaam en gezond.
- Sociale inclusiviteit staat hoog op veel agenda's, waaronder het provinciaal bestuursakkoord. Het Rijk en de provincie Noord-Brabant zetten in op het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer. Dat kan door beter te integreren met het openbaar vervoer (OV). En door mensen met een mobiliteitsbeperking te stimuleren het OV te gebruiken.
- De provincie Noord-Brabant zet stevig in om dé fietsprovincie van Nederland te worden. Dat vraagt om meer verkeersveiligheid en betere bereikbaarheid in de regio's. Daarvoor is ook meer en betere kwaliteit van de leefomgeving nodig. Wij spelen hierop in door meer ruimte te bieden voor de fiets (snelfietsroutes). En door fietsgebruik te stimuleren, bijvoorbeeld als onderdeel van de werkgeversaanpak.
- Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP) stelt de noodzaak tot een trendbreuk centraal om het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen. Wij stellen daarvoor onder meer regionale uitvoeringsagenda's op, gebaseerd op risicoanalyses.
- In het landelijk gebied is er relatief veel aandacht voor betere kwaliteit van de infrastructuur. En voor minder overlast van bijvoorbeeld landbouwverkeer.
- De gemeente Tilburg heeft het onderwerp 'data' breed opgepakt. Dat gebeurt onder meer samen met Breda University of Applied Sciences. Brabantstad wil groeien

naar 'de top 5 van meest innovatieve stedelijke regio's'. Deze samenwerking draagt daaraan bij.

- De aandacht voor slimme en efficiënte mobiliteit blijkt ook uit de Strategische Meerjaren Agenda (SMA) 2019-2023 van Regio Hart van Brabant. Daarin komt de inzet op vraaggestuurde mobiliteit en smart mobility naar voren. Mét de IT-infrastructuur die daarvoor nodig is. Wij maken een regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2021-2023. Dat is een onderdeel van SmartwayZ.nl.

Voor de ambities van de provincie en het Rijk geven richting aan onze (nog) te maken keuzes. We denken allemaal vanuit de Omgevingsvisie en werken integraal als 1 overheid. Het is dus niet vreemd dat in grote lijnen visie en ambities hetzelfde zijn. Het verschil zit vooral in hoe wij dat als regio vertalen in concrete opgaven en inspanningen.

Relatie met RMA

Deze beleidsagenda heeft een bijzondere relatie met de Regionale Mobiliteitsagenda (RMA) Hart van Brabant. Beide agenda's hebben een horizon van 4 jaar (2021-2024) en gaan over de regio Hart van Brabant. De RMA omschrijft de ambities en opgaven van de provincie Noord-Brabant én Regio Hart van Brabant samen. Het is dus een combinatie van 2 inbrengen:

- het provinciale vanuit het Koersdocument Mobiliteit;
- het regionale met de visie, ambities en dominante opgaven uit deze agenda.

De RMA is de basis voor een nieuwe samenwerking tussen de provincie en Regio Hart van Brabant. Samen voeren we onderzoeken, experimenten en investeringsprojecten uit.

De RMA-opgaven werken we elk jaar uit in een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Zo ontstaat er een adaptieve en programmatische werkwijze. Daarbij staan projecten nooit op zichzelf maar maken deel uit van een bredere, integrale aanpak. Zie schema 2.

Met deze agenda kan Regio Hart van Brabant altijd vasthouden aan de eigen koers. Dat is de kracht van de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit. Want we kunnen projecten die niet in het RMP komen altijd alsnog uitvoeren. Als ze maar passen binnen onze visie en bij onze ambities.



Schema 2: overzicht samenhang beleidsagenda's mobiliteit in Hart van Brabant.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2

De visie op de lange termijn (2030) leidt tot opgaven en inspanningen voor een kortere periode (2021-2024). We kunnen onze ambities namelijk niet waarmaken in 1 bestuursperiode. Dat maakt de relatie tussen 'wat je later wilt en wat je binnenkort doet' belangrijk. Zie tabel 2 voor de opzet van de beleidsagenda. Deze aanpak vraagt om een nieuwe benadering. Die staat uitgewerkt in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 3

We hebben 5 ambities voor de mobiliteit in Hart van Brabant geformuleerd. Die geven de veranderingen weer die we in 2030 in de samenleving willen bereiken. Hoofdstuk 3 gaat hier verder op in.

Hoofdstuk 4

Hoe kunnen we de ambities voor 2030 waarmaken? Daarvoor is het belangrijk om doelen te stellen voor de periode tot en met 2024. Deze doelen geven de verandering weer waaraan we de komende jaren een bijdrage willen leveren. Die doelen leiden tot een aantal dominante opgaven. Die geven aan wat ons op de korte termijn te doen staat. Lees daarover in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 5

We hebben de opgaven onderverdeeld in 4 deelagenda's. Die vormen samen een adaptieve agenda. Dat betekent dat we elk jaar kunnen bijsturen en/of aanvullen waar nodig. Die veranderingen vertalen we in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Dat is het jaarlijks

uitvoeringsprogramma. Zo kunnen we inspelen op actuele ontwikkelingen. Deze aanpak geeft daarnaast de mogelijkheid om maatwerk te bieden. Daar gaat hoofdstuk 5 op in.

Hoofdstuk 6

En natuurlijk doen we 'het' niet alleen. Binnen en buiten de regio werken we samen. Mobiliteit verbindt. Dat betekent meer dan dat de mobiliteitsvraagstukken gemeentegrens-overschrijdend zijn. We verbinden ons aan partners, programma's organisaties en studenten. Samen staan we voor de programmatische aanpak, uitvoering en monitoring. Lees daarover in hoofdstuk 6.

niveau	beleidslijn	effectiviteit (monitoren)	voorbeeld: schoon, stil en gezond
visie	visionair, aantrekkelijk toekomstbeeld (2030)	impact: de uiteindelijk bereikte veranderingen in de maatschappij	in 2030 kan iedereen in de regio op een gezonde manier de activiteiten verrichten die hij/zij wil doen en beschikken over de goederen die hij/zij nodig heeft in een duurzame (schoon, stil, circulair) leefomgeving
ambities	wat we op lange termijn (2030) willen bereiken om de visie te realiseren	impact: de uiteindelijk bereikte veranderingen in de maatschappij	mobiliteit is schoon, stil en gezond
doelen	wat we op korte termijn (2024) moeten bereiken om de ambities te realiseren	outcome: de directe effecten van de geleverde prestaties	doel 1: de emissies (CO ₂ , NO _x , fijnstof, geluid) als gevolg van de regionale mobiliteit zijn in 2024 afgenomen
opgaven	wat we de komende jaren (2021-2024) moeten doen om de doelen te bereiken	output: de prestaties de inspanningen opleveren	het vergroten van het gebruik van het openbaar vervoer en lopen/fietsen voor verplaatsingen op de korte afstand, met name in stedelijk gebied

Tabel 2: opzet van de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit.





Hoofdstuk 2
Een andere
benadering

2.1 Focus op nieuwe mogelijkheden

Met 'het mobiliteitssysteem' bedoelen we het geheel van infrastructuur en vervoermiddelen, de technologie én communicatiemiddelen. Dus: alles wat de mogelijkheden biedt om afstand te overbruggen hoort (potentieel) bij het systeem.

Grenzen bereikt

Vaak is het verplaatsen geen doel op zich. Het is voor mensen een manier om:

- goederen te vervoeren zodat anderen erover kunnen beschikken;
- deel te kunnen nemen aan sociale en economische activiteiten;
- deel te nemen aan recreatieve, sportieve of ontspannende activiteiten.

De toename van het aantal verplaatsingen van mensen en goederen is enorm. Dat komt onder meer door het gemak waarmee we ons de afgelopen eeuw zijn gaan verplaatsen. Ook de toegenomen bevolkingsdichtheid en economische groei dragen eraan bij. Het gevolg is dat we de grenzen van het de capaciteit van onze infrastructuur hebben bereikt. In sommige gevallen is die al overschreden.

Het is duidelijk dat het mobiliteitssysteem onder druk staat. De files, overvolle treinen, luchtvervuiling... De gebruikelijke oplossingen volstaan niet meer. Als we op dezelfde manier blijven denken, levert dat ook dezelfde resultaten op. Daarom kiezen we voor een andere benadering.

Want het is steeds lastiger om ruimte te vinden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Meer asfalt roept in de samenleving ook meer en meer weerstand op. We zien ook steeds duidelijker wat de effecten van ons mobiliteitsgedrag is. Op onszelf, onze directe leefomgeving en de natuur.

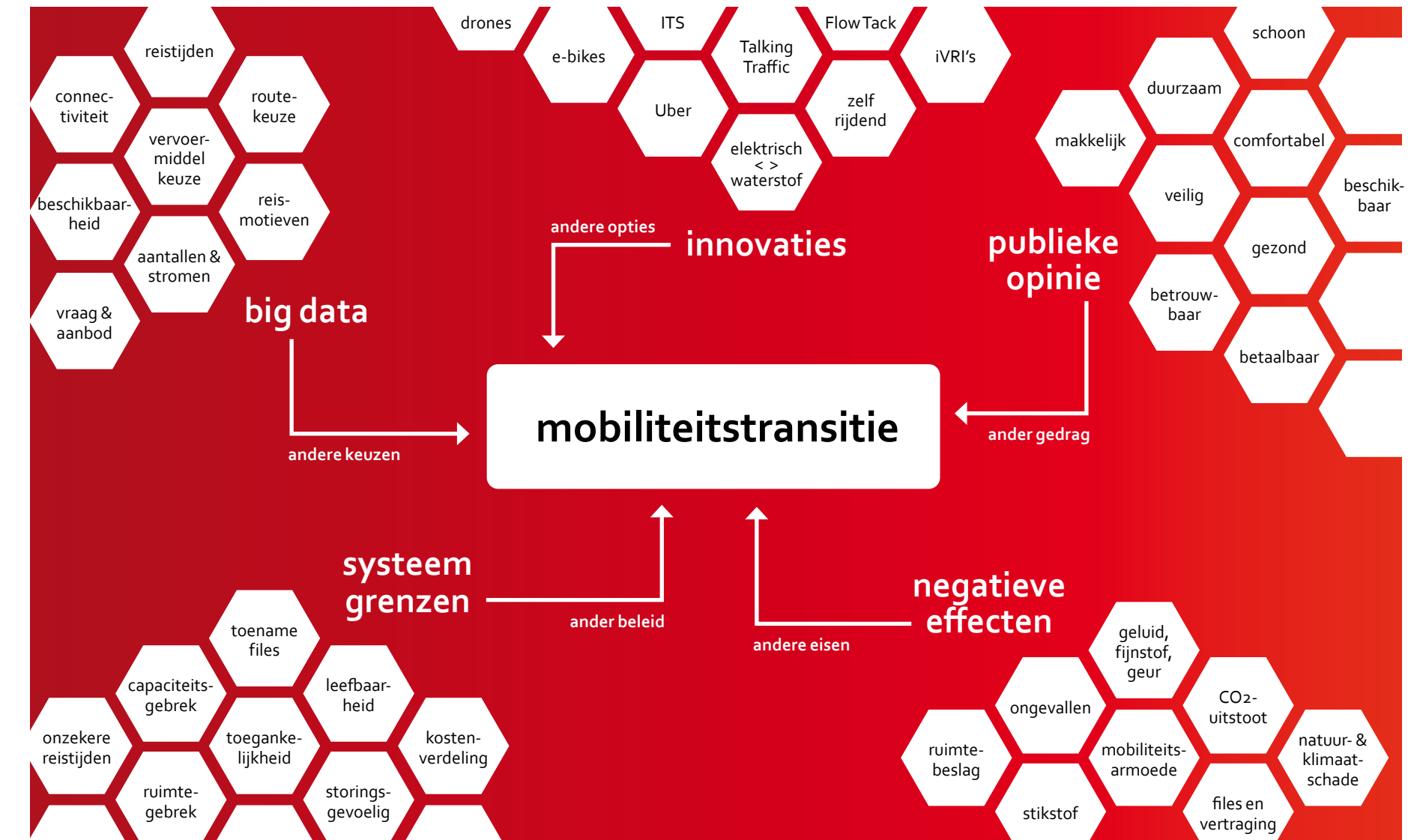
Nieuwe mogelijkheden

Tegelijkertijd zijn er ook ontwikkelingen die nieuwe perspectieven bieden voor de mobiliteit. Die gaan verder dan enkel aandacht voor verkeer en infrastructuur. Innovaties en technologische ontwikkelingen bieden kansen voor een andere benadering en invulling van het mobiliteitssysteem. Denk aan:

- innovaties, zoals Flowtack en Talking Traffic, om het bestaande systeem beter en veiliger te benutten;
- nieuwe en verbeterde vervoermiddelen, zoals Hoverboard en Pedelec, die de reiskeuzemogelijkheden vergroten;
- hulpmiddelen om de reis makkelijker te maken, zoals Uber en Parkmobile.

Willen we deze kansen benutten, dan is er ruimte nodig om te experimenteren. Op die manier maken we de nieuwe mogelijkheden zichtbaar. Goede voorbeelden kunnen gebruikers verleiden om oude vervoermanieren los te laten.

Wat we willen, is dat iedereen bewust gaat nadenken over de verschillende vervoersmogelijkheden die er zijn. Dat verplaatsen kan op een manier die gezonder is en minder belastend voor de omgeving. We willen zelfs dat mensen gaan nadenken over de vraag of de verplaatsing wel noodzakelijk is. Want minder is ook een optie. Denk aan thuiswerken (coronacrisis!), online studeren of meer lokaal of regionaal geproduceerde producten kopen. We staan op dit moment aan het begin van een mobiliteits transitie. Zie figuur 1.

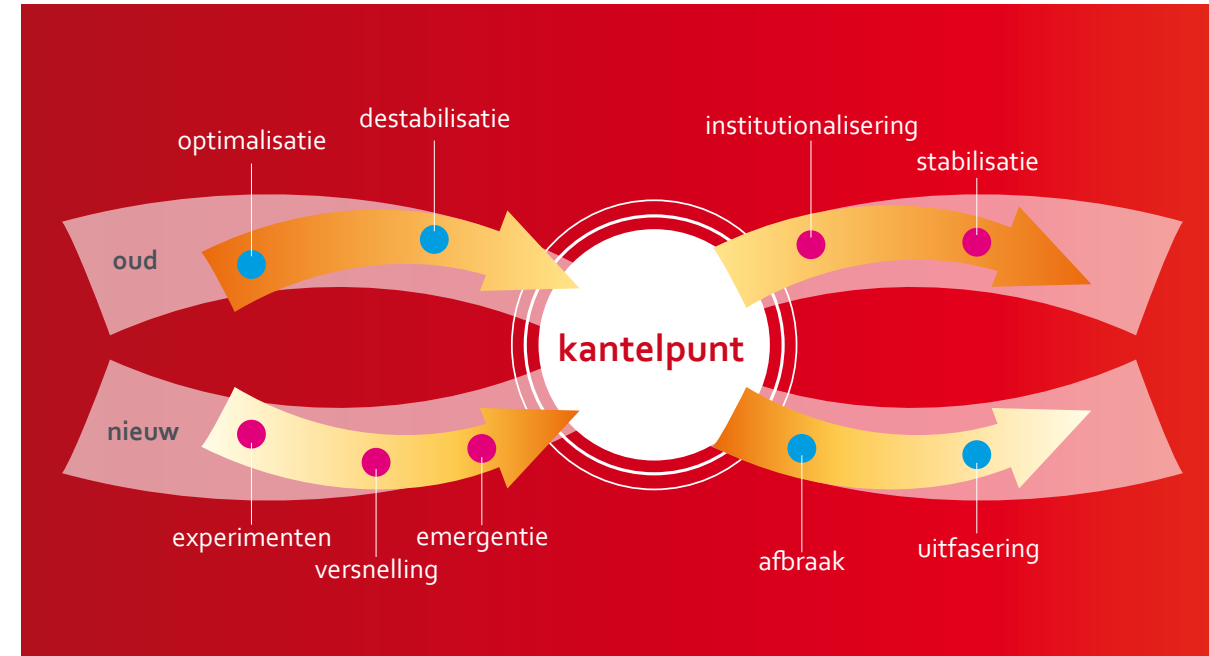


Figuur 1: de drijfveren van de mobiliteitstransitie, een combinatie van push- en pullfactoren.

Twee bewegingen

Deze mobiliteitstransitie kent 2 bewegingen die tegelijkertijd aan de hand zijn. Aan de ene kant ontwikkelt de nieuwe mobiliteitsbenadering zich via innovatie en experimenten. Aan de andere kant nemen we geleidelijk afscheid van het oude. Dat gebeurt door omvorming, inperking, afbouw en uiteindelijk ontmanteling (figuur 2). Zodat we het nieuwe gaan gebruiken zonder terug te vallen/te blijven hangen in oud gedrag en gewoonten.

Bij voorkeur maken we het nieuwe zo aantrekkelijk, makkelijk en comfortabel mogelijk. Zodat de gebruiker graag en uit zichzelf de overstap maakt. Bijvoorbeeld: gunstige belastingregels hebben de aanschaf van elektrische auto's in een stroomversnelling gebracht. Dat heeft er weer toe geleid dat meer fabrikanten elektrische auto's zijn gaan ontwikkelen.



Figuur 2: schematische weergave van de mobiliteitstransitie.

Daarnaast willen we het ongewenste gedrag geleidelijk minder aantrekkelijk maken. Bijvoorbeeld: het instellen van milieuzones in het centrum van steden om oude, vervuulende dieselauto's te weren. Deze maatregel richt zich op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ook prikkelt het eigenaren van dieselauto's om hun auto in te ruilen voor een schoner type.

Gedragverandering gebruikers

De gebruikers spelen een belangrijke rol in het veranderproces waar deze beleidsagenda voor staat. De nieuwe

benadering van de mobiliteit richt zich sterk op het veranderen van hun verplaatsingsgedrag. Het is daarbij belangrijk dat mobiliteit voor iedereen beschikbaar is en toegankelijk blijft. Plus dat het bijdraagt aan de leefbaarheid. Dat geldt voor het stedelijk gebied en voor de kleine kernen in landelijk gebied.



2.2 Gebruiker centraal, datagestuurd en gebiedsgericht

Het mobiliteitssysteem dat we nastreven:

- zet de gebruiker centraal;
- maakt zoveel mogelijk gebruik van data die beschikbaar is via de techniek;
- heeft aandacht voor de kenmerken van gebieden en de verschillen tussen die gebieden.

Dit zijn belangrijke uitgangspunten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid (zie figuur 3). Hoe we dit uitwerken, staat in hoofdstuk 4.

De gebruiker centraal

We willen dat de gebruikers bewuster nadenken over hun verplaatsing. Ook willen we dat zij rekening houden met de effecten ervan op de omgeving. Dit kan aan de hand van vragen als:

- is de verplaatsing echt nodig, zijn er alternatieven;
 - hoe kan ik me veilig verplaatsen (voor mezelf en voor anderen);
 - hoe kan ik mij schoon en stil verplaatsen;
 - kan ik me verplaatsen op een manier die goed is voor mijn gezondheid;
 - op welk tijdstip kan ik me het beste verplaatsen?
- Het antwoord op dit soort vragen geeft inzicht in de mogelijkheden om de mobiliteit te kunnen beïnvloeden.



Figuur 3: de samenhang van de begrippen die het nieuwe mobiliteitsbeleid richting geven.



fotograaf Jacomijn Dijker

Aandachtspunten gebruiker centraal

- Mobiliteit is geen doel. Het is een middel om mensen en goederen van deur tot deur te verplaatsen.
- Wat is bepalend voor de kwaliteit van mobiliteit? Naast voorzieningen (infrastructuur) is dat vooral een goede aansluiting op de behoeften en beleving van de gebruikers.
- We stellen gebruikers in staat om te kiezen welk type vervoermiddel of combinatie van vervoermiddelen

op een specifiek moment het beste passen. We nemen daarbij ook betaalbaarheid mee. Dat maakt mobiliteit inclusiever.

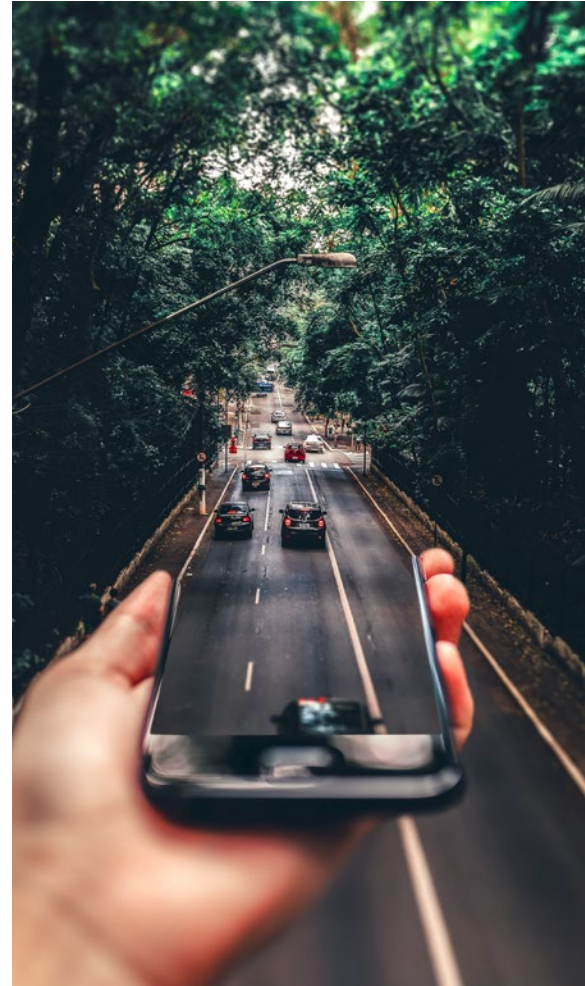
- Dus niet: automatisch tegemoetkomen aan hun behoeften. Wel: aansluiten bij die behoeften. En indien nodig die behoeften proberen te veranderen richting gewenst gedrag.
- We bekijken bij het opstellen van de inspanningen per gebied wie de gebruikers zijn. Waaruit bestaan hun behoeften en hoe kunnen we daar zo goed mogelijk op aansluiten?

Datagestuurd

Het nieuwe mobiliteitssysteem gaat steeds meer gebruikmaken van data. Het gaat om informatie die steeds meer voorhanden en overal beschikbaar is. Zodat gebruikers die informatie kunnen benutten bij hun keuze voor de beste reis- en vervoermogelijkheden. We willen toe naar de situatie dat zij reisadviezen op maat krijgen aangereikt. Inclusief de directe mogelijkheid om deze reiswijze ook te regelen.

Aandachtspunten datagestuurd

- We verzamelen actuele en betrouwbare data en benutten dat beter. Dat vergroot ons inzicht. Bijvoorbeeld op het gebied van reizigersgedrag- en behoeften en efficiency van vervoersstromen. Zo kunnen we flexibel sturen.
- We zetten in op data-gedreven innovaties. Denk aan IT-toepassingen om de bestaande infrastructuur beter te benutten en reizigersinformatiediensten te verbeteren. Daarmee maken we het mobiliteits-systeem slimmer en efficiënter.
- De privacy van gebruikers blijft gewaarborgd.



Gebiedsgericht

Ook gebiedskenmerken bepalen in het nieuwe systeem mee wat het beste reisadvies is. Het gaat om de kenmerken van het gebied waar de reis begint en waar de eind-



bestemming is. Het draait om de vraag hoe de gebruiker de gewenste verplaatsing zo efficiënt mogelijk kan afleggen. Met zo min mogelijk negatieve effecten voor de leefomgeving. 'Veilig, schoon, stil en gezond' staan voorop in het algoritme dat de beste mogelijkheden bepaalt. De gebruiker krijgt daarbij inzicht in de kosten, betrouwbaarheid en comfort van de reis om een goede keuze te kunnen maken.

Aandachtspunten gebiedsgericht

- Elk gebied heeft een eigen karakter. Met een eigen mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidskenmerken. Met soms specifieke opgaven die vragen om specifieke typen oplossingen. We hebben oog voor de verschillen tussen kleinere gemeenten en meer stedelijke gemeenten. Per locatie kijken we welke inspanningen het beste werken.
- Gebiedsgericht werken stelt ons in staat om opgaven in een bepaald gebied zoveel mogelijk aan elkaar te koppelen. Zo ontstaat er meerwaarde.

- Als we gebiedsgericht werken, kunnen we bewoners, ondernemers en andere organisaties directer betrekken. Zij krijgen daardoor bij de uitvoering van de inspanningen een grotere rol en verantwoordelijkheid.

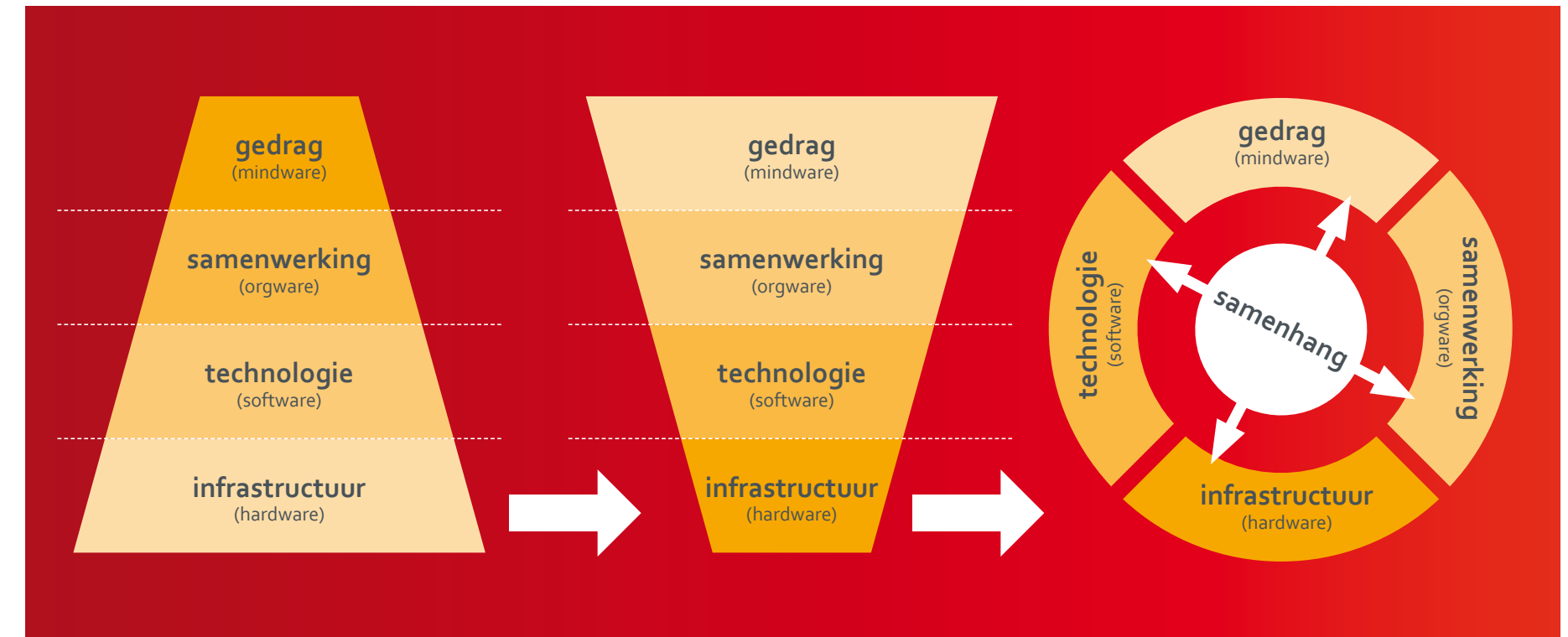
Maar we denken dat we dat nog veel beter en efficiënter kunnen benutten. Dat kan als er meer aandacht is voor het verplaatsingsgedrag in de totale vervoersketen, de technologische mogelijkheden en de specifieke kenmerken van gebieden.

effecten. Figuur 4 laat zien hoe onze aandacht bij de nieuwe benadering verschuift. Ook verbeeldt dit figuur hoe we de verschillende aspecten van mobiliteit in samenhang met elkaar bekijken.

Aandachtverschuiving

De mogelijkheden van het bestaande systeem vormen de basis voor het invullen van de verplaatsingsbehoeften.

Op die manier verminderen we de noodzaak om meer wegen aan te leggen. Want dat heeft ook veel negatieve



Figuur 4: de aandachtverdeling bij de oude (links) en nieuwe benadering. In de nieuwe benadering (midden) gaat de meeste aandacht uit naar het gedrag van de gebruiker; niet meer naar de infrastructuur. Daarbij bekijken we de aspecten steeds in samenhang (rechts)



Hoofdstuk 3
**Visie op en
ambities voor
de mobiliteit**

3.1 Onze visie: het streefbeeld voor 2030

In 2030 kan iedereen in de regio op een gezonde, veilige en prettige manier leven. Met de beschikking over goederen die zij nodig hebben. Dat kan in een duurzame (schoon, stil, circulair) en waardevolle (qua gebruik, toekomst en beleving) leefomgeving.

Daarvoor zijn minder aantal gereisde kilometers nodig dan in 2021. Want gebruikers van het mobiliteitsstelsel plannen hun vervoer slimmer dan nu. Daardoor verplaatsen zij zich minder vaak onnodig. De druk op dat stelsel en de omgeving vermindert daardoor en de leefbaarheid verbetert. Dat vraagt om een mobiliteitssysteem dat zich richt op de hele verplaatsingsketen van personen en goederen. Die gaat van deur tot deur.

Dat systeem biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust en betrouwbaar zijn. Slim en efficiënt. Inclusief, schoon en stil. Daarnaast bevordert het systeem de gezondheid van mens en omgeving. Dat maakt van de openbare ruimte (weer) een plek waar het fijn is om met elkaar te zijn. Een ruimte voor sociale en economische dynamiek.

Multimodaal reizen

Verplaatsingen gebeuren op een schone en veilige manier. Dat vindt iedereen in de regio prettig. Want mede daardoor heeft Hart van Brabant een aangenaam en aantrekkelijk woon- en werkklimaat.

De mobiliteitsconsument van 2030 reist multimodaal, efficiënt en slim. Dat gebeurt op basis van het doel van de reis in plaats van de beschikbaarheid van het vervoermiddel. Voor korte verplaatsingen binnen de steden en dorpen is de (elektrische) fiets het geëigende vervoermiddel. Ook verplaatsen veel mensen zich op de korte afstand te voet. De beweging doet ze goed en lopen is een normaal

onderdeel van 'gezond leven'.

De openbare ruimte is daarom ook vooral beter en aantrekkelijker ingericht voor fietsers en voetgangers. Er zijn goede, directe, veilige en makkelijk te vinden routes voor fietsers en voetgangers. Waar het kan krijgen fietsers voorrang. Daardoor kunnen zij veel makkelijker door blijven rijden op de fietsroutes.

Waar mogelijk krijgen fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang. Dit verhoogt het comfort voor fietsers in de stad en is ook een grote plus voor de voetgangers. Want deze rotondes hebben ook zebra-paden. Verder ligt er voor voetgangers een fijnmazig

2030

netwerk. Dat houdt looproutes kort en verbindt aantrekkelijke plekken met elkaar.

De digital assistant

De reiziger beschikt over een digital assistant. Die geeft advies over de beste reisopties op basis van zijn agenda. Ook krijgt de reiziger advies over optimale locaties voor bijvoorbeeld vergaderingen. Dat gaat uit van de herkomst van alle deelnemers. Slechts 1 bevestiging en de reis kan beginnen. De assistant begeleidt de reiziger elke stap op de route.

Onderweg zijn er mobility hubs die mogelijkheden bieden om van vervoermiddel te wisselen. Deze hubs voorzien ook in tijdelijke, gezamenlijke werkplekken. Ook zijn daar handige, ondersteunende voorzieningen; te reserveren via de digital assistant.

De reiziger richt zijn reis naar eigen wens in. Wil iemand tijdens de reis calorieën verbranden of mediteren? Dan vindt de digital assistant een route/het vervoermiddel dat die wensen mogelijk maakt. Is er veel bagage? Daar houdt



de assistant rekening mee. Ook reizend werken en vergaderen behoren tot de mogelijkheden. De digital assistant verwerkt de voorkeuren van de reiziger tot een persoonlijk reizigersprofiel. Dat profiel vormt de basis voor steeds betere reisvoorstellen.

Informatie delen

De mobiliteitsaanbieders (openbaar vervoer en logistiek) bieden complete verplaatsingsarrangementen aan. Die gaan van deur tot deur. Door samen te werken hebben deze aanbieders een divers aanbod van schone vervoermiddelen. Zo maken ze optimaal gebruik van de ruimte in het netwerk en leveren maatwerk voor elke wens. Gebruikers stellen de reisinformatie uit hun agenda graag beschikbaar. In ruil daarvoor krijgen ze gemak, comfort en betrouwbaarheid terug. Want door informatie te delen, kunnen de mobiliteitsaanbieders optimaal gebruiken van de ruimte in het netwerk. Daardoor is er minimaal oponthoud en zijn de reistijden betrouwbaar.

Daarvoor maken we gebruik van een publiek-privaat ontwikkeld mobiliteitscoördinatie-netwerk, gebaseerd op de blockchain technologie. Dat systeem anticipeert op de aanstaande vervoersvraag. Het kan de vraag en aanbod van mobiliteit optimaal op elkaar afstemmen. Want iedereen stelt tijd- en plaatsinformatie beschikbaar. Elke vervoersaanbieder heeft dus op elk moment van de dag volledig inzicht in de vervoersvraag en het -aanbod. Hij biedt zijn klanten met deze informatie optimale arrangementen aan voor de gewenste verplaatsing.

Mobiliteitsgarantie

Elektrische bussen rijden niet meer volgens vaste routes langs haltes. Zij passen hun routes en voertuigen waar mogelijk aan, afhankelijk van de vervoersvraag. Daardoor

zijn de wachttijden korter en is de bezettingsgraad hoger. De digital assistant weet waar de reizigers zich moeten verzamelen. Deze informatie gaat naar het mobiliteitscoördinatie-netwerk. Dat stuurt een bus langs dat punt. Het effect van dit lerende systeem? Betere service voor de reiziger en betere efficiency voor de vervoerder. De reiziger verneemt van de digital assistant waar er in zijn omgeving bussen rijden die hij nodig heeft. Is er weinig vraag, dan komt er een suggestie voor een alternatief. Denk aan een minicar of taxi. Het kan ook zijn dat de reiziger een melding krijgt over een beschikbare deelfiets in de buurt.

De slimme verdichtingsstrategieën verdelen de vervoersvraag optimaal over het gebied, afgestemd op de beschikbare vervoerscapaciteit. Met de mobiliteitsgarantie weet elke reiziger dat er altijd een mogelijkheid is om de bestemming te bereiken. Ongeacht waar de reis naartoe gaat.

Deelvoertuigen

Mobiliteitsopties maken deel uit van de vastgoedontwikkelingen in de stedelijke en landelijke gebieden. Zo is het gebruik van deelvoertuigen onderdeel van het wooncomfort van de appartementen. Dat bespaart ruimte voor stalling. Terwijl de bewoners wel garantie hebben op vervoer en parkeerterrein. Ook in werkgebieden zijn deelvoertuigen de standaard. Het aanbod is divers. Er zijn minicars voor 1 of 2 personen. Ook staan er grotere, zelfrijdende auto's klaar. Die vertrekken als er minimaal 3 personen gebruik van willen maken. De deelauto rijdt in kleinere kernen om bewoners te vervoeren naar de dichtstbijzijnde mobility hub.

2030

Experience

De totaalbeleving vanaf de eigen voordeur is het uitgangspunt bij het bezoek aan toeristische attracties en evenementen. De reis is een experience op zich. De bezoeker komt al reizend in de sfeer van de attractie of het evenement. Het gaat dan niet om een snelle maar om een comfortabele, ontspannen en inspirerende verplaatsing. Dat maakt de belevingswaarde van de attractie veel hoger.

Sturen met de prijs

Dynamische prijsstelling is 1 van de sturingsmiddelen om het mobiliteitsnetwerk optimaal te benutten. Als de vervoersvraag toeneemt en het aanbod vermindert, dan stijgt de prijs. Eerst waren daarmee experimenten in parkeergarages. Daarop volgde de omzetting van wegenbelasting naar kilometerprijs. Nu geldt dynamische prijsstelling ook voor het reizen.

De digital assistant laat zien wat een reis op een bepaald moment kost. Ook zijn de alternatieven zichtbaar. De reiziger kan er ook voor kiezen om alleen de opties te zien die passen binnen het opgegeven prijskader. Het gevolg is dat de verplaatsingen zich beter verspreiden over de dag. Er is vrijwel geen ochtend- en avondspits meer. Winkels, kantoren en bedrijven passen hun openingstijden hierop aan. Daardoor is er langer levendigheid op straat. Dat draagt bij aan de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid in Hart van Brabant. Ander voordeel is dat het intensieve gebruik van bedrijfsruimtes toeneemt. Dit komt omdat ze meer uren per dag beschikbaar zijn voor het eigen personeel en voor gasten. De moderne kantoren rond de mobility hubs hebben openbare ontmoetingsruimten. Daar zijn flexwerkers welkom. Externen kunnen er vergaderruimten boeken.

3.2 Onze ambities

We hebben onze visie vertaald naar 5 ambities. Die zijn in lijn met de ambities van de hogere overheden. Ze vormen de belangrijkste kenmerken van het mobiliteitssysteem in 2030 en geven richting aan onze inspanningen.

We weten: dit zijn verstrekkende, uitdagende ambities. We bieden ermee een aantrekkelijk perspectief waar we allemaal naar toe willen werken. Samen, want we kunnen het als regio niet alleen. Het mobiliteitssysteem van de toekomst bouwen we met de provincie Noord-Brabant en het Rijk. Dat kost tijd en vraagt om een lange adem. De visie geldt dan ook voor de lange termijn. De aanpak daarentegen gaat over de korte termijn en het realiseren van behapbare opgaven.



Schoon, stil en gezond

Ons mobiliteitssysteem is duurzaam en heeft geen negatieve effecten meer op de leefomgeving. Dat komt omdat het vervoer schoon en stil is en mogelijkheden biedt voor gezonde manier van verplaatsen.



Veilig

Het gebruik van het mobiliteitssysteem is veilig. Veilig in het verkeer, op sociaal vlak en als het gaat om de uitwisseling van data.



Inclusief

Het mobiliteitssysteem is voor iedereen beschikbaar om mensen en goederen van deur tot deur te verplaatsen.



Robuust en betrouwbaar

Het mobiliteitssysteem van de toekomst is multimodaal, ketengericht en betrouwbaar. Dat draagt bij aan de bereikbaarheid van Hart van Brabant.



Slim en efficiënt

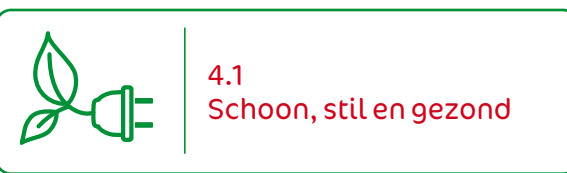
Het mobiliteitssysteem is datagestueerd. Daardoor gebeuren verplaatsingen altijd slim en efficiënt. Dit zorgt voor een goede bereikbaarheid van Hart van Brabant. We zetten data in om zorgvuldig met de beschikbare ruimte en schaarse grondstoffen om te gaan. Dat draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.



Hoofdstuk 4 Doelen en opgaven

Ging het vorige hoofdstuk over het strategisch niveau, in dit hoofdstuk staat het tactisch niveau centraal. We maken duidelijk wat we tot en met 2024 moeten bereiken om de ambities in 2030 te realiseren. We stellen voor alle 5 de ambities doelen vast tot en met 2024. Hoe we deze doelen willen halen, werken we uit in opgaven. Die werken we, waar mogelijk, uit vanuit de 3 invalshoeken gebruiker centraal, datagestuurd en gebiedsgericht (zie hoofdstuk 2). De uiteindelijke uitwerking van opgaven in concrete inspanningen is geen onderdeel van deze beleidsagenda. Dat komt aan de orde in het Regionaal Mobiliteitsprogramma.

We hebben bij de doelen TELOS-indicatoren opgenomen. Met deze prestatie-indicatoren monitoren we het halen van de doelen. We brengen voor de doelen de nulsituatie in kaart. Vervolgens meten we periodiek het effect van de genomen inspanningen op deze doelen. De opgaven en afgeleide inspanningen sluiten zo goed mogelijk aan bij de doelen die we stellen.



4.1 Schoon, stil en gezond

Doelen voor 2024 bij de ambitie schoon, stil en gezond

- Afname van uitstoot (CO₂, NO_x, fijnstof, geluid) door personen- en goederenvervoer in en door de regio. TELOS: zoals uitstoot, geluidhinder, overlast stank, stof of vuil.
- Toename van de verplaatsingskilometers via lopen en fietsen. TELOS: onvoldoende bewegen.
- Toename van de verplaatsingskilometers via het openbaar vervoer en elektrische voertuigen. TELOS: schone voertuigen, laadpalen.

Opgaven om deze doelen te bereiken

Gebruiker centraal, vergroten van:

- loop- en fietskilometers voor verkeer van huis naar werk, leisure-vrijtijdsverkeer en dagelijkse activiteiten;
- het gebruik van elektrische voertuigen voor de verplaatsing van personen;
- het aantal elektrische voertuigen en vervoer op waterstof (en binnenkort biobrandstoffen) voor de verplaatsing van goederen;
- de kwaliteit en comfort van schone, gezonde en stille vervoersvormen.

Datagestuurd, vergroten van inzicht in:

- de capaciteit en behoefte aan uitbreiding van de elektrische laadinfrastructuur (op woon-, bezoek- en werklocaties);

- emissie-uitstoot, luchtkwaliteit en loop- en fietskilometers van gebruikers (beweging).

Gebiedsgericht, vergroten van:

- het aantal loop-, fiets- en openbaar vervoerbewegingen voor korte afstanden*;
- het gebruik van elektrische voertuigen voor stedelijke logistiek;
- het gebruik van de elektrische fiets en -auto
 - op de middellange afstand
 - tussen landelijk en stedelijk gebied
 - in gebieden waar sprake is van beperkte dekking van het openbaar vervoer (zoals bedrijventerreinen);
- het gebruik van openbaar vervoer tussen grote kernen door snelle, frequente en betrouwbare verbindingen;
- de toepassing van geluidarme infrastructuur in stedelijke gebieden;
- het welzijn door minder overlast door geluid en trillingen van treinen in Tilburg, Oisterwijk en Gilze en Rijen.

* vooral in stedelijk gebied en in kleine kernen in landelijk gebied

Zo willen we met gedragsinterventies inzetten op het beïnvloeden van de keuzes van gebruikers. Een voorbeeld daarvan is de werkgeversaankpak. Daarbij scheppen we de randvoorwaarden voor werkgevers. Daarmee kunnen zij werknemers stimuleren te kiezen voor duurzamere en gezondere manieren van verplaatsen.

Zo willen we de regionale uitvoering van het Klimaatakkoord verder vormgeven voor het domein mobiliteit. Dat kan bijvoorbeeld met:

- een deelprogramma regionale uitwerking Klimaatakkoord;
- een deelprogramma 'schoon, stil en gezond';
- fietsstimulering;
- de overstap van auto naar andere modaliteiten aantrekkelijker te maken.



4.2 Veilig

Doelen voor 2024 bij de ambitie veilig

- Afname van het aantal letselongevallen. TELOS: verkeersonveiligheid, riskant gedrag.
- Minder onveiligheidsgevoel op de weg en rondom verblijfs- en openbaar vervoer-locaties. TELOS: onveiligheidsgevoel.

Opgaven om deze doelen te bereiken

Gebruiker centraal:

- verminderen van verkeersonveilig gedrag;
- vergroten van het fietsgebruik en openbaar vervoer door het verminderen van het onveiligheidsgevoel.



Datagestuurd, vergroten van het inzicht in de oorzaken en omstandigheden van:

- verkeersongevallen in de regio;
- routes en locaties waar sprake is van sociale onveiligheidsbeleving.

Gebiedsgericht, het verminderen van het aantal:

- verkeersonveilige situaties bij onder meer scholen, dagelijkse voorzieningen en drukke kruispunten;
- (sociaal) onveilige, 30 en 60 kilometer wegen in stedelijk en landelijk gebied.

Zo willen we meer aandacht voor verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden, -gewonden en onveilige situaties in de regio omlaag te brengen. Hiertoe zetten we in op een deelprogramma verkeersveiligheid in het uitvoeringsprogramma dat we jaarlijks opstellen. Op basis daarvan kunnen de verkeersveiligheidspartners uitvoering geven aan verkeersveiligheidsbeleid.



4.3 Inclusief

Doelen voor 2024 bij de ambitie inclusief

- Toename van het aantal mindervaliden dat in staat is om zelfstandig te reizen. TELOS: maatschappelijke participatie.
- Minder inwoners die zich beperkt voelen in hun mogelijkheden. Bijvoorbeeld omdat ze geen onderwijs-, recreatie-, en/of voorzieningenlocaties kunnen bereiken. TELOS: maatschappelijke participatie, afstand tot dagelijkse voorzieningen, afstand tot onderwijs.

Opgaven om deze doelen te bereiken

Gebruiker centraal, het vergroten van:

- de mogelijkheid dat iedereen zich (zelfstandig) op een betaalbare manier kan verplaatsen (tegengaan mobiliteitsarmoede);
- de mogelijkheid dat iedereen, onder wie mindervaliden, gemakkelijk kan overstappen in de vervoersketen;
- de toegankelijkheid en begrijpelijkheid van plannings- en informatie(systemen) voor gebruikers.



Zo willen we het fietsverbruik stimuleren onder alle doelgroepen. Dat kan onder meer door aanleg van snelfietsroutes en door betere kwaliteit van de overige fietsinfrastructuur en voorzieningen. Verder willen we het gemak en de voordelen van fietsen onder de aandacht brengen via voorlichting.

Gebiedsgericht:

- meer en toegankelijk (kleinschalig) openbaar vervoer in kleine kernen.

Datagestuurd:

- meer inzicht in reizigersgedrag en -wensen van de verschillende soorten gebruikers in de verschillende deelgebieden.



4.4 Robuust en betrouwbaar

Doelen voor 2024 bij de ambitie robuust en betrouwbaar

- Een versterkte concurrentiepositie van andere vervoermiddelen en -wijzen ten opzichte van de auto. Denk aan met name lopen, de fiets, lichte elektrische voertuigen en het openbaar vervoer.
- De beschikbare reizigersinformatie (route, vervoermiddelkeuze en verplaatsingstijdstip) sluit beter aan bij de verschillende informatiebehoeften van gebruikers. TELOS: vertrouwen.
- Verbetering van de bereikbaarheid van de regio over weg, water en spoor. TELOS: ontsluiting treinstations, ontsluiting hoofdwegen, afstand bushaltes.

Zo willen we de bereikbaarheid van OV-haltes verbeteren, lopend en met de fiets. Hiervoor zijn goede en voldoende stallingsmogelijkheden belangrijk.

Opgaven om deze doelen te bereiken

Gebruiker centraal:

- beschikbaar stellen van heldere informatie over mogelijke vervoerswijzen voor alle reizigerstypes.

Datagestuurd, vergroten van inzicht in:

- het verplaatsingsgedrag van mensen en goederen;
- de ruimte die beschikbaar is in het mobiliteitssysteem;
- de in te zetten vervoermiddelen voor verkeer van woning naar werk, logistiek verkeer en verkeer in vrije tijd;
- manieren om de stiptheid van voorgestelde reis- en bezorgtijden te verbeteren.

Gebiedsgericht:

- meer beschikbaarheid/inzet van andere vervoermiddelen of mobiliteitsconcepten in landelijk gebied waar het openbaar vervoer vermindert of verdwijnt;
- minder vertraging in reistijd in stedelijke gebieden en rondom logistieke en leisure-hotspots;
- het op orde houden van de wegen en fiets- en wandelinfrastructuur, 'basis op orde'-inspanningen.



fotograaf Ton van Rooij



4.5
Slim en efficiënt

Doelen voor 2024 bij de ambitie slim en efficiënt

- De verplaatsing van mensen en goederen gebeurt slim en efficiënter. Daardoor is er minder verspilling van tijd, ruimte, grondstoffen en energie door mobiliteit.
- We benutten de capaciteit van het beschikbare systeem in ruimte en tijd beter. Zodat we geen extra infrastructuur hoeven aan te leggen.
- De groei van de mobiliteit door regionale economische ontwikkeling leidt niet tot meer ruimtebeslag. Wél tot dalende uitstoot. Dit door betere benutting van de mogelijkheden die beschikbaar zijn.

Opgaven om deze doelen te bereiken

Gebruiker centraal:

- minder onnodige verplaatsingen tussen vaak bezochte functies;
- doelgroepenvervoer en openbaar vervoer in kleine kernen meer aan elkaar koppelen.

Datagestuurd, vergroten van het inzicht in:

- ritplanningen, capaciteit en wensen van de vervoerders;
- de mogelijkheden van deelgebruik van vervoermiddelen, daardoor neemt de ruimte die stilstaande voertuigen innemen af;
- de bezettingsgraad van voertuigen.



Zo willen we schone en slimme logistiek verder stimuleren. Dat kan onder meer door te onderzoeken hoe we data en informatie beter kunnen koppelen en ontsluiten.

Gebiedsgericht:

- betere afstemming tussen vraag en aanbod van (kleinschalig) openbaar vervoer (in tijd, plaats en capaciteit) in kleine kernen;
- betere benutting van de infrastructuur en vervoermiddelen in stedelijk gebied en naar bedrijventerreinen door individuele vervoersstromen in tijd en ruimte meer te verspreiden;
- minder afstand tussen plaats van productie en plaats van consumptie en tussen plaats van wonen

en plaats van werken;

- meer multimodale mogelijkheden tussen stedelijke gebieden (as tussen Tilburg en Waalwijk);
- meer deelgebruik van vervoermiddelen in stedelijk gebied zodat de voertuigen minder ruimte in beslag nemen.

Zo willen we het aanbod van het openbaar vervoer beter afstemmen op de reizigerswensen. Dat vraagt onder meer om een onderzoek voor de kleine kernen in landelijk gebied. Daar is de vraag naar openbaar vervoer beperkter. We gaan kijken welke vervoersvorm daar het beste aansluit op de behoeften en die het meest efficiënt is.



Hoofdstuk 5
Deelagenda's



We hebben de opgaven onderverdeeld in 4 deelagenda's:

- de onderzoeksagenda;
- de experimenteer- en innovatieagenda;
- de lobbyagenda;
- de investeringsagenda.

Deze deelagenda's vormen samen een adaptieve agenda. Dat betekent dat we elk jaar kunnen bijsturen en/of aanvullen waar nodig. Op deze manier kunnen we inspelen op actuele ontwikkelingen die bijvoorbeeld voortkomen uit de deelprogramma's. Door deze aanpak is er ruimte om maatwerk te bieden. De uiteindelijke inspanningen komen jaarlijks in een uitvoeringsprogramma, het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

5.1 De onderzoeksagenda

Deze deelagenda (tabel 3) bestaat uit voorbereidende inspanningen die nodig zijn om te komen tot concrete investeringen. Daarnaast staan in deze deelagenda opgaven waarbij nog sprake is van onzekerheden en/of kennisleemtes. Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen we opgaven en inspanningen aanscherpen. We kunnen ook beslissen om ze op te nemen in 1 van de andere deelagenda's.

Is de set doelen compleet? Zijn de doelen meetbaar? Dragen de opgaven die we voor ogen hebben bij aan de doelen? Het antwoord op deze vragen is belangrijk. Dat hebben we geconstateerd bij de vertaling van de 5 ambities naar doelen en opgaven voor 2021-2024. Daarom starten we in 2021 met het ontwikkelen van een 'thermometer', gekoppeld aan een beperkte dataset. Daarmee gaan we de bijdragen van de opgaven aan de ambities monitoren.

opgave	invalshoek	draagt bij aan de ambitie
ontwikkelen van een thermometer, verbonden aan een dataset, die de bijdragen van de opgaven aan de ambities monitort	datagestuurd	alle 5 de ambities
vergroten van inzicht in de capaciteit en behoefte aan uitbreiding van de elektrische laadinfrastructuur (op woon-, bezoek- en werklocaties)	gebruiker centraal; datagestuurd; gebiedsgericht	schoon, stil en gezond
vergroten van het inzicht in emissie-uitstoot, luchtkwaliteit en loop- en fietskilometers van gebruikers (beweging)	gebruiker centraal; datagestuurd; gebiedsgericht	schoon, stil en gezond
vergroten van het inzicht in de oorzaken en omstandigheden van verkeersongevallen in de regio	datagestuurd	veilig
vergroten van het inzicht in de oorzaken en omstandigheden van routes en locaties waar sprake is van sociale onveiligheidsbeleving	gebruiker centraal; datagestuurd	veilig
vergroten van het inzicht in reizigersgedrag en -wensen van de verschillende soorten gebruikers in de verschillende deelgebieden	gebruiker centraal; datagestuurd; gebiedsgericht	inclusief
vergroten van het inzicht in de in te zetten vervoermiddelen voor verkeer van woning naar werk, logistiek verkeer en verkeer in vrijetijd	datagestuurd; gebiedsgericht	robust en betrouwbaar
vergroten van inzichten in manieren om de stiptheid van voorgestelde reis- en bezorgtijden te verbeteren	datagestuurd; gebiedsgericht	robust en betrouwbaar; slim en efficiënt
vergroten van het inzicht in ritplanningen, capaciteit en wensen van de vervoerders	datagestuurd	slim en efficiënt
vergroten van het inzicht in de mogelijkheden van deelgebruik van vervoermiddelen, daardoor neemt de ruimte die stilstaande voertuigen innemen af	gebruiker centraal; datagestuurd	slim en efficiënt

Tabel 3: de onderzoeksagenda.

5.2 De experimenteer- en innovatieagenda

Deze deelagenda (tabel 4) bestaat uit opgaven en inspanningen die het behalen van de ambities kunnen versnellen. Maar daarbij zijn nog onzekerheden over onder meer de effectiviteit en efficiëntie. We onderzoeken via proeven op kleine schaal of innovatieve concepten voldoende betaalbaar, veilig en betrouwbaar zijn. Dat leert ons of we ze op grotere schaal of op structurele basis kunnen toepassen. Het kan ook zijn dat we erachter komen dat er nog aanpassingen nodig zijn.

opgave	invalshoek	draagt bij aan de ambitie
betere benutting van de infrastructuur en vervoermiddelen in stedelijk gebied en naar bedrijven-terreinen door individuele vervoersstromen in tijd en ruimte meer te verspreiden	gebiedsgericht	slim en efficiënt
verminderen van de afstand tussen plaats van productie en plaats van consumptie en tussen plaats van wonen en plaats van werken	gebiedsgericht	slim en efficiënt
vergroten van het deelverbruik van vervoermiddelen in stedelijk gebied zodat het voertuigen minder ruimte in beslag nemen	gebiedsgericht	slim en efficiënt
verminderen van onnodige verplaatsingen tussen vaak bezochte functies	gebruiker centraal	slim en efficiënt
vergroten van het inzicht in de bezettingsgraad van voertuigen	datagestuurd	slim en efficiënt
vergroten van het aantal elektrische voertuigen en vervoer op H ₂ O (en binnenkort biobrandstoffen) voor de verplaatsing van goederen	gebruiker centraal	schoon, stil en gezond
doelgroepenvervoer en openbaar vervoer in kleine kernen meer aan elkaar koppelen	gebruiker centraal	inclusief; slim en efficiënt
vergroten van de beschikbaarheid/inzet van andere vervoermiddelen of mobiliteitsconcepten in landelijk gebied waar het openbaar vervoer vermindert of verdwijnt	gebiedsgericht	robust en betrouwbaar

Tabel 4: de experimenteer- en innovatieagenda.

5.3 De lobbyagenda

De lobbyagenda (tabel 5) bestaat uit opgaven en inspanningen voor de agenda van externe partners. Zoals het Rijk, marktpartijen en belangenorganisaties. Denk ook

aan partners waarbij het belangrijk is om af te stemmen over de uitvoering. Het gaat om inspanningen die belangrijk zijn voor de regio. Maar waarbij het nemen van besluiten, de verantwoordelijkheid en/of de middelen liggen (voor een deel) bij anderen.

opgave	invalshoek	draagt bij aan de ambitie
vergroten van het gebruik van elektrische voertuigen voor stedelijke logistiek	gebiedsgericht	schoon, stil en gezond
vergroten van het aantal loop- en fietskilometers voor woon-werkverkeer, leisure-vrijtijdsverkeer en dagelijkse activiteiten	gebruiker centraal	schoon, stil en gezond
stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen voor de verplaatsing van personen	gebruiker centraal	schoon, stil en gezond
vergroten van het aantal elektrische voertuigen en vervoer op H ₂ O (en binnenkort biobrandstoffen) voor de verplaatsing van goederen	gebruiker centraal	schoon, stil en gezond
beschikbaar stellen van heldere informatie over mogelijke vervoerswijzen voor alle reizigerstypes	gebruiker centraal	robust en betrouwbaar

Tabel 5: de lobbyagenda.

5.4 De investeringsagenda

Deze deelagenda (tabel 6) bestaat uit opgaven en concrete inspanningen waarin we de komende 4 jaar willen investeren. We bepalen elk jaar wat er in deze agenda komt. Ook kijken we welke partner binnen onze samenwerking ervoor aan de lat staat, de bestuurlijk trekker.

opgave	invalshoek	draagt bij aan de ambitie
vergroten van het aantal loop-, fiets- en openbaar vervoerbewegingen voor korte afstanden, vooral in stedelijk gebied en in kleine kernen in landelijk gebied	gebiedsgericht	schoon, stil en gezond
stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets en -auto <ul style="list-style-type: none"> • op de middellange afstand • tussen landelijk en stedelijk gebied • in gebieden waar sprake is van beperkte dekking van het openbaar vervoer (zoals bedrijventerreinen) 	gebiedsgericht	schoon, stil en gezond
vergroten van de toepassing van geluidarme infrastructuur in stedelijke gebieden	gebiedsgericht	schoon, stil en gezond
verminderen van het aantal verkeersonveilige situaties bij onder meer scholen, dagelijkse voorzieningen en drukke kruispunten	gebiedsgericht	veilig
verminderen van het aantal (sociaal) onveilige, langzame verkeersroutes in stedelijk en landelijk gebied	gebiedsgericht	veilig
verminderen van verkeersonveilig gedrag	gebruiker centraal	veilig
vergroten van het fietsgebruik en openbaar vervoer door het verminderen van het onveiligheidsgevoel	gebruiker centraal	veilig
meer en toegankelijk (kleinschalig) openbaar vervoer in kleine kernen	gebiedsgericht	inclusief; robuust en betrouwbaar
vergroten van de mogelijkheid dat iedereen zich (zelfstandig) op een betaalbare manier kan verplaatsen (tegenaan mobiliteitsarmoede)	gebruiker centraal	inclusief
vergroten van de mogelijkheid dat iedereen, onder wie mindervaliden, gemakkelijk kan overstappen in de vervoersketen	gebruiker centraal	inclusief
vergroten van de toegankelijkheid en begrijpelijkheid van plannings- en informatie(systemen) voor gebruikers	gebruiker centraal	Inclusief; slim en efficiënt
verminderen van de vertraging in reistijd in stedelijke gebieden en rondom logistieke en leisure-hotspots	gebiedsgericht	robust en betrouwbaar
op orde houden van de wegen en fiets- en wandelinfrastructuur, 'basis op orde'-inspanningen	gebiedsgericht	robust en betrouwbaar
verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod van (kleinschalig) openbaar vervoer (in tijd, plaats en capaciteit) in kleine kernen	gebiedsgericht	slim en efficiënt

Tabel 6: de investeringsagenda.

Hoofdstuk 6
Aanpak en
samenwerking



6.1 Programmatische aanpak

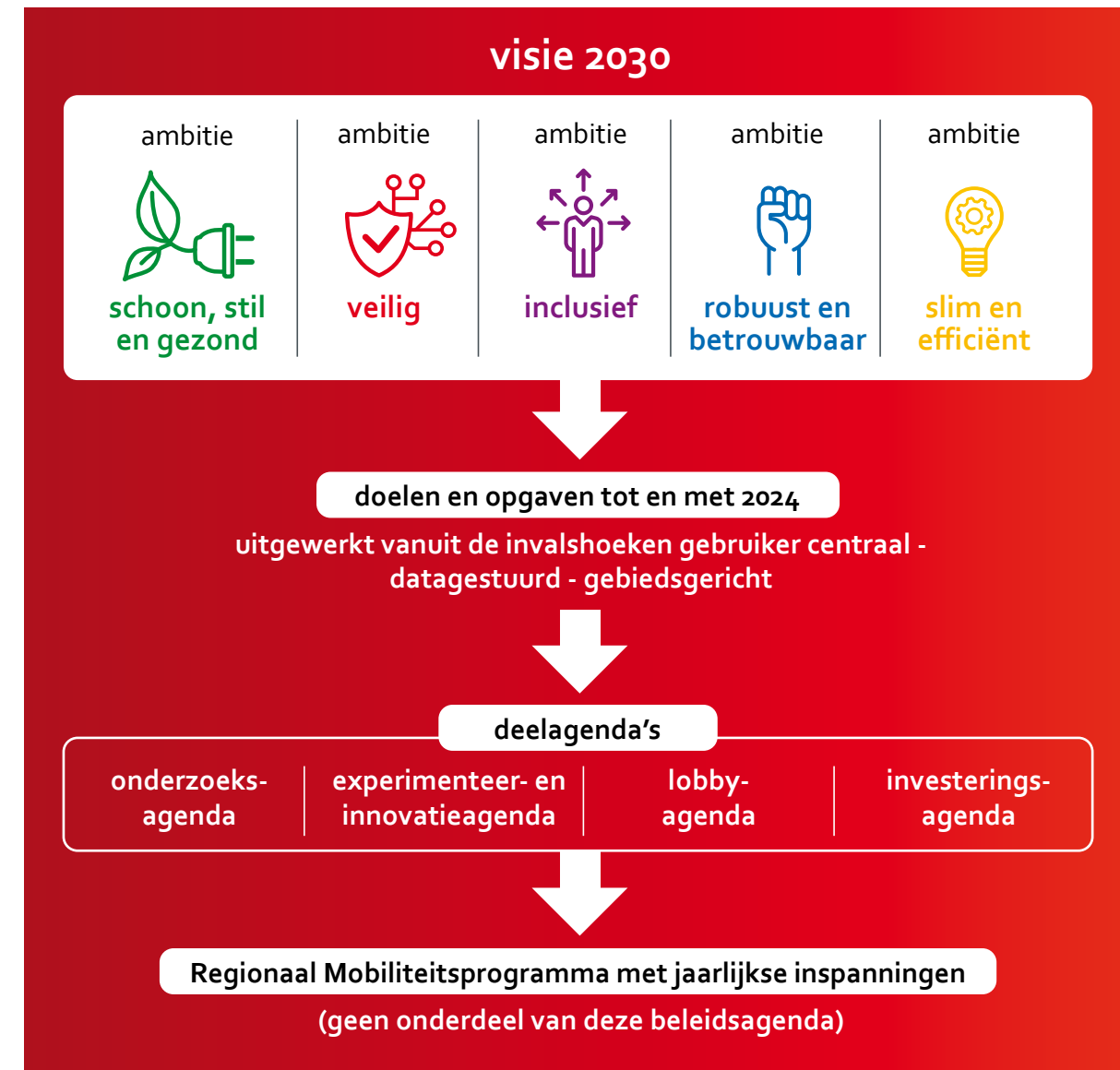
Er staan in deze beleidsagenda ambities die we niet in 1 bestuursperiode kunnen bereiken. Maar ze zijn wel belangrijk om de leefbare, aantrekkelijke en dynamische regio te blijven die we zijn. We zetten onze kennis, kunde en karaktereigenschappen graag in samenwerking met de partners in. Doel is om een duurzaam en slim mobiliteits-systeem tot stand te brengen. Daarom richten we onze blik op de langere termijn. Dat vraagt om een gestructureerde aanpak die verschillende bestuursperiodes overbrugt.

Deze Regionale Beleidsagenda Mobiliteit is een belangrijke bouwsteen voor:

- de Regionale Mobiliteitsagenda Hart van Brabant;
- de programmatische aanpak van de mobiliteitstransitie in Hart van Brabant.

Met de programmatische aanpak zorgen we dat we onze doelen en opgaven voor de 5 ambities halen. Daarvoor moeten we verschillende activiteiten uitvoeren. Denk aan het vertalen van de agenda van de regio naar gemeentelijk beleid en inspanningen. Of aan het uitwerken van de opgaven/inspanningen op regioniveau met de provincie samen. Dat werken we uit in projecten, creatieve processen, beslissingen, onderzoeken en metingen.

Schema 1: de gelaagde opbouw van de programmatische aanpak van de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit Hart van Brabant 2021-2024.



Al doende ontdekken we welke activiteiten op een bepaald moment het meest bijdragen aan de doelen. We leven immers in een complexe maatschappij. Daarin zijn effecten van activiteiten niet altijd vooraf goed in te schatten.

Gelaagde opbouw

Dat geldt zeker voor de mobiliteitstransitie. Of die slaagt, hangt voor een belangrijk deel af van de gedragsverandering van de gebruikers. Welke inspanningen kunnen we het beste inzetten om de gewenste gedragsverandering tot stand te brengen? Dat zullen we in veel gevallen nog moeten onderzoeken. Daarover is nog veel niet bekend. Of we zullen dat samen met de belangrijkste partners nog moeten bepalen.

Daarom ligt het accent van deze beleidsagenda op visie en ambities, vertaald in doelen en opgaven. Het uitwerken in inspanningen volgt in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma. We kiezen voor een programmatische aanpak. Die legt de verbinding tussen de inspanningen voor de eerstvolgende jaren en de visie/ambities tot 2030. Zo ontstaat er een gelaagde opbouw. Zie schema 1.

Deze aanpak biedt veel meer ruimte voor innovatie, experimenten en verschillende samenwerkingsvormen. Dat sluit goed aan bij de karakteristieken van Hart van Brabant. Wij zijn immers sociale ondernemers en creatieve doeners. Dat betekent dat wij integrale keuzes maken in beleid en uitvoering. Dat gebeurt in samenwerking met ondernemers, onderwijs, overheid en maatschappelijke organisaties. We testen vernieuwende oplossingen uit. Als uit metingen blijkt dat ze werken, zetten we ze breder uit tot een nieuwe standaard. Zo groeien wij meetbaar en merkbaar.

6.2 Uitvoering en monitoring

Deze beleidsagenda brengt richting en focus aan in de gemeenschappelijke mobiliteitsopgaven van de regiopartners. Dit krijgt op de volgende manieren vorm:

- We vertalen de visie/ambities voor 2030 naar opgaven voor de periode 2021-2024.
- De bestuurders dragen met hun keuzes bij aan de ambities tot 2030.
- Bij de bepaling van de opgaven en vertaling daarvan in inspanningen, gaan we altijd uit van 3 invalshoeken. Dat zijn 'de gebruiker centraal', 'datagestuurd' en 'gebiedsgericht'.
- Elk jaar bepalen we wat de inspanningen zijn om aan de opgaven te werken. Die volgen uit de Regionale Mobiliteitsagenda Hart van Brabant (RMA) en komen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Dat pakken we samen met de provincie op.
- We kunnen inspanningen die buiten het RMP vallen ook zelf, in de regio, agenderen. Dus zonder de samenwerking met de provincie. Op die manier verliezen we de inhoudelijke keuzes uit deze beleidsagenda niet uit het oog.
- De opgaven en inspanningen delen we toe naar 4 deelagenda's. Dat zijn de onderzoeksagenda, de experimenteer- en innovatieagenda, de lobbyagenda en de investeringsagenda.
- We evalueren de opgaven uit de beleidsagenda jaarlijks. Waar nodig volgt een actualisatieslag. Ook zetten we nieuwe inspanningen op de agenda voor het volgende jaar.

- We spreken van een regionale inspanning als:
 - er minimaal 3 regiopartners meedoen;
 - 1 van de regiogemeenten een project uitvoert met meerwaarde voor de regio;
 - alle gemeenten uitwerking geven aan regionale afspraken (bijvoorbeeld lokale vertaling en uitvoering van regionaal EV-laadpalenbeleid).
- We vertalen de programmeringsafspraken waar nodig naar financiële afspraken. Er komt een financiële bijdrageregeling op opgave- en programmaniveau. Die vervangt de huidige subsidieregeling Verkeer en Vervoer. We maken deze afspraken met de provincie vanuit de RMA en met het Rijk indien nodig.

Afstemming

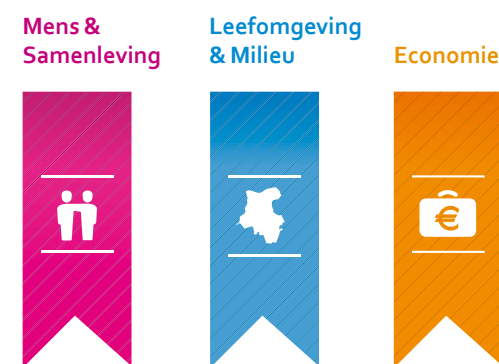
De vertaling van opgaven naar concrete inspanningen verdeeld over 4 deelagenda's kent een eigen dynamiek. Want die inspanningen kunnen bewegen door de deelagenda's heen. Bijvoorbeeld van de onderzoeksagenda naar de investeringsagenda. Daarnaast kunnen ze door actuele ontwikkelingen een andere status krijgen. Ook kan het gebeuren dat nieuwe inspanningen zich aandienen.

6.3 Samenwerking

Binnen de regio

Regio Hart van Brabant wil uitblinken in duurzame ontwikkeling. Onze missie is dat wij economische, ecologische en sociale groei combineren. We ontwikkelden in 2018 de Strategische Meerjaren Agenda (SMA). Die beschrijft de missie, visie en strategie van de regionale samenwerking voor de periode 2019-2024. De besturen van Regio Hart van Brabant, Midpoint Brabant én alle betrokken gemeenteraden stelden de SMA vast.

Vanuit de SMA werken we met 3 programma's:



We doen dat op zo'n manier dat welvaart en welbevinden elkaar op de juiste manier ontmoeten.

We geven invulling aan deze programma's aan de hand van 3 samenwerkingsprincipes die richting geven aan onze strategie:

- we werken aan een slimme samenleving met maatschappelijke en ecologische meerwaarde;
- we werken aan een slimme economie met hoog economisch rendement;
- we doen dat vanuit kennis, kunde én karakter.

We hebben daarbij steeds de duurzame ontwikkeling van samenleving en economie voor ogen.

Mobiliteit is binnen de Hart van Brabant-samenwerking onderdeel van het programma Leefomgeving & Milieu. De gemeenten werken daarvoor samen in:

- het ambtelijk overleg;
- het portefeuillehoudersoverleg;
- het combi portefeuillehoudersoverleg fysiek (onze bestuurders en die van Milieu, Economie en ROV).

Buiten de regio

Buiten Hart van Brabant werken we samen met Rijkswaterstaat, de politie en provincie Noord-Brabant. Er is regelmatig overleg tussen alle mobiliteitsregio's, Brabantstad en de provincie. Ook werken de bestuurlijke tafels van de mobiliteitsregio's (GGA's) en het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) samen. Dat gebeurt tijdens de regionale bestuurlijke ontwikkeldagen. Daaraan nemen wethouders, provinciebestuurders en bestuurders van de waterschappen deel. We bepalen dan samen de richting en maken uitvoeringsafspraken vanuit de integrale benadering.

De ontwikkeldagen zullen uitgroeien tot omgevingsoverleggen. Dat gebeurt in het licht van de Omgevingswet. We gaan dan samen met de provincie gebiedsagenda's en later regionale omgevingsagenda's opstellen. Daaruit vloeien dan onder meer de jaarlijkse Regionale Mobiliteitsprogramma's voort. Daarin staat ook de vertaling van de klimaatopgaven naar concrete inspanningen op het gebied van de mobiliteit.

Dansen tussen de schalen en tafels

Mobiliteit verbindt. Dat betekent dat mobiliteitsvraagstukken al snel gemeentegrens-overschrijdend zijn.



De infrastructuur is als een gelaagd netwerk. Daarbij zijn de lagen in knopen en zogenaamde mobility hubs verbonden. Dit netwerk kent daarnaast verschillende gebruikers en beheerders. We moeten dus kijken naar verschillende schaalniveaus met verschillende partners. We zoeken blijvend naar het passende niveau waarop we mobiliteitsvraagstukken kunnen agenderen. Dat kan nationaal, provinciaal of regionaal zijn. Daarna bepalen we wat de passende overlegtafel is. We noemen dat 'dansen tussen de schalen en tafels'.

Focus op keuzes en ruimte voor accenten

De beleidsagenda is een uitwerking van de SMA. De agenda houdt ons scherp op strategisch niveau. Het biedt ons houvast bij te maken keuzes voor de kortere en de langere periode. Daarmee is deze beleidsagenda een basis voor continuïteit in regionale samenwerking en uitwerking. De agenda biedt tegelijk voldoende ruimte om accenten te leggen binnen de strategische keuzes. Daardoor kan de uitvoering van deze agenda aansluiten bij andere documenten. Denk bijvoorbeeld aan de:

- agenda Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabant;
- Mobiliteitskoers 2030 die de provincie in 2020 maakt;
- toekomstige omgevingsagenda's.

De regiopartners spreken af dat zij jaarlijks afspraken maken op opgave- en projectniveau. Deze meerjaren-agenda is daarvoor de basis. Het gaat om afspraken met elkaar:

- binnen de Hart van Brabant-samenwerking;
- via de bestuurlijke ontwikkeldagen met de provincie Noord-Brabant als belangrijke samenwerkingspartner.

Samen bewaken we zo een samenhangende lijn tussen strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Samenwerking met studenten

Deze agenda kent per ambitie een set doelen. Die hebben we vertaald naar opgaven en inspanningen voor de komende jaren. Dit in het verlengde van de TELOS-aanpak in de SMA. We willen de doelen die we stellen kunnen meten. Om die reden is het belangrijk om de nulsituatie in kaart te brengen. We willen inzicht in data die voorhanden is. Ook willen we het verplaatsingsgedrag naar, door en in onze regio beter leren kennen. Daarbij willen we meer te weten komen over welke prikkels leiden tot (gewenste) gedragsveranderingen.

We staan als regio voor veel nieuwe opgaven. Die brengen onzekerheden met zich mee. Daarom is het extra belangrijk om snel (2021) in te zetten op het vergroten van inzichten. Dan kan binnen de onderzoeksagenda. We willen een thermometer ontwikkelen. Die geeft voor de ambities waaraan we gaan werken aan of we met onze opgaven en inspanningen op de goede weg zitten.

Voor het opzetten en uitvoeren van onderzoek dat daarbij hoort, maken we afspraken met BUAs. We hebben een goede werkrelatie met deze Breda University of Applied Sciences. Dat geldt ook voor de provincie Noord-Brabant, de gemeente Tilburg en Regio Hart van Brabant.

De afspraken gelden voor de hele doorlooperperiode van deze beleidsagenda. We zetten studenten in. Zij brengen de nulsituatie in kaart en monitoren de impact van de opgaven en afgeleide inspanningen.

Achtergrond- informatie

1. Schets van Hart van Brabant

Hart van Brabant kenmerkt zich door een combinatie van stedelijke en landelijke gebieden. Waalwijk en Tilburg zijn de grotere, stedelijke kernen met de N261 en F261 als verbindingaders. Rond deze stedelijke kernen liggen



kleinere gemeenten. Die bestaan uit dorpen en veel landelijk gebied. Bijzonder aan de regio is de aanwezigheid van:

- een groot aantal natuurgebieden en wisselende landschappen;
- 2 grote attractieparken als trekkers van een uitgebreid leisure-aanbod;
- sterke concentraties logistiek bij Tilburg en Waalwijk die samen 1 van de hotspots in Nederland vormen. We koesteren onze fysieke leefomgeving als een vitaal leisure-landschap. Dat vormt de basis voor een gezonde samenleving met meer welzijn.

Tilburg heeft als zevende gemeente van Nederland grootstedelijke kenmerken met daarbij horende vraag-

stukken en kwaliteiten. Waalwijk etaleert als middelgrote gemeente een bovengemiddelde economische dynamiek. De kleinere gemeenten profileren hun landelijke kenmerken met aantrekkelijke woonmilieus en ruimte voor landbouw, natuur en recreatie. Zij oriënteren zich voor werk en voorzieningen op grote steden en (minder) buiten de regio.

De mobiliteit in de regio groeit de volgende jaren; richting de attractieparken en vanuit de logistiek.

Water

Hart van Brabant ligt gunstig ten opzichte van de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Rijn-Ruhrgebied. De regio is een belangrijke hub in het mondiale goederenvervoer:



- tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen;
- als poort naar het Europese en Chinese achterland (One Belt - One Road).

De Maas en het Wilhelminakanaal verbinden Waalwijk en Tilburg over het water met de genoemde havens.

Goederencorridor

De A58 en A59 en spoorlijn Breda-Tilburg-Eindhoven zijn belangrijke dragers van de internationale goederencorridor door de regio. Dit verklaart waarom de goedereninfrastructuur zich vooral van oost naar west heeft ontwikkeld. Dwars daarop vormt de N261/N269 (Waalwijk-Tilburg-Turnhout) de enige doorgaande noord-zuid verbinding in de regio zelf. De A27, A58, A59 en in mindere mate de N261 zijn congestiegevoelige routes. Verkeer van buiten de regio (goederenvervoer door de regio en recreatief verkeer naar de regio) bepaalt dat voor een belangrijk deel.



Spoor

Door het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Brabantroute is er groot veiligheidsrisico ontstaan. Daarnaast nemen door goederenvervoer op deze route de trillingen en geluidsoverlast toe. Het spoor (met stations in Gilze en Rijen, Tilburg en Oisterwijk) heeft steeds meer te maken met de hoge belasting ervan. Ook neemt de oversteekbaarheid van het spoor af. De volle spoorlijnen zorgen daarnaast voor overvolle treinen met reizigers richting de andere steden in Brabant en erbuiten. Het is opvallend dat het noorden van Hart van Brabant geen spoorinfrastructuur heeft. Hierdoor is het niet mogelijk om het logistieke cluster van Waalwijk op de spoormodaliteit aan te sluiten.

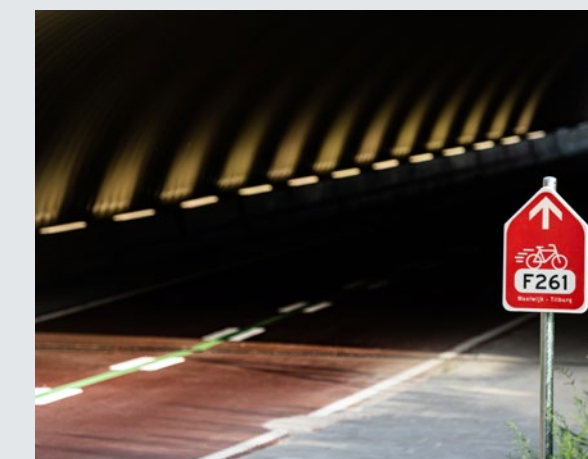
Busvervoer

Voor het busvervoer vormt de regio samen met Noord-oost Brabant een concessie, gegund aan Arriva. De buslijnen met de hoogste frequentie liggen op de as Tilburg-Loon op Zand-Efteling-Kaatsheuvel-Waalwijk en

dan naar 's-Hertogenbosch. De bus ontsluit alle overige kernen. Overdag is de frequentie laag en 's avonds en in het weekeinde rijden de bussen soms helemaal niet. De grootste publiekstrekker in de regio, de Efteling, ligt op meer dan 10 kilometer van het dichtstbijzijnde intercitystation. Dat is in Tilburg. De tweede trekker, Beekse Bergen, ligt op iets meer dan 5 kilometer van dat station.

Fietsnetwerk

De regio heeft een fijnmazig fietsnetwerk. Dat biedt de mogelijkheid om bijna elke locatie op de fiets te bereiken. We investeren in verschillende snelfietsroutes. Dit om het gebruik van de (elektrische) fiets voor verplaatsingen tussen de kernen en woon- en werkgebieden te verhogen. Ook het gebruik van de elektrische fiets over een wat langere afstand willen we hiermee stimuleren. Op NS-stations en het busstation Waalwijk zijn OV-fietsen beschikbaar. Daarnaast nemen experimenten met fietsdeelsystemen als Hopperpoint en het recreatief fietsdeelsysteem Ervaar Brabant toe.

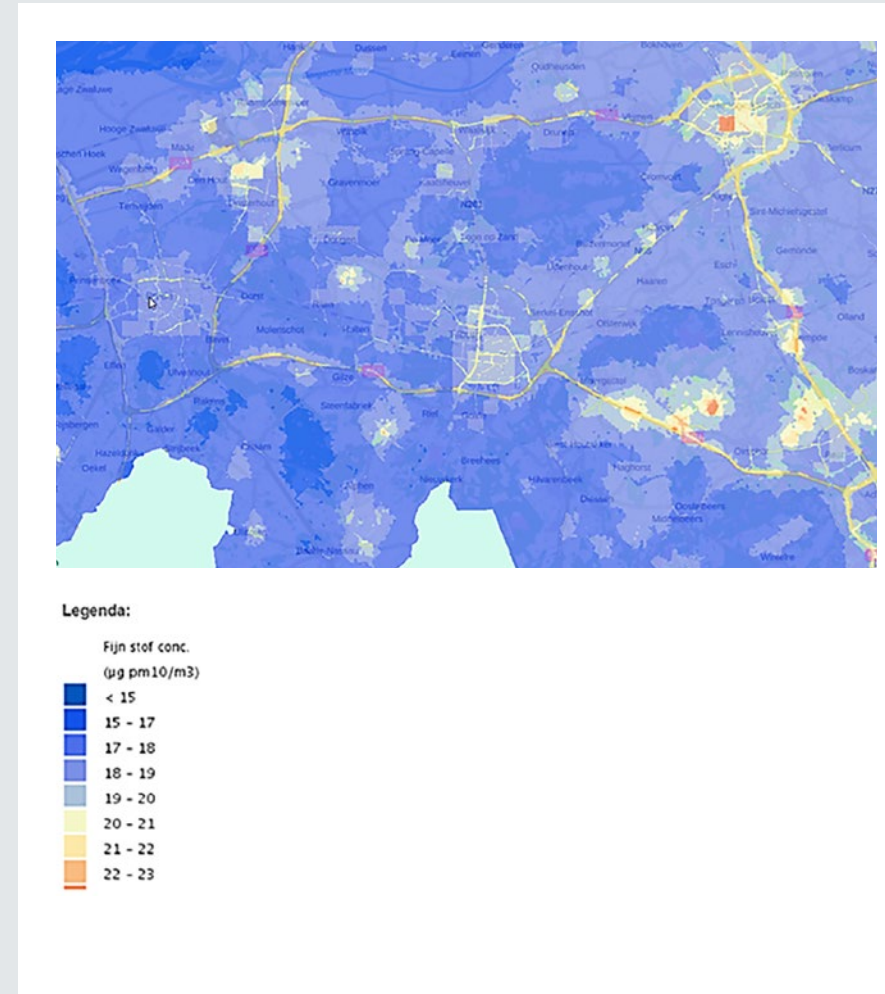


Verkeersveiligheid

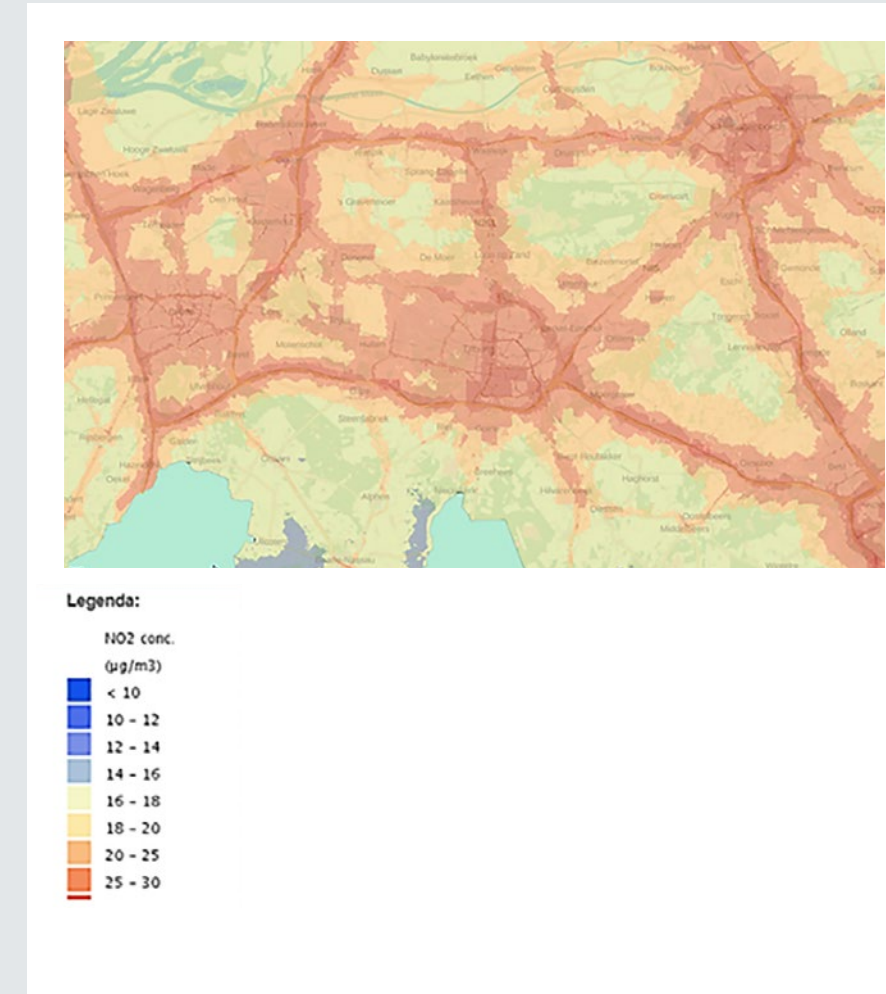
De verkeersveiligheid is in heel Brabant een aandachtspunt. Na jarenlang dalen stijgen de ongevalscijfers weer. Daarbij blijken vooral fietsers en ouderen de kwetsbare groepen te zijn. Er vallen ook naar verhouding veel doden in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen (15 tot 29 jaar). Door gebrek aan ervaring overschatten zij vaak hun eigen vaardigheden. Daardoor hebben zij 3 keer zo veel kans op een ongeluk met dodelijke afloop. We bespreken de beleidsinzet voor verkeersveiligheid in de regio aan de regionale overlegtafels.



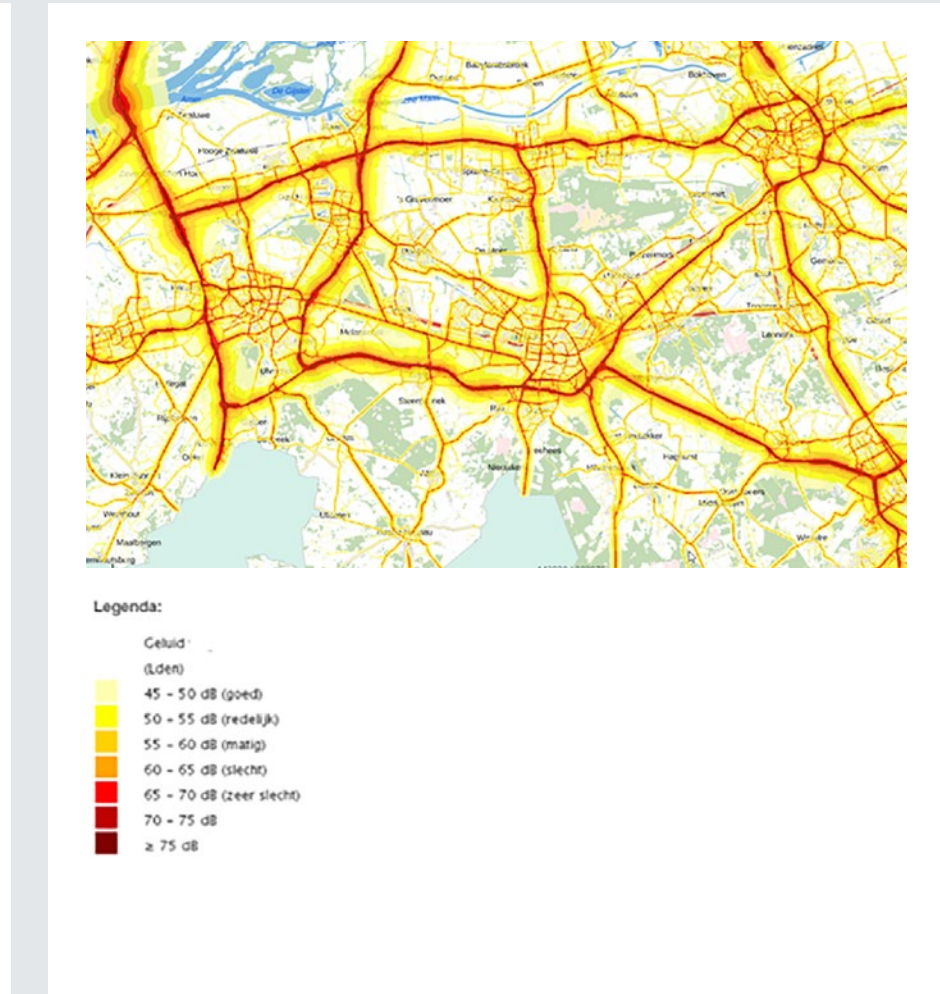
We zien ook in Hart van Brabant dat de mobiliteit invloed heeft op de kwaliteit van de leefomgeving. Hiernaast staan 3 kaartjes uit de atlas voor de leefomgeving opgenomen. Hierop staat de uitstoot van stikstof, NOx en geluid door mobiliteit verbeeld.



Afbeelding 4: fijnstofconcentraties in 2016.



Afbeelding 5: concentraties NOx in 2016.



Afbeelding 6: geluidbelasting in de regio door weg- en spoorverkeer.

2 Trends en ontwikkelingen

We staan stil bij trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het mobiliteitssysteem in Hart van Brabant. Met die kennis kunnen we een koers uitzetten voor de lange termijn (2030). Zo kan de regio vooruitzien op mogelijke veranderingen.

Demografische ontwikkelingen

- Veel gebieden krijgen te maken met een bevolkingskrimp. Dat gebeurt vooral aan de randen van Nederland. We verwachten voorlopig weinig tot geen bevolkingskrimp in de Hart van Brabant-gemeenten. Zelfs juist een (lichte) bevolkingsgroei in meer stedelijke gemeenten, zoals Tilburg.
- De samenstelling van de bevolking verandert. Want de levensverwachting stijgt en het aantal geboorten neemt af. Dat betekent dat ook in Hart van Brabant de bevolking vergrijsd.
- Door de vergrijzing verandert het verplaatsingsgedrag van minder regelmatig woon-werk verkeer naar meer onregelmatige vrijetijdsverplaatsingen.



- We verwachten dat het autoverkeer toch nog licht blijft groeien tot 2030.
- De deelname van de vergrijzende bevolking aan het verkeer neemt toe, bijvoorbeeld op de elektrische fiets.
- Ouderen gaan zich steeds vaker en verder verplaatsen. Dat kan onder meer bijdragen aan een gelijkmatigere verspreiding van (auto)verkeer over de dag. En dus ook aan een (lichte) toename van het aantal verkeersslachtoffers.
- Ontwikkelingen op het gebied van flexibilisering en individualiseren zetten ook door. Meer mensen zullen



single zijn. Het aantal huishoudens groeit maar het aantal gezinsleden neemt af. Reizigers willen zich meer op maat kunnen verplaatsen. Dit gaat mogelijk samen met een verschuiving in de voorkeur voor bezit naar gebruik van voertuigen.

Technologische ontwikkelingen en digitalisering

- ICT en het gebruik van big data bieden kansen voor nieuwe vormen van vervoer en nieuwe mobiliteitsconcepten.

- Mobiliteit verandert steeds meer in een dienst, Mobility as a Service (MaaS) genaamd. Daarbij staan deelconcepten en ketenverplaatsingen meer centraal. Dat hoort bij de verschuiving van bezit naar gebruik. Dat gebeurt zeker in gebieden met een hoogwaardig aanbod openbaar vervoer.
- Intelligent Transport Systems (ITS) stellen ons in staat om de verschillende onderdelen van multimodaliteit te koppelen. En om die onderdelen beter op elkaar aan te laten sluiten. Dus beschikbare (digitale) informatie over reizigers, verschillende vervoermiddelen en infrastructuur aan elkaar te verbinden. Dat vergroot de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid van het mobiliteitsstelsel.
- Het gebruik van big data is het meest kansrijk op regioniveau. Daar verzamelen we namelijk meer cijfers en leggen we meer verbanden dan op lokaal niveau. Regionale kennispartners, zoals Tilburg University, kunnen helpen bij het ontwikkelen van een 'sociaal algoritme'. Daarmee kunnen we de voorspellende data gebruiken voor beleid.

Klimaatverandering en gezondheid

- Het klimaat verandert en mensen zijn zich steeds meer bewust van de oorzaken en gevolgen van de klimaatverandering.
- We moeten het hoofd bieden aan de klimaatverandering. Transitie in het energie- en mobiliteitssysteem staan daarbij centraal. De meeste inspanningen richten we op het terugdringen van de CO₂-uitstoot.
- In het overheidsbeleid staat de transitie naar nul-emissie mobiliteit de komende jaren centraal. De overheid zet in op onder meer schonere voertuigen, modal shift en gedragsverandering. Positieve bijvangst kan het



vergroten van de verkeersveiligheid zijn.

- Ook het gezondheidsbewustzijn neemt toe. Het verkeer op de weg veroorzaakt veel uitstoot. Dat zorgt mede voor blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide. Schone, emissievrije mobiliteit krijgt steeds meer de aandacht.

Economie en consumptie

- De verwachte stijging van de welvaart betekent een groei van de vrijetijdseconomie. Dat onderstreept het belang dat we de bereikbaarheid van recreatie-

voorzieningen in de regio vergroten. Denk aan de Efteling, Loonse en Drunense Duinen en Beekse Bergen. Maar ook aan de kernen waarin veel spelers in de vrijetijdseconomie zijn geconcentreerd.

- De vrijetijdseconomie in Hart van Brabant groeit jaarlijks met meer dan 7%. We tellen 14.000 banen, meer dan 2.100 ondernemingen in de leisure-sector en elk jaar 10 miljoen dagrecreanten. De toeristische en recreatieve sector zijn een magneet voor de regionale economie.

- De Efteling en Beekse Bergen zijn de hoofdrolspelers van de leisure-bedrijvigheid in onze regio. Ook het landschap met de bossen en vennen rond Oisterwijk en de Loonse en Drunense Duinen trekken veel dag- en verblijfstoeristen. Tel daar de grotere en kleinere culturele activiteiten en het museumaanbod bij op. Dat leidt allemaal tot een groei van het nu al grote aandeel van het vrijetijdsverkeer in de totale mobiliteit. Dat is namelijk een kwart van de verplaatsingen in de avondspits.
- Flexibilisering van werk maakt dat we in de toekomst minder plaatsgebonden werken. En dat woon-werk-verplaatsingen diverser worden wat betreft afstand, vorm en frequentie.
- Het totaal aan transportbewegingen in de regio blijft groeien. Zo neemt stadslogistiek toe. Dat komt door het veranderend koopgedrag van de consument. Het aantal online aankopen (e-commerce) neemt toe. Het terugsturen van artikelen is steeds makkelijker en komt steeds vaker voor. Ook de transacties tussen



particulieren onderling groeit. De groei van de logistieke sector in Tilburg en Waalwijk leidt tot meer vrachtverkeer. Over het water, spoor en zeker ook over de weg.

Deze trends en ontwikkelingen maken dat het mobiliteits-systeem onder druk staat. Er komen meer inwoners bij. Het aantal verplaatsingen stijgt. Daar komt bij dat de negatieve effecten van mobiliteit toenemen of meer zichtbaar worden. De Hart van Brabant-bewoners zijn zich daar steeds meer van bewust. Zij oefenen druk uit op beleidsmakers om hier iets aan te doen.

Een deel de oplossing zit in het gebruik van big data en innovatieve technieken. Die maken dat het mobiliteits-systeem slimmer en efficiënter functioneert. Dat gebeurt al op kleine schaal. Maar het is nog een uitdaging om dat daadwerkelijk op grote schaal toe te passen.

We zullen op een andere manier naar mobiliteit moeten leren kijken. We gaan daarbij ook de negatieve aspecten van een alsmaar groeiende mobiliteit betrekken. Het is onontkoombaar dat we daarbij ook minder populaire inspanningen moeten overwegen. Hoe dan ook gaan we de mobiliteitstransitie in goede banen leiden. Daarvoor hebben we deze Regionale Beleidsagenda Mobiliteit ontwikkeld.



REGIO | HART
VAN | BRABANT



regionale
samenwerking
mobiliteit