



Meerjarig MultiModaal Mobiliteitspakket SRBT



Deel A
Eindrapport
18 september 2024



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

AEBEL

SRBT



Inhoud

1.	Managementsamenvatting	4
1.1	Rijk en regio samen	5
1.2	Brede welvaart centraal	5
1.3	Het MMMP als uitwerking van bestaande visies en afspraken	6
1.4	Minder financiële middelen beschikbaar	8
1.5	Het is tijd voor een fundamenteel andere benadering	8
2.	Strategie van de SRBT	12
2.1	Verstedelijking en mobiliteit in samenhang bekijken	12
2.2	Acht leidende principes	14
2.3	Hoofdnetswerken op orde	16
2.4	Beoordelingskader	18
2.5	Strategische lessen	20
3.	Het adaptief Meerjarig Multimodaal MobiliteitsPakket	22
3.1	De adaptieve programmering	22
3.2	Toelichting per gebiedstype	24
4.	Afsprakensets	28
4.1	Twee soorten afsprakensets	28
4.2	Vervolgacties 2024	29

Deel A en deel B van het MMMP

Het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP) stedelijke regio Breda-Tilburg (SRBT) bestaat uit twee met elkaar samenhangende delen. Dit is **deel A**, de bestuurlijke rapportage. Daarnaast is er **deel B**, de technische rapportage. Deze is integraal onderdeel van het MMMP.

De technische rapportage gaat dieper in op de inhoud en geeft inhoudelijke onderbouwing van de gemaakte keuzes en de gehanteerde werkwijze. De bestuurlijke rapportage richt zich op de bestuurlijke opgaven, de hoofdlijnen van de inhoudelijke koers, de opbouw van het MMMP en de (jaarlijkse) afsprakensets die voortkomen uit het MMMP.



1. Managementsamenvatting

Voorwoord

Voor u ligt het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP) voor de stedelijke regio Breda Tilburg (SRBT). Afgelopen jaar is hier aan gewerkt door Rijk, provincie, de gemeenten Tilburg en Breda en vertegenwoordigers van de regio's Hart van Brabant en Baronie.

Dit rapport geeft antwoord op de uitdagingen die de regio Breda-Tilburg heeft op het gebied van mobiliteit. Deze komen voort uit de doelstellingen voor de regio op het gebied van brede welvaart in combinatie met een aanzienlijke groeispiong van inwoners en arbeidsplaatsen en aanverwante voorzieningen en faciliteiten richting 2040. De conclusie is dat de vraagstukken op zijn te lossen, als er een strakke inhoudelijke koers wordt gevaren en een gezamenlijke inspanning van Rijk, provincie en gemeenten wordt gedaan.

Het voorliggende MMMP is af, de koers is gezet. We doen dat natuurlijk adaptief, dus als er grote ontwikkelingen zijn in de omgeving dan reageren we daarop. Voor nu is de basis gelegd voor het gesprek binnen de regio om de oplossingsrichtingen in het MMMP verder uit te werken in concrete maatregelen en met elkaar afwegingen te maken over welke maatregelen prioriteit moeten krijgen bij het versterken van de brede welvaart (leefomgeving, veiligheid, gezondheid en bereikbaarheid). Afspraken over die maatregelen maken we vervolgens jaarlijks met het Rijk in het BO MIRT en binnen de regio en met de provincie in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's).

Het MMMP bevat namelijk 'mandjes' van maatregelen, zoals de '(actieve) kleine kernen, 'autoluwe binnensteden' en een 'snelfietsroutes'. Deze oplossingsrichtingen worden het komend jaar samen met de gemeenten uitgewerkt in concrete maatregelen. En gezamenlijk prioriteren we maatregelen vervolgens binnen beschikbare financiële middelen van Rijk, provincie en gemeenten en op basis van het versterken van de brede welvaartdoelen. Bestuurlijke besluiten en afspraken over een eerste tranche van maatregelen maken we dan in het najaar.

Wij zijn verheugd samen te werken aan de opgave in onze mooie regio!

Namens de bestuurlijk kopgroep MMMP SRBT

Ministerie van I&W, provincie Noord-Brabant, gemeenten Breda en Tilburg, regio's Hart van Brabant en Baronie.

1.1 Rijk en regio samen

Dit MMMP is opgesteld door Rijk en regio samen. Het Rijk is vertegenwoordigd door het Ministerie van I&W. De regio door de Provincie Noord-Brabant en de SRBT-gemeenten. Dat zijn de gemeenten: Alphen-Chaam, Altena, Baarle-Nassau, Breda, Dongen, Drimmelen, Etten-Leur, Geertruidenberg, Gilze en Rijen, Goirle, Heusden, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Moerdijk, Oisterwijk, Oosterhout, Tilburg, Waalwijk en Zundert.

1.2 Brede welvaart staat centraal

De stedelijke regio Breda Tilburg (SRBT) kiest er voor de brede welvaart in de regio centraal te stellen in haar toekomstvisie, te verdelen over stad en land en daarbij de kracht van het Brabantse 'mozaïek' te gebruiken ('de wederkerigheid tussen stad en land'). De SRBT ontwikkelt zich als slim motorblok van Noord-Brabant en Nederland. De regio wil de transitie naar duurzame warmte en energie en circulaire economie doorzetten en de woningbouw inzetten als hefboom om bereikbaar te blijven.

Voor mobiliteit is een vijftal doelen benoemd. Deze zijn in dit MMMP als vertrekpunt gehanteerd voor het opstellen van de strategie, de uitwerking van de programmering en bij de beoordeling van de maatregelen. In willekeurige volgorde, zijn dat:

- 1) Een goede en gezonde leefkwaliteit van de regio.
- 2) Een duurzame ontwikkeling, gericht op klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie.
- 3) Adaptieve netwerken die in kunnen spelen op onzekerheden in de toekomstige ontwikkelingen.
- 4) Een economisch vitale regio, met een gezond vestigingsklimaat.
- 5) Een sociaal inclusieve regio, waar ieder kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.



GOEDE EN GEZONDE LEEFKWALITEIT



INCLUSIEF



DUURZAAM



SRBT



ECONOMISCH VITAAL



ADAPTIEVE NETWERKEN

1.3 Het MMMP als uitwerking van bestaande visies en afspraken

Dit MMMP is de uitwerking voor mobiliteit van de regionale Ontwikkelstrategie van de stedelijke regio SRBT zoals die in 2023 is vastgesteld. En bouwt voort op het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant dat in het BO-Leefomgeving van 2023 is vastgesteld.

Rijk en regio hebben in 2022 en 2023 afgesproken samen een multimodaal mobiliteitspakket voor de stedelijke regio Breda – Tilburg op te stellen. Dit MMMP geeft invulling aan deze afspraak. Het MMMP heeft een drietal specifieke opgaven meegekregen:

- 1) Het accommoderen van de verstedelijkingsopgave.
- 2) De mobiliteitstransitie versnellen en de beoogde schaa sprong fiets en OV.
- 3) Het verminderen van de impact van het uitstel van de verbreding van de A58 (St. Annabosch-Galder en Tilburg-Breda).

1) Het accomoderen van de verstedelijkingsopgave

De regio staat voor een enorme verstedelijkingsopgave van 80.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen in de dorpen en de steden tot 2040. Het woningtekort is namelijk groot, zowel kwantitatief als kwalitatief: er zijn te weinig huizen en de woningvoorraad sluit onvoldoende aan op de veranderende bevolkingssamenstelling.

In het BO Leefomgeving van 2022 hebben Rijk en regio afgesproken om in een aantal grote woongebieden¹ in Breda, Tilburg, Oosterhout en Zevenbergen samen te investeren in de bereikbaarheid. Deze gebieden zijn weergegeven in figuur hiernaast. Ook elders in de regio is er een verstedelijkingsopgave, zoals in Waalwijk.

In maart 2023 hebben de gemeenten van de SRBT, de provincie Noord-Brabant en het Rijk hiervoor de Woondeal getekend. In de woondeal zijn afspraken gemaakt over het aantal te bouwen woningen, voor wie er gebouwd moet worden en op welke locaties. Tot en met 2030 moeten er

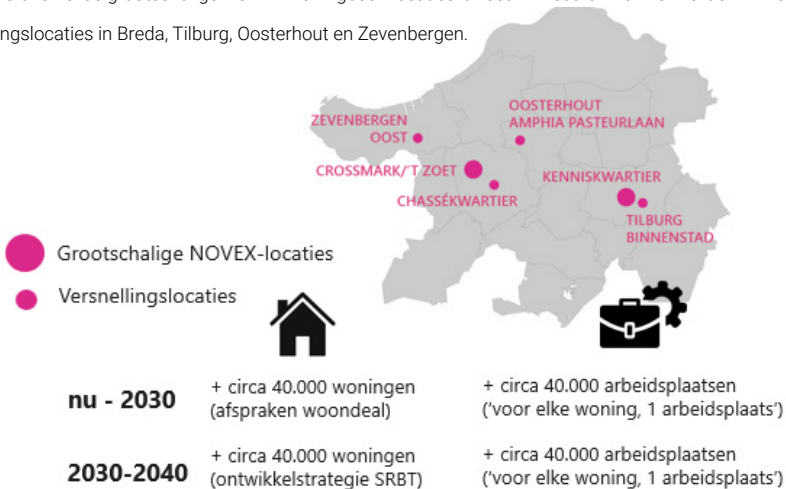
ruim 39.000 woningen worden gerealiseerd. De ambitie is om tot 2040 in totaal 80.000 woningen te realiseren.

Het versnellen van de woningbouw gaat gepaard met een toename van voldoende passende arbeidsplaatsen. Hierbij geldt het principe ‘voor elke woning één arbeidsplaats’. Concreet betreft dit dus 80.000 extra arbeidsplaatsen tot aan 2040. Tegelijkertijd zal het energiesysteem mee moeten groeien en transformeren, zijn maatregelen om klimaatbestendiger en duurzamer te worden noodzakelijk en dient de economisch vitaliteit overeind te worden gehouden.

De groei van het aantal inwoners leidt potentieel tot ca 500.000 extra verplaatsingen per dag in 2040 met herkomst uit de SRBT (80.000 woningen x 2,3 inwoners x 3 verplaatsingen). Hierin zijn de verplaatsingen ‘van buiten’ met bestemming SRBT of doorgaande verplaatsingen nog niet eens meegenomen.

Dit betekent een forse toename van de druk op het mobiliteitssysteem, dat zonder maatregelen vast gaat lopen. In de dorpen en steden in de SRBT gaat het in rap tempo veel drukker worden, met als gevolg dat er andere eisen aan de mobiliteit worden gesteld: minder ruimtevr agend en minder belastend voor de leefomgeving. Het past simpelweg anders niet meer.

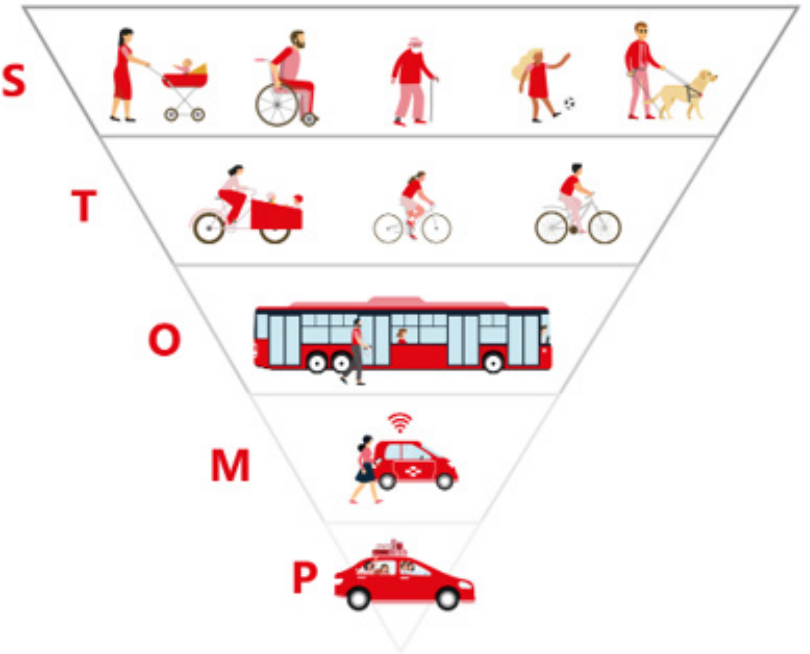
¹ Dit betreft zowel de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties 't Zoet in Breda en Kenniskwartier in Tilburg als de versnellingslocaties in Breda, Tilburg, Oosterhout en Zevenbergen.



2) De mobiliteitstransitie versnellen

De brede welvaartsbenadering en de grote verstedelijkingsopgave in de SRBT vragen om een versnelling van de mobiliteitstransitie. Onder de mobiliteitstransitie wordt verstaan een samenhangende aanpak gericht op het creëren van meer nabijheid, op minder, schoner, efficiënter en veiliger verplaatsen.

Dat betekent dat de woningbouwopgave zoveel mogelijk wordt gerealiseerd binnen het bestaand bebouwd gebied van dorpen en steden en in de nabijheid van bestaande voorzieningen. Woningbouw wordt op deze manier ingezet als hefboom voor een verduurzaming van het mobiliteitssysteem. En er wordt ingezet op het versterken van het alternatief voor de auto volgens het STOMP-principe, door o.a. ruimte te geven aan de fiets en het inrichten van aangenaam verblijfsgebied (lopen). Ook wordt ingezet op ketenreizen, waarbij bijvoorbeeld fietsers of automobilisten tijdens hun reis overstappen op het OV richting stedelijk gebied.



3) Uitstel van de verbreding van de A58

Eén van de aanleidingen voor dit MMMP was de bevestiging van de afspraak uit 2022 om vanwege de aanhoudende onzekerheid over de stikstofproblematiek naast het al bekende financiële tekort de planuitwerking van de A58 Annabosch-Galder tijdelijk aan te houden. Inmiddels is ook de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda gepauzeerd, vanwege de grote stikstofopgave en ook geraamd budgettekort. Medio 2023 heeft het Rijk de Tweede Kamer laten weten dat voortkomend uit de Heroriëntatie MIRT een 17-tal snelweguitbreidingen gepauzeerd worden, waaronder beide A58-projecten.

De A58 vormt een belangrijke ruggengraat in het mobiliteitssysteem van de SRBT. Een voldoende afwikkelingsniveau op de A58 is noodzakelijk voor het bereikbaar én leefbaar houden van de SRBT.

Het tijdelijk aanhouden betekent dat indien de MIRT-projecten niet in 2030/2040 zijn gerealiseerd, dit Brabantbreed leidt tot 20-25% meer congestie². Uit de analyse van de impact van het uitstel van MIRT-projecten in Zuid-Nederland blijkt bovendien dat de effecten lokaal verschillen. Zo leidt het pauzeren van de A58 tot grote consequenties op het (regionaal en stedelijk) onderliggend wegennet. In Tilburg heeft het enige consequenties, maar de grootste consequenties treden op in en rond Breda. Omdat het verkeer uitwijkt van de snelweg naar het onderliggend wegennet, zoals de zuidelijke en noordelijke rondweg in Breda. Ook leidt het tot ongewenst sluipverkeer door de dorpen en kernen langs de A58 en A27 tussen Hooipolder-Galder.

² Quicksan impact on-hold infrastructuurprojecten Zuid-Nederland door SmartwayZ.NL, november 2022

1.4 Minder financiële middelen beschikbaar

Deze ontwikkelingen (verstedelijkingsopgave, daaraan gekoppelde mobiliteitstransitie en de uitstel van verbreding van de A58) vinden plaats in de context dat er minder financiële middelen vanuit de overheden beschikbaar zijn om te investeren. Dat betreft niet alleen het uitstel van de reeds genoemde Rijksinvesteringen in de weg- en waterinfrastructuur. De Tweede Kamer is ook geïnformeerd dat in 2024 nader onderzoek wordt gedaan t.a.v. een mogelijke heroriëntatie van de investeringen in het spoornetwerk.

Bij de provincie staat de ontwikkeling van de vaste inkomstenbronnen onder druk. Zo is duidelijk dat de omvang van het Provinciefonds nu en in de toekomst onvoldoende is om alle taken op een goede manier uit te kunnen voeren. De impact hiervan wordt komende periode uitgewerkt. Bij de gemeenten nemen de budgetten ook af. Vanwege de daling van het Gemeentefonds en de brede opgaven waarvoor de gemeenten aan de lat staan. Er zal minder geld beschikbaar zijn en terwijl de noodzaak om tot slimme en duurzame oplossingen te komen groot is. We zullen als één overheid efficiënte keuzes moeten gaan maken.

1.5 Het is tijd voor een fundamenteel andere benadering Inzet op flankerend beleid en gezamenlijke aanpak van Rijk en regio

Uit de brede welvaartsdoelstellingen volgt dat er een andere aanpak van de mobiliteitsopgaven nodig is: duurzamer, meer op de mens gericht, inclusief en toekomstvast. Voor dit MMMP is onderzoek gedaan hoe dat er het beste uit kan zien, daaruit blijkt dat met maximale inzet op flankerend beleid er grote resultaten kunnen worden bereikt: voor de verbetering van de leefbaarheid, inclusiviteit, economische vitaliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid in de regio.

Flankerend beleid gaat met name over het sturen op de kosten van mobiliteit voor de reizigers: de kosten voor de auto niet laten afnemen en de kosten voor alternatieven zoals het ov niet laten toenemen. En het stimuleren van gedragsverandering.

Als deze maatregelen gepaard gaan met de juiste investeringen in de schaa sprong van het fiets- en OV-systeem kan de mobiliteitstransitie enorm worden versneld, de bestaande en nieuwe woningbouw beter bereikbaar worden

gemaakt en de vertraging op de snelwegen beperkt worden. Dit kan alleen als Rijk, provincie en gemeenten hier allen vol op inzetten. Alleen dan kunnen voldoende effecten worden behaald. Zowel op mobiliteitsbeleid (kosten van mobiliteit voor de reizigers), als ook op het vinden van voldoende investeringsruimte voor de schaa sprong fiets en ov en de noodzakelijke inpassingsmaatregelen in de steden en de dorpen.

De mogelijke effecten

Uit onderzoek is gebleken dat een positieve omslag mogelijk is (afgezet tegen de situatie dat er geen ingrepen, op flankerend beleid en investeringen in fiets en OV, worden gedaan):

- Een afname van autobewegingen in de steden (ca. 30%) en de hele regio (22%);
- Veel minder vertraging op de Rijkswegen en op de belangrijkste ontsluitingswegen van het onderliggende wegennet, afhankelijk van de ontwikkeling van de kosten van het auto gebruik;
- Een grote toename van het gebruik van de fiets op korte afstanden (tot 7,5 km) die vraagt om investeringen in het fietsnetwerk.
- Meer OV-reizigers, vooral voor lange afstandverplaatsingen: bijvoorbeeld 25% meer reizigers op Tilburg Universiteit;
- Vrijwel overal een toename van de bereikbaarheid van de werklocaties voor de regio;
- Zonder dat er groepen in de samenleving zijn die niet mee kunnen met deze transitie.

Adaptief programmeren

Om de doelen te bereiken is een lange adem nodig is. Wij hebben daarom met dit MMMP een adaptieve programmering gemaakt voor de komende 15-20 jaar. Hierin staan alle stappen in de tijd uitgezet. Zo kan direct begonnen worden met maatregelen, zonder de lange termijn uit het oog te verliezen. Met dit MMMP zetten Rijk en regio de kaders neer om tussen Rijk, provincie Noord-Brabant, de regio's en de gemeenten de komende jaren afspraken te maken over de te voeren agenda, de uit te voeren onderzoeken en de te maken investeringen in de SRBT.



Vervolg van de rapportage

Het vervolg van de rapportage bevat een uitgebreidere bestuurlijke uitwerking van het MMMP. Aan de hand van een overkoepelende strategie van de SRBT is een adaptief meerjarig multimodaal mobiliteitspakket tot stand gekomen. In deel A (voorliggend rapport) is verder uitgewerkt wat dit op bestuurlijk vlak betekent en waar de komende jaren afspraken over moeten worden gemaakt.

In deel B is een verdere technische onderbouwing in de totstandkoming van het MMMP uitgewerkt.

MOBILITEITSSTRATEGIE SRBT 2040



SCENARIO'S

ADAPTIEF MULTIMODAAL MOBILITEITSPAKKET



PROJECTEN
KORTE TERMIJN



PROJECTEN
MIDDELLANGE TERMIJN



PROJECTEN
LANGE TERMIJN

AANBEVELINGEN

JAARLIJKS AFSPRAKENKADER

AFSPRAKEN BINNEN DE REGIO

AFSPRAKEN RIJK – REGIO

AFSPRAKEN BINNEN DE REGIO 2023

AFSPRAKEN RIJK – REGIO 2023

INVESTERING

ONDERZOEK

AGENDEREN

INVESTERING

ONDERZOEK

AGENDEREN

De drieslag: strategie - adaptief programma - afsprakensets

Het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket is opgebouwd uit drie samenhangende onderdelen:

1. De **strategie**: de langjarig vaststaande koers (zie figuur: rood)
2. De **adaptieve programmering**: de ordening en beoordeling van mogelijke maatregelen (zie figuur: paars)
3. De **afsprakensets**: tussen Rijk en regio en binnen de regio (zie figuur: geel, groen en bruin)

De mobiliteitsstrategie is het toekomstvast gedeelte. De strategie bevat de principes waarlangs aan de mobiliteitsopgave wordt gewerkt en hierin wordt de samenhang beschreven. De strategie wijzigt in principe de komende jaren niet en vormt de basis voor de programmering.

De adaptieve programmering geeft inzicht in de totale inzet in maatregelen (inclusief investeringen) in de tijd uitgezet in perioden van 5 jaar. De programmering is adaptief, want deze is aan te passen op basis van nieuwe inzichten of gebeurtenissen.

Tenslotte worden er (in principe elk jaar) afspraken gemaakt. Hierbij kan het gaan om investerings-, onderzoeks- of agenderingsafspraken. Dit betreft zowel regionale afspraken tussen gemeenten onderling of met de provincie. Of afspraken tussen de regionale partijen en het Rijk.

De strategie wordt 1x per 5 jaar geactualiseerd, het adaptief programma 1x per 2 jaar, de afsprakensets worden 1x per jaar gemaakt.



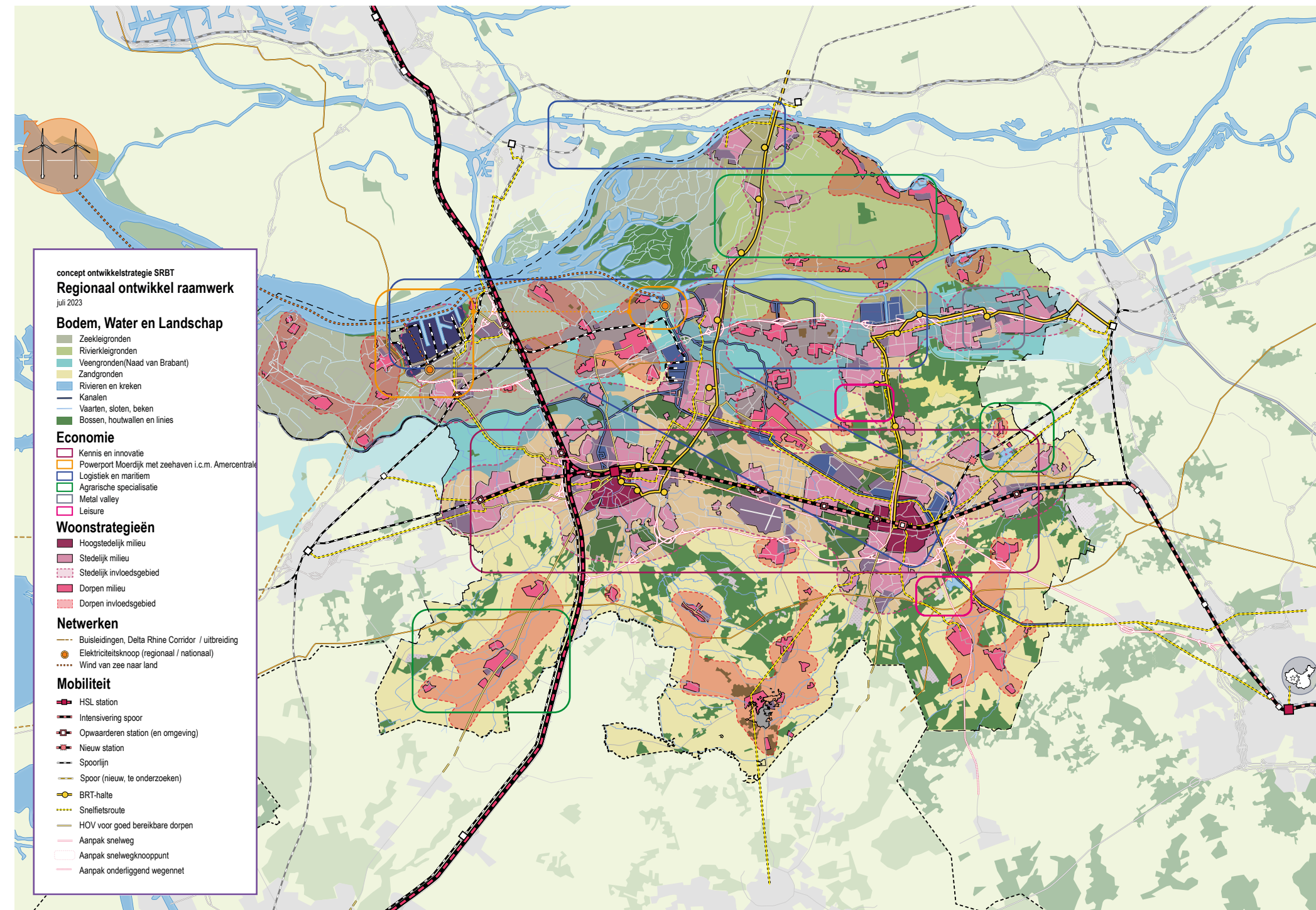
2. Strategie van de SRBT

Brede welvaart door een samenhangende aanpak van mobiliteit en verstedelijking

2.1 Verstedelijking en mobiliteit in samenhang bekijken

Het vertrekpunt voor de mobiliteitsstrategie voor de SRBT komt uit de Ontwikkelstrategie SRBT en het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant. Hierin (en dus in dit MMMP), worden verstedelijking en mobiliteit nadrukkelijk niet als losse opgaven gezien, maar gaat het om het maken van keuzes op basis van de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit.

In deze visies wordt gekozen om te verdichten waar mogelijk en wenselijk, en daarnaast leefbaarheid en duurzaamheid van de regio te versterken. Er wordt voornamelijk verdicht rondom bestaande en nieuwe OV-knooppunten en majeure werklocaties. Parallel wordt ingezet op het handhaven van de leefbaarheid in kleine kernen middels dorpenstrategieën.



In het MMMP worden de strategieën zoals die per woon- en leefmilieu in de Ontwikkelstrategie SRBT zijn benoemd, gebruikt om straks mobiliteitsmaatregelen te ordenen. Dat zijn de volgende strategieën:

Revitaliseringsstrategie

De revitaliseringsstrategie is gericht op de woningvoorraad die is gerealiseerd tussen 1945 en 1985. Om de grote sociale en fysieke duurzaamheidsopgave in deze buurten en wijken op te vangen, wordt ingezet op het versnellen van de woningbouw binnen deze bestaande wijken. Deze buurten en wijken fungeren zodoende als hefboom voor de sociale opgave, klimaatopgave en duurzaamheidsopgave. Oftewel, het stimuleren van brede welvaart.

Dorpenstrategie

De dorpenstrategie zet in op het versterken van de bereikbaarheid, leefbaarheid, nabijheid en het draagvlak voor voorzieningen in dorpen, kernen en buurtschappen. De dorpenstrategie is deels generiek, voor elk dorp en elke kleine kern en deels afhankelijk van specifieke kenmerken, gerelateerd aan de ligging in het regionale netwerk en het landschap.

Stedelijke strategie

De stedelijke milieus en gebieden beslaan grote delen van Breda en Tilburg (buiten de centra) en de economisch krachtige kernen in de regio (o.a. Waalwijk, Oosterhout, Etten-Leur, Zevenbergen en Werkendam). Doel is om rond stationsgebieden en HOV te ontwikkelen en te verdichten. Er wordt ingezet op het creëren van nabijheid en het versterken van het vestigingsklimaat.

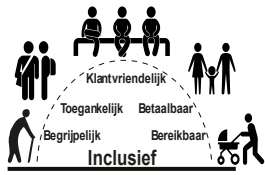
Hoogstedelijke strategie

De binnensteden van Breda en Tilburg behoren tot het hoogstedelijk milieu. Deze gebieden worden verder ontwikkeld naar kennisclusters. Hiervoor zijn goede OV-verbindingen naar andere economische polen in de SRBT, maar ook naar andere steden in Nederland nodig zodat uitwisseling van kennis en kunde, goederen en talent zo effectief, impactvol, efficiënt en eenvoudig mogelijk is. De strategieën uit de Ontwikkelstrategie SRBT zijn uitgewerkt voor mobiliteit in leidende principes, genaamd de Mobiliteitsstrategie.



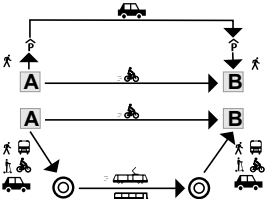
2.2 Acht leidende principes

In het MMMP is de Mobiliteitsstrategie stap één richting programmering en afspraken. De strategie geeft handen en voeten aan de visie voor 2040 en geeft antwoord op de vraag wat voor regio de SRBT op het gebied van mobiliteit wil zijn. Binnen deze strategie staat de mens centraal, passend binnen de SRBT-doelen gericht op brede welvaart. Er zijn 8 leidende principes, welke verder uiteen zijn gezet op de volgende pagina.



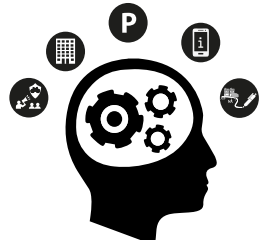
Ieder mens telt

De SRBT denkt vanuit het Brede Welvaart perspectief. Het mobiliteitssysteem is inclusief. Wonen, werken en voorzieningen zijn voor alle doelgroepen op een makkelijke, comfortabele manier bereikbaar. De mens staat centraal.



Keuze bieden

De regio wil de kracht van de keten benutten door een breed scala aan aantrekkelijke reismogelijkheden te bieden. Een schaa sprong in het fiets- en OV-netwerk zijn daarin cruciaal, net als de ontwikkeling van mobiliteitshubs en -knopen.



Sturen op gedrag

Om een grote mobiliteitstransitie te realiseren is een gedragsverandering bij gebruikers nodig. Naast fysieke projecten is ook een sturende aanpak noodzakelijk. Denk naast gedragscampagnes ook aan sturen met slim parkeerbeleid of smart mobility projecten.



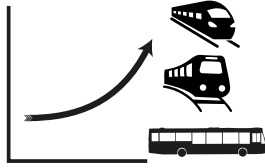
Ruimte maken met het autonetwerk

Het autoverkeer is gebundeld op het hoofdwegennet om in het onderliggende gebied overlast te beperken en leefbaarheid te vergroten. De ruimte die vrijkomt door deze bundeling gaat naar de fiets of het OV, maar biedt ook ruimte voor een verbetering van de verblijfskwaliteit én voor verdichting.



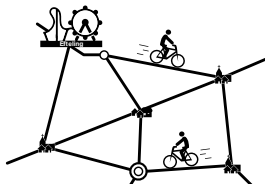
Zorgen voor nabijheid van voorzieningen

Door de keuzen in de verstedelijking af te stemmen op de nabijheid van voorzieningen wordt aan een ieder basisbereikbaarheid geboden en de mobiliteit beperkt. Lopen of fietsen is voor het bereiken van basisvoorzieningen de maat in plaats van de auto.



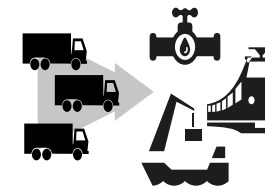
Realiseren schaa sprong in het OV

Een schaa sprong in de bediening van het spoor en het HOV en BRT in Brabant is noodzakelijk met meer rechtstreekse verbindingen en hogere frequenties. Hieraan gekoppeld zet de regio in op verdichting op en rond knooppunten van spoor en HOV en de verbetering van het voor-en natransport.



Realiseren schaa sprong voor de fiets

De fiets is de meest aantrekkelijke vervoersmodus voor korte verplaatsingen en speelt daarnaast een belangrijke rol in voor-en natransport voor het OV. De SRBT sluit aan bij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het hoofdfietsnetwerk van de Provincie Noord-Brabant.



Inzetten op een modal shift van logistiek

De regio is een logistieke hotspot en beschikt over een aantal grote economische clusters. Ook in het logistiek- en goederenvervoer vindt een mobiliteitstransitie plaats. SRBT wil de multimodale bereikbaarheid van economische clusters versterken en verduurzamen.

2.3 Hoofdnetwerken op orde

Uit de acht mobiliteitsprincipes volgt dat de hoofdnetwerken op orde moeten zijn. Dat wil zeggen dat verkeer zoveel mogelijk wordt gestuurd naar het hoofdnetwerk, terwijl op onderliggend netwerk ruimte wordt vrijgemaakt voor actieve en duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen, OV). Hiervoor is voldoende doorstroming en capaciteit op dit hoofdnetwerk nodig. Alleen dan is het mogelijk het juiste verkeer op de juiste route te behouden.

Hoofdnetwerk fiets

Het hoofdnetwerk fiets betreft een breed netwerk aan snelfietsroutes, stedelijke fietsinfra en kern-kern verbindingen, zoals de F27 (Breda-Oosterhout-Geertruidenberg-Werkendam-Gorinchem). Hierbij wordt uitgegaan van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het netwerk van hoofd fietsroutes van de regio's en de Provincie Noord-Brabant. De snelfietsroutes maken verbindingen op grote afstanden mogelijk, zoals bijvoorbeeld tussen Tilburg en Breda, maar ook in de grote steden, tussen middelgrote steden, zoals Waalwijk en Oosterhout, en tussen en vanuit de dorpen naar stedelijke gebieden. In de steden Breda en Tilburg is er vooral ook aandacht voor hoe de doorfietsroutes aansluiten op de stedelijke fietsnetwerken. Ook werklocaties en toeristische en recreatieve gebieden behoeven een goede aansluiting op het fietsnetwerk.

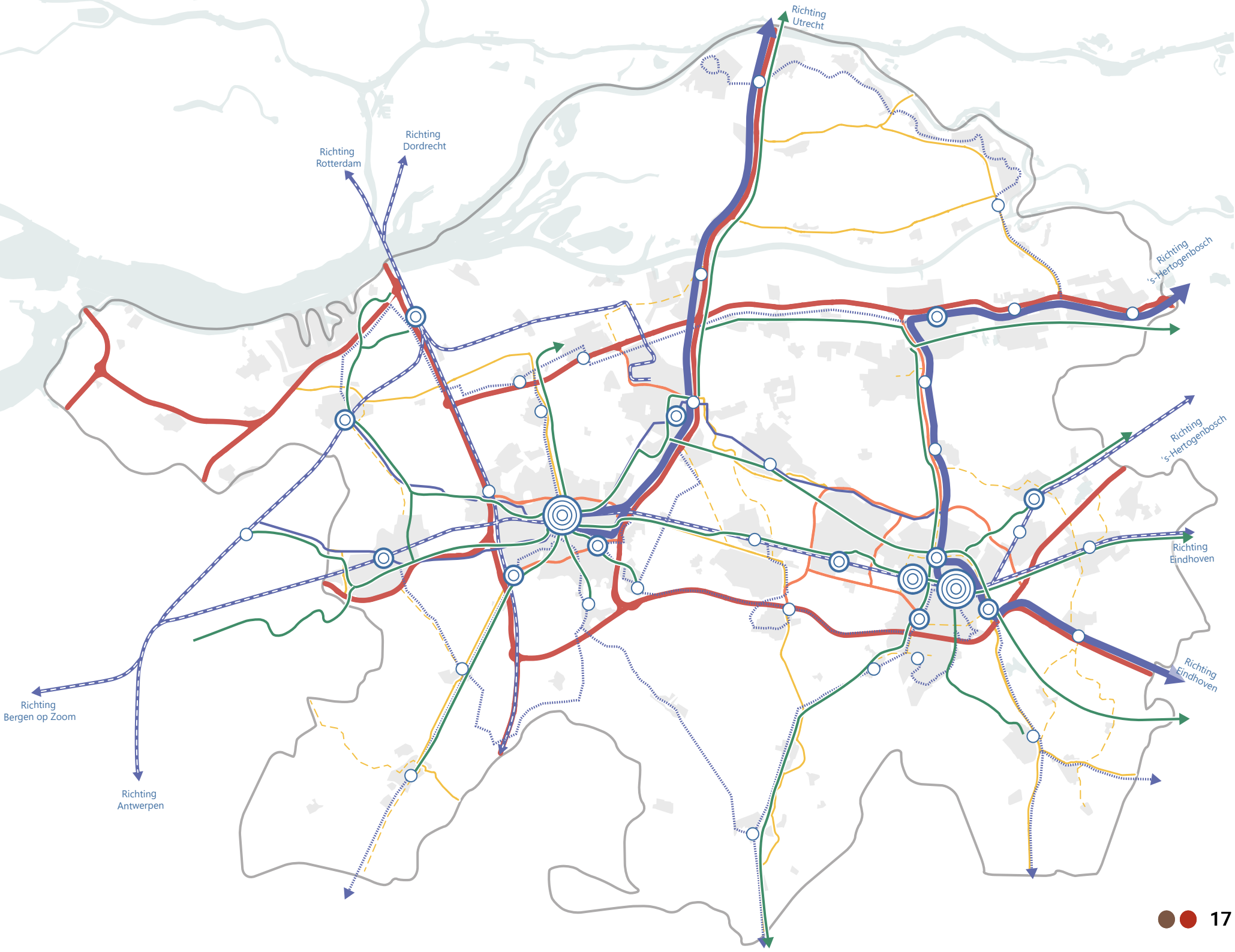
Hoofdnetwerk OV

Het OV-hoofdnetwerk bestaat uit de spoorlijnen en stedelijk en regionaal (H)OV. In een eerder stadium is het bidbook OV in 2040; de Zuidelijke Hink-Stap-Sprong vastgesteld als regionale uitwerking van het nationale Toekomstbeeld OV. Het OV-netwerk conform zuidelijke hink-stap-sprong is zodoende het uitgangspunt voor de SRBT richting 2040. Een eventuele spoorverdubbeling Tilburg-Breda is op lange termijn een af te wegen optie. Dit komt pas aan de orde op het moment dat alles goed onderzocht is, inclusief de impact op de recent in gang gezette investeringen zoals in Rijen, en er middelen beschikbaar zijn.

Hoofdnetwerk auto

Het hoofdnetwerk voor de auto bestaat primair uit het snelwegennet (primair gevormd door de A16/A27/A58/A59), aangevuld en versterkt met provinciale en stedelijke hoofdwegen. Deze wegen zijn in de eerste plaats bedoeld om verkeer snel en comfortabel te laten stromen. Een goede doorstroming voor het autoverkeer wordt hier gefaciliteerd.

De kaart op de volgende pagina verbeeldt de hoofdnetwerken van de SRBT.



2.4 Beoordelingskader

Om te toetsen of maatregelen binnen het MMMP passen is een beoordelingskader opgesteld. Dit kader bevat de vijf doelen van de SRBT, waarbij het doel ‘adaptieve netwerken’ is uitgesplitst naar de drie modaliteiten auto, OV en fiets. Elk onderdeel is geoperationaliseerd in kernindicatoren, welke verder in detail zijn beschreven in deel B van het MMMP. Het beoordelingskader is onderdeel van de strategie en zelf ook opgebouwd uit twee delen.

Deel A

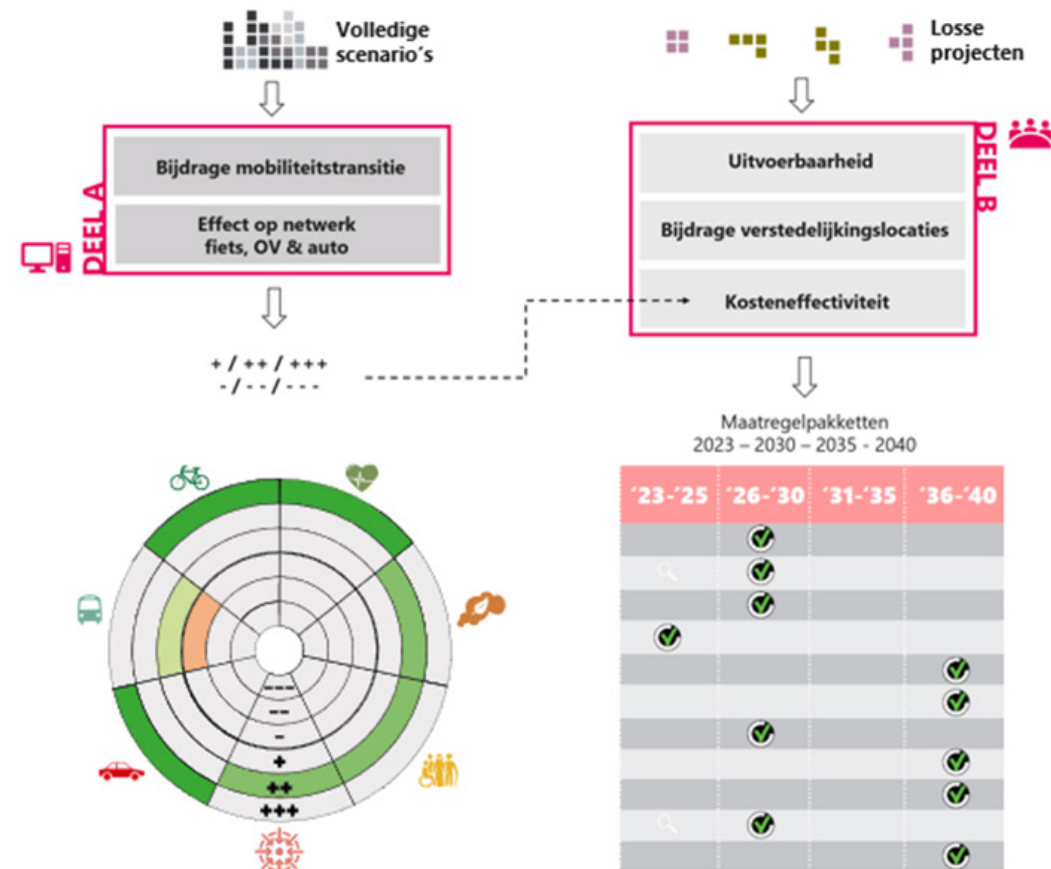
Deel A van het beoordelingskader betreft een set aan concrete kernindicatoren die met behulp het verkeersmodel in beeld zijn gebracht. Hierbij is het effect van drie extreme scenario's inzichtelijk gemaakt op de bijdrage aan de mobiliteitstransitie (brede SRBT-doelen) en de systeemeffecten (voor fiets, OV en auto). De resultaten van deel A zijn samengevat in een ‘roos’, waarbij is aangegeven hoe op elk onderdeel wordt gescoord ten opzichte van wanneer we niks doen.

Deel B

Deel B bevat een toetsing op de uitvoerbaarheid, de bijdrage aan de verstedelijkingsopgave en de kosteneffectiviteit van losse projecten. Deel B is op basis van de inzichten uit de scenarioberekeningen en expert judgement beoordeeld.

Op basis van uitkomsten uit het verkeersmodel en de expert judgement zijn projecten ingedeeld in tijdsvakken van uitvoering. Hierbij is onderscheid gemaakt in de tijdsvakken 2023-2025, 2026-2030, 2031-2035 en 2036-2040. Oftewel, wat kan er vandaag en morgen al? Wat kan er op de korte termijn? En waarvoor is een langere adem nodig?

Op de volgende pagina en in deel B van deze rapportage (technisch rapport) is dit beoordelingskader verder uitgewerkt. Ook zijn in deel B de maatregelen beschreven die voor dit MMMP zijn meegenomen. Het beoordelingskader is toegepast op deze maatregelen en de uitkomsten en verantwoording daarvan zijn daarin terug te lezen (deel B bevat factsheets per maatregel). Dit is de basis geweest voor de adaptieve programmering zoals in het volgende hoofdstuk wordt toegelicht.



DEEL A

Bijdrage mobiliteitstransitie / SRBT-doelen

SRBT-doel	Kernindicator
een goede en gezonde leefkwaliteit van de regio	- Aandeel fiets, lopen en OV in de modal split (SRBT, hoogstedelijk milieu Tilburg en Breda) - Verkeersveiligheid (Rijkswegen, Provinciale wegen en Gemeentelijke wegen)
een duurzame ontwikkeling, gericht op klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie	CO2 uitstoot van het mobiliteitssysteem (SRBT, binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom)
sociaal inclusieve regio, waar ieder kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer	- Bereikbaarheid van banen met auto - Bereikbaarheid van banen met OV - Bereikbaarheid van banen met fiets
een economisch vitale regio, met een gezond vestigingsklimaat	Bereikbaarheidseffecten uitgesplitst naar effecten voor hoge, midden en lage inkomensgroepen

Effect op netwerk auto, OV en fiets
adaptieve netwerken die in kunnen spelen op onzekerheden in de toekomstige ontwikkelingen

- Indicatoren**
- Verkeersintensiteiten fiets en autonetwerk
 - Aantal reizigers op spoor-, BRT-, HOV- en buscorridors
 - Aantal in- en uitstappers stations
 - Aantal voertuigverliesuren / gereden kilometers
 - Rijkswegen
 - Provinciale wegen
 - Gemeentelijke wegen (GOW 80, GOW70, GOW 50, ETW 60, ETW 30)
 - Ritlengteverdeling per modaliteit (aantal ritten per afstandsklasse)

DEEL B

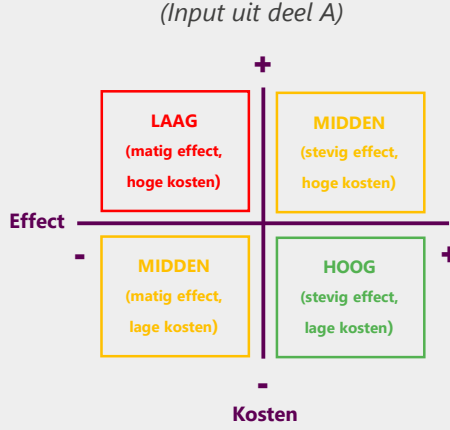
Uitvoerbaarheid



Bijdrage verstedelijkingslocaties

- 1 *Randvoorwaardelijk*
- 2 *Positief*
- 3 *Klein*
- 3 *Weinig tot geen*

Kosteneffectiviteit



2.5 Strategische lessen

Voor het opstellen van de strategie zijn verschillende scenario's doorgerekend. In deel B van de rapportage zijn deze toegelicht en de resultaten opgenomen. De belangrijkste lessen uit dit onderzoek zijn hier opgenomen. Dit geeft invulling aan de leidende principes uit 2.2 en deze lessen worden meegenomen bij het opstellen van de programmering.

----- Niks doen is geen optie!

Zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 nagenoeg overal in de regio verder toe en neemt het bereik van arbeid, zorg en onderwijs af. Zo neemt het aantal voertuigverliesuren op de Rijkswegen naar 2040 met 35% toe ten opzichte van 2030. Ook op het onderliggend wegennet wordt het alsmear drukker. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio komt hiermee verder onder druk. Doordat de A58 zijn capaciteit heeft bereikt, wordt verkeer naar alternatieve routes geduwd. Dit heeft grote, onwenselijke gevolgen voor het onderliggend wegennet, met name voor dorpen en kernen gelegen langs de A58. Niks doen is dus geen optie.

●-- De kostenontwikkelingen voor de atuo en in het OV moeten worden gekeerd.

Trendmatig is er richting 2040 een daling van het bus- en treingebruik op nagenoeg alle trajecten. Dit heeft ermee te maken dat het OV trendmatig duurder wordt, terwijl de auto juist trendmatig goedkoper wordt. De bus en trein kunnen hierdoor niet concurrerend zijn. Dit is niet productief ten opzichte van de doelstellingen van de SRBT.

●----- Uit de analyse blijkt dat flankerend beleid het meest effectief is.

Het inzetten op flankerende maatregelen leidt tot 34% minder autoverplaatsingen in de hele regio. Flankerend beleid blijkt het meeste effect op het gebruik van het hoofd- en onderliggend wegennet te hebben. Op het onderliggend wegennet is er effect op de Randwegen en Ringbanen in Breda en Tilburg (ca 30% minder verkeersbewegingen), maar het effect op het hoofdwegennet is het grootst. Bij optimale inzet op flankerend beleid is er een afname van 47% in het aantal voertuigverliesuren op de Rijkswegen binnen de SRBT. De sterke afname van het aantal voertuigverliesuren is alleen mogelijk als Rijk en Regio inzetten op prijsprikkels waardoor de autokosten in ieder geval gelijk blijven. Zowel gericht op het stedelijk gebied als op de verbindingen tussen steden, en dorpen. Het is een dus gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio: "het ene kan niet zonder het andere". Het effect op Rijkswegen is zonder flankerende Rijksmaatregelen aanzienlijk beperkter. Op het onderliggende wegennet heeft flankerend beleid van het Rijk minder effect. De effecten daar zijn vooral te koppelen aan lokaal flankerend beleid.

●-- Er ligt een grote potentie voor het vervangen van korte autoritten door fietsgebruik.

Het optimaal flankerend beleid leidt tot een grote toename van het fietsgebruik, met name op de ritten tot 7,5 kilometer. Dit effect is goed zichtbaar in de modal split, zowel SRBT-breed als in de binnensteden van Breda en Tilburg. Er ligt dus een enorme potentie voor een modal shift naar de fiets (groei fietsaandeel van 34% naar 56% SRBT-breed). Zonder de flankerende Rijksmaatregelen is het effect net iets minder sterk, maar blijft het effect op het fietsnetwerk nog steeds heel positief. Op sommige routes, door het centrum van Breda en Tilburg, gaan er veel fietsers rijden, tot 50.000 fietsers per dag. Dit zijn aantallen die vergelijkbaar zijn met Utrecht en Amsterdam nu, waar al fietsfiles voorkomen. Om dat in goede banen te leiden zijn er forse kwaliteitsinvesteringen op het fietsnetwerk nodig, zoals verbredingen van fietspaden, ongelijkvloerse kruisingen en fijnmazige netwerken. Zodat in stedelijk gebied, maar ook in de dorpen de potentie van de fiets zo veel mogelijk wordt benut.

●----- Een schaa sprong fiets en OV op eigen kracht levert relatief geringe opbrengst in termen van gebruik.

Trendmatig is er tussen 2030 en 2040 niet of nauwelijks sprake van een toe- of afname van het fietsgebruik. Alleen op de routes waar tot 2040 wordt geïnvesteerd in snelfietsroutes zijn toenames in gebruik zichtbaar. Een schaa sprong vraagt dus om investeringen en flankerend beleid. Investeringen in de schaa sprong fiets en OV resulteren wel in een forse toename van de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen voor de fiets en het OV. Deze toenames zijn met name terug te zien in de dorpen. De aanleg en/of verbetering van (boven)regionale verbindingen met de fiets en het OV (zowel spoor als bus) verhoogt de economische vitaliteit van de steden en dorpen.

●--- De fiets en het (regionale) OV zijn sterk concurrerend met elkaar.

De opkomst van de (e-)fiets gaat vooral ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer (met name bus) over korte en middellange afstand. Dit trekt met name kortereafstandsreizigers uit de bus en in mindere mate uit de trein. De groei van de fiets (E-bike) trekt het regionale OV deels leeg. De ketenverplaatsing fiets - BRT is daarentegen weer kansrijk op de iets langere afstanden.

●---- Flankerend Rijksbeleid biedt potentie voor Intercity-gebruik; lokaal flankerend beleid biedt juist kansen voor regionaal OV.

In combinatie met flankerend beleid op Rijksniveau ligt er voor langere afstanden potentie voor vervangen van langere autoritten door intercity-gebruik, zeker in combinatie met het verbeteren van Intercity-verbindingen. Bijna overal zien we toenames van het treingebruik. Het gebruik van (boven)regionaal OV en bus is meer afhankelijk van lokaal flankerend beleid. Bij BRT betreft het eveneens investeringen in hubs.

●----- Het nemen of uitblijven van maatregelen op het hoofdwegennet heeft directe gevolgen voor het onderliggend wegennet.

Er is een belangrijke mate van interactie tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet, wat sluipverkeer veroorzaakt. Het verlagen van de snelheid van 100 naar 80 km/u op de A58 levert een effectieve bijdrage leveren aan de doelen, maar kan niet beperkt blijven tot de A58. Ook het onderliggend wegennet moet mee in een gezamenlijke aanpak door de snelheid dan terug te brengen naar 30 en 60 km/uur bijvoorbeeld en is randvoorwaardelijk voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de steden en dorpen.

●----- Verkeersveiligheid neemt flink toe als we inzetten op flankerend beleid, maar vraagt ook extra aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer

Als we niets doen zien we een toename in het autogebruik en is een toename in de verkeersonveiligheid zichtbaar tot 2040. De grootste toename van het aantal te verwachten ongevallen is te zien op de Rijkswegen, maar ook op provinciale en gemeentelijke wegen verslechterd de verkeersveiligheid als we niks doen. Dit is 1-op-1 gelinkt aan het aantal gereden kilometers en het aantal filebeelden. Bij optimaal flankerend beleid daalt het autogebruik SRBT-breed met ca. 20%, voornamelijk ten gunste van de fiets. In de binnensteden van Breda en Tilburg is het effect nog groter. Het aantal autoritten neemt af met ca. 33%, eveneens ten gunste van de fiets. Deze shift heeft eveneens een positief effect op verkeersveiligheid. Minder autokilometers op vooral het onderliggend wegennet en het instellen van een lagere maximumsnelheid op onderliggend wegennet leidt immers tot een kleinere kans op verkeersongevallen. Juist op de gemeentelijke wegen is dit effect het grootste. Een belangrijk aandachtspunt is en blijft de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Een modal shift naar actieve mobiliteit brengt ook een ontwerpogave met zich mee op onderliggend wegennet in de hele regio.



3. Het adaptief Meerjarig Multimodaal MobiliteitsPakket

3.1 De adaptieve programmering

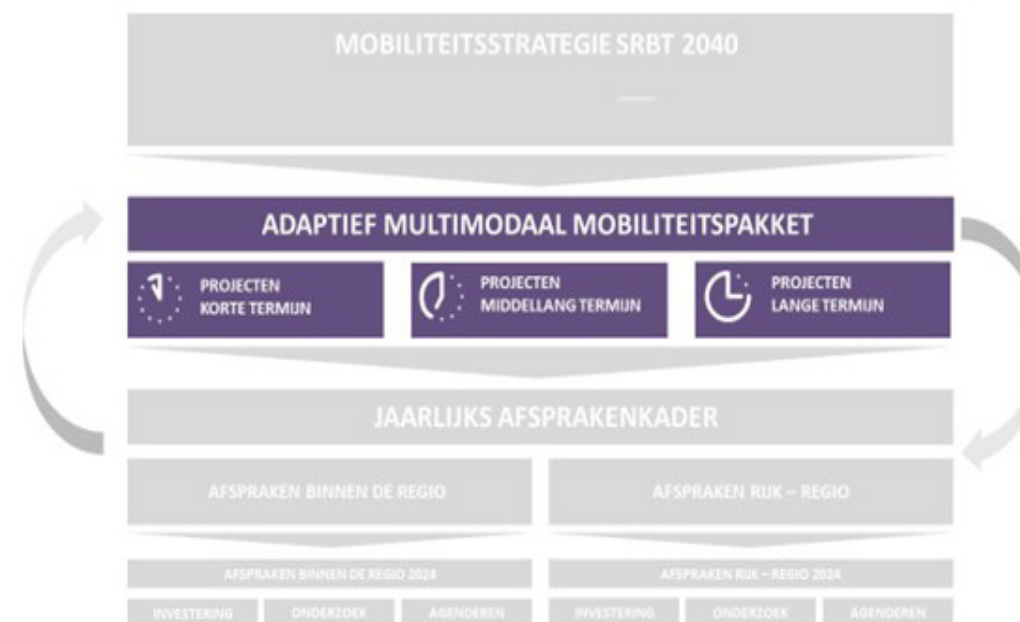
De adaptieve programmering van het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket geeft inzicht in de totale inzet in maatregelen (inclusief investeringen) in de tijd. De programmering is adaptief, want is aan te passen op basis van nieuwe inzichten of gebeurtenissen en kan om de twee jaar worden herzien.

Indeling in gebieden

Alle maatregelen zijn zoveel mogelijk gekoppeld aan de Ontwikkelstrategie van de regio (zie p 2.1). Op die manier kijkt de regio integraal en over de modaliteiten heen naar de mobiliteitsopgave. Mensen en goederen verplaatsen zich veelal met meerder modaliteiten en leggen daarmee een (keten) reis af. De strategie van de SRBT is gericht op het maken van de beste keuze per verplaatsing. De drie gebiedsstrategieën uit de Ontwikkelstrategie zijn daarvoor gebruikt en aangevuld met een tweetal netwerken/assen en een beleidsmatige strategie:

1. Hoog stedelijke gebieden,
2. Stedelijke gebieden,
3. Dorpen en kernen,
4. Hoofdassen
5. Regionale assen.
6. Flankerend beleid.

Het totaal vraagt om beleidsstrategieën waarbij de landelijke, provinciale en stedelijke maatregelen in samenhang worden opgesteld en uitgevoerd, waarbij we nadrukkelijk oog hebben voor aansluiting op de andere stedelijke regio's.

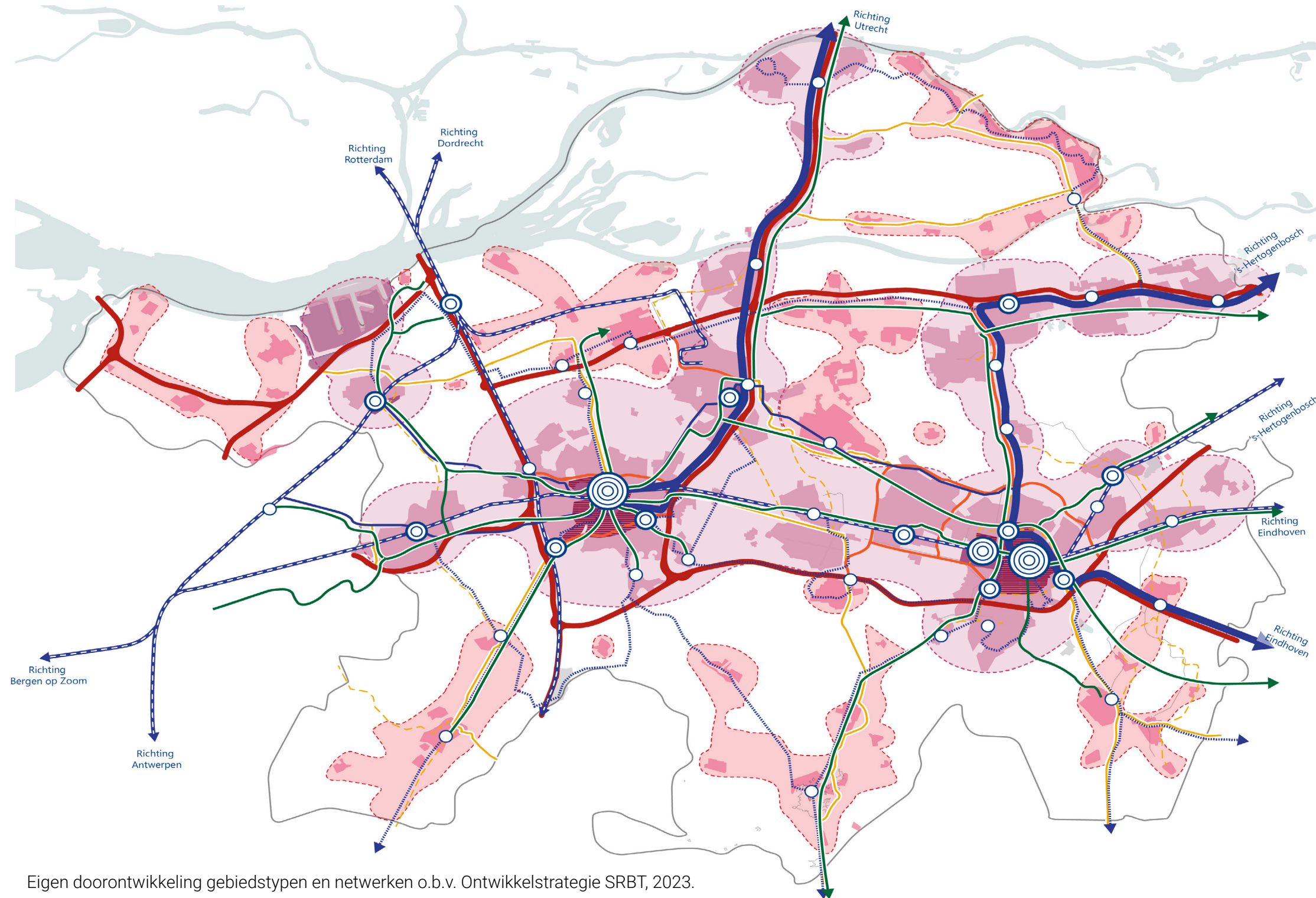


Legenda

- Hoofdwegennet (HWN)
- Regionaal verbindende wegen (HVWM)
- Regio ontsluitende wegen (ROW)
- Overige hoofdwegen SRBT
- Snelfietsroutes
- spoor
- BRT
- HOV
- Sterke lokale lijnen
- OV-knopen/HUBS

Kernen en dorpen

- Dorpen milieu
- Dorpen invloedsgebied
- Stedelijk gebied
- Stedelijk milieu
- Stedelijk invloedsgebied
- Hoogstedelijk milieu
- NOVEX-gebieden en versnellingslocaties



Eigen doorontwikkeling gebiedstypen en netwerken o.b.v. Ontwikkelstrategie SRBT, 2023.

3.2 Toelichting per gebiedstype

Hoogstedelijke gebieden Breda en Tilburg

Waar bestaat het uit: de centra Breda en Tilburg, kerngebied rondom Spoorzones.

Belangrijkste doelstelling: het versterken van de economische vitaliteit van beide steden door ontwikkelen van hoogstedelijke kennisclusters rond trein en ov-stations die onderling goed zijn verbonden en met comfortabel voor en na transport verbonden zijn met het omringende stedelijk gebied.

Vertaling naar mobiliteitstransitie: gedrag, de fietser en voetganger staan centraal staan en de OV bereikbaarheid (spoor) en HOV wordt versterkt. De auto is te gast, bijvoorbeeld met strenger parkeerbeleid. Voor Breda ligt het accent de economische functie van het centrum intact houden. Voor Tilburg ligt het accent op het verduurzamen van de leefomgeving in het centrum en het ontwikkelen van hoogstedelijkheid rond het Kenniskwartier.

Stedelijk gebied

Waar bestaat het uit: Rest van stedelijk gebied Tilburg en Breda, middelgrote kernen in SRBT-regio Oosterhout, Waalwijk, Etten-Leur en de dorpen met een treinstation.

Belangrijkste doelstelling: het creëren van stedelijke interactiemilieus rondom sterke OV-knooppunten (BRT-haltes en stationsgebieden). Hiervoor investeren we in OV(-bereikbaarheid) en knooppuntontwikkeling door het intensiveren van het programma met hogere dichtheden en een stedelijk programmatische mix.

Vertaling naar mobiliteitstransitie: sturen op gedrag (kernen) en meer ruimte voor fiets/ OV/Voet en minder voor de auto (stedelijk gebied). Met name schaalsprong fiets en OV (koppelen aan HOV/BRT, regio) is cruciaal. Flankerend beleid is hierbij voordelrijk, maatregelen gekoppeld aan parkeerbeleid cruciaal.

Dorpen en kernen

Waar bestaat het uit: kleinere dorpskernen, enkele grotere dorpskernen inclusief de centrumgebieden van die kernen.

Belangrijkste doelstelling: het versterken van de leefbaarheid en vitaliteit van dorpen en kernen. Inzetten nabijheid, draagvlak en op betere bereikbaarheid van werk en voorzieningen van alle doelgroepen.

Vertaling naar mobiliteitstransitie: Het versterken van de alternatieven OV en fiets door fijnmazige ov en fietsmaatregelen te nemen, deelmobiliteit aan te bieden en in het hart van de kernen overstappunten te realiseren die zijn gekoppeld aan de snelfietsroutes en (H)OV naar de stedelijke gebieden. Er ontstaat meer groen door minder straatparkeren in combinatie met ontmoediging van doorgaand verkeer en tegengaan van sluipverkeer.

Hoofdassen

Waar bestaat het uit: Multimodale hoofdassen Breda - Tilburg en Breda – Utrecht, Rotterdam - Breda – Antwerpen, Breda – Zeeland, Tilburg – Eindhoven, Tilburg – Waalwijk – ‘s-Hertogenbosch.

Belangrijkste doelstelling: de regio verbinden met de omliggende (groot) stedelijke en economische gebieden en bijdrage aan de economische vitaliteit van de regio en het vormen van adaptieve netwerken.

Vertaling naar mobiliteitstransitie: De multimodale verplaatsing staat centraal. Dit betekent de inzet op fiets/(H)OV/BRT en op water/spoor/buis en dan pas de (vracht)auto. De grootschalige NOVEX woningbouwlocaties zijn gekoppeld met multimodale ontsluiting: dit betekent het koppelen van grotere hubs voor deelmobiliteit en overslagpunten voor goederen. Een gedragsaanpak voor bewoners en bezoekers draagt bij aan multimodale verplaatsingen.

Regionale assen

Waar bestaat het uit: Multimodale regionale assen Tilburg - Waalwijk, Zevenbergen/ Moerdijk – Breda, Breda - Etten Leur - Roosendaal, Tilburg – Hilvarenbeek, - Goirle en - Berkel Enscht, Breda - Oosterhout.

Belangrijkste doelstelling: ontsluitende netwerken voor de hoofdassen en verbinden de woonwerkgebieden in de dorpen en omliggende kernen met de centra van de steden en daarbuiten. Daarmee draagt de ontwikkeling van deze assen bij aan de economische vitaliteit van de regio en het vormen van adaptieve netwerken.

Vertaling naar mobiliteitstransitie: De regionale assen zijn multimodaal: de schaalsprongen fiets en OV, het regionaal HOV/BRT en de regionale stations zijn hieraan gekoppeld, evenals hubs om een eenvoudige overstap mogelijk te maken.

Strategie en beleid als fundament

Waar bestaat het uit: Beleid en strategie op provinciaal en landelijk niveau.

Belangrijkste doelstelling: Gezamenlijke aanpak Rijk, provincie en gemeenten bij het versnellen van de mobiliteitstransitie. Maatregelen zoals gedragsverandering en beter benutten in de gebieden en op de assen zijn afhankelijk van generieke maatregelen en vice versa. Bijdragen aan het verbeteren en versterken van de duurzame leefomgeving, het beter benutten van het bestaande netwerk en stations, economische vitaliteit, inclusiviteit en duurzaamheid.

Vertaling naar mobiliteitstransitie: Een samenhangende strategie is nodig om de doelstellingen met name op het realiseren van een duurzame leefomgeving en het stimuleren van duurzamere mobiliteit te bereiken. Hierbij hoort ook het sturen de kosten van mobiliteit, op gedrag, zowel van personen als voor de logistiek. Ook generieke maatregelen op de netwerken, zoals het aanpassen van de maximale snelheid om zo ruimte te maken op het netwerk en de verkeersveiligheid te verhogen, passen in de SRBT aanpak.

Indeling in tijdvakken

De maatregelen in het MMMP zijn in tijdvakken van 5 jaar geplaatst. De plaatsing is gebaseerd op de periode waarin de realisatie is voorzien. Dit betekent vaak dat er al eerder moet worden gestart met onderzoek, planvorming en het vinden van de investeringsruimte. De indeling in tijd kan op basis van inhoudelijke argumenten, ontwikkelingen van buiten, zoals nieuwe investeringsgronden worden gewijzigd (adaptiviteit).

Score per project

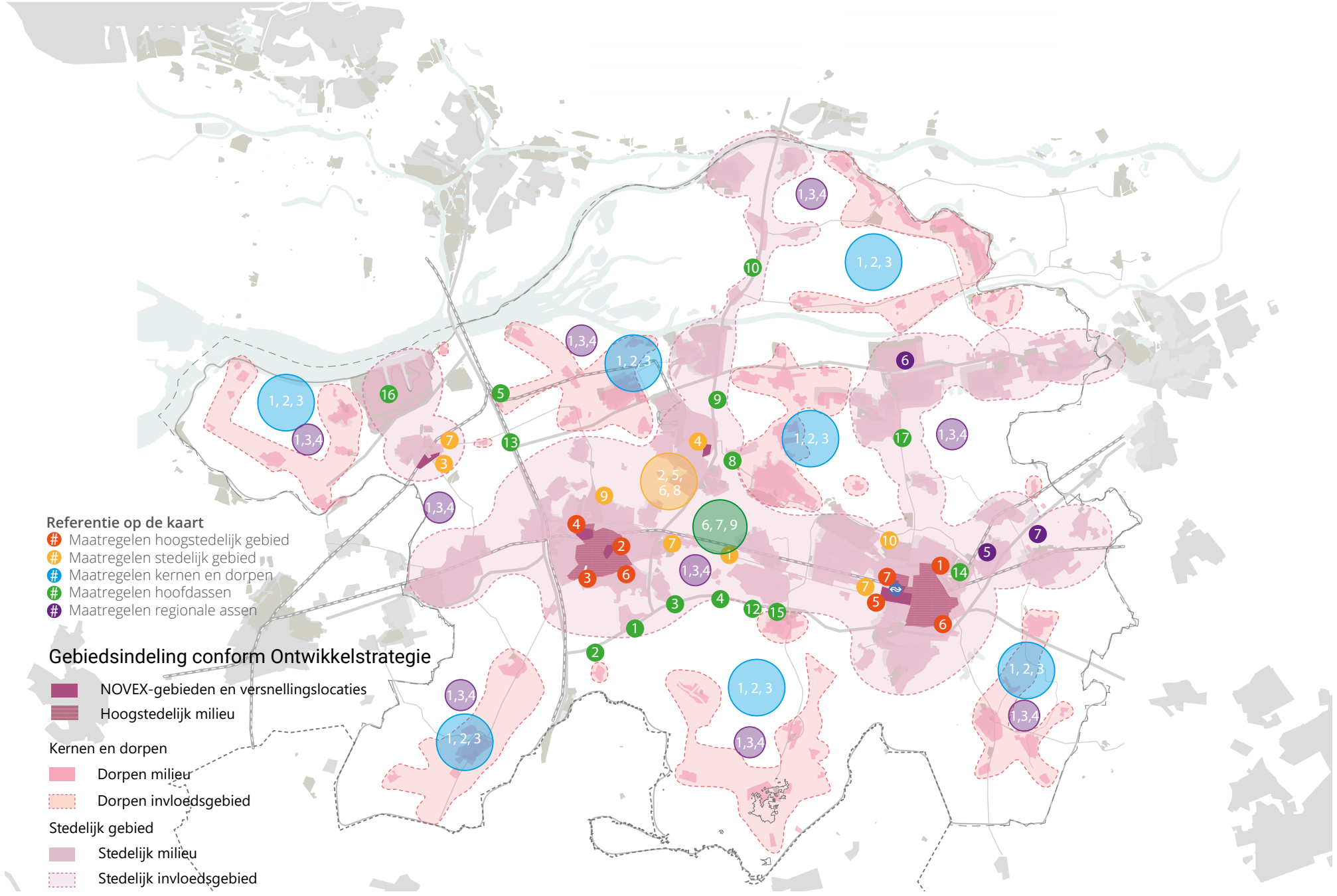
Op basis van het beoordelingskader (zie p 2.4) hebben alle maatregelen een prioriteit gekregen. Dit is een integrale beoordeling waarin alle doelen van dit MMMP SRBT zijn meegewogen.

Indeling gebiedstype, netwerk en strategie	Hoogstedelijke gebieden	Stedelijke gebieden	Kernen en dorpen	Hoofddassen	Regionale assen	Strategie
Periode uitvoering maatregel						
2023-2025	Autoluwe binnenstad Tilburg Versnellingslocatie Chassékwartier Breda			Quick-win optimalisaties A58 Spitsmijden		Brabantbrede structurele gedragsaanpak Brabantbrede regionale parkeerstrategie Betalen naar gebruik Spitsheffing generiek (A58 Galder-Tilburg) Logistieke processen verbeteren en verduurzamen
2026-2030	Autoluwe binnenstad Breda NOVEX-maatregelen 't Zoet/CrossMark NOVEX-maatregelen Kenniskwartier Tilburg Duurzame stadslogistiek	Versterken stedelijk HOV Breda en Tilburg (Actieve) mobiliteit stedelijke verblijfsgebieden Maatregelen versnellingslocatie en stationsopgave Zevenbergen Oost Maatregelen versnellingslocatie Amphia Pasteurlaan Ontmoedigen alternatieve routes en sluipverkeer Stadsrandknopen Breda en Tilburg Randweg Zevenbergen Oost	(Actieve) mobiliteit kleine kernen Ontmoedigen alternatieve routes en sluipverkeer Aanpak vervoersongelijkheid en -armoede	Snelheidsverlaging A58 80 km/u 2x2 Bundeling verzorgingsplaatsen A58 bij Molenheide OV-hub Lage Zwaluwe Ongelijkvloerse overwegen en overlastreductie spoorstelsel BRT Tilburg-Efteling-Waalkijk-'s-Hertogenbosch	Programma snelfietsroutes fase 1 Hoofdfietsnetwerken Klasse V-haven Waalkijk	Uitrol MaaS app Verkeersveiligheid Regionaal Verkeersmanagement Mobiliteitsdata Verduurzamen infrastructuur INDUSA
2031-2035	IC-station Tilburg Universiteit	SRBT hubs regionale kernen Optimaliseren buitenring Tilburg (deel 1)		Uitbreiden buistransport Wilhelminakanaal klasse IV-vaarweg BRT Breda-Gorinchem-Utrecht ind hubs Verbreding A27 Houten-Hoipolder Bedrijventerrein trimodaal Loven	Programma snelfietsroutes fase 2 Nieuw Sprinterstation Udenhout	
2036-2040		Noordelijke Rondweg Breda Optimaliseren buitenring Tilburg (deel 2)		Spoorverdubbeling traject Breda Tilburg Structurele verbreding A58 naar 2x3 Volledig maken KP Zonzeel (aansluiting A16) Tijdelijke verbreding A58 naar 2x3 80 km/u Haven Moerdijk	HOV-as Tilburg Noord-A2 Eindhoven	

Investeringsvolume

Daar waar bekend is, zijn de benodigde investeringen weergegeven. Per maatregel is er een categorisering gehanteerd van 0-1 miljoen tot en met 101+ miljoen ter indicatie van de kosten van realisatie. Indien er reeds financiële dekking is voor de maatregel, wordt dit weergegeven met een groene kleur. Dit betreffen eerste indicaties. Een nadere uitwerking is noodzakelijk, zie hoofdstuk 4.

Legenda	Financieel	Referentie op de kaart
Prioriteit	Financieel	Referentie op de kaart
1 (hoog)	Afspraken over dekking gemaakt	Maatregelen hoogstedelijk gebied
2	Schatting	Maatregelen stedelijk gebied
3	Raming	Maatregelen kernen en dorpen
4	0-1 miljoen	Maatregelen hoofddassen
5 (laag)	1-10 miljoen	Maatregelen regionale assen
	11-50 miljoen	
	51-100 miljoen	
	101+ miljoen	





4. Afsprakensets

4.1 Twee soorten afsprakensets

In principe worden er jaarlijks twee typen afsprakensets opgesteld en voorgelegd ter besluitvorming:

1. De afspraken tussen het Rijk en de regio. Deze afspraken zijn input voor de (nog op te stellen) Multimodale Agenda Zuid-Nederland waarover (jaarlijkse) uitvoeringsafspraken worden gemaakt in het BO MIRT en het BO Leefomgeving.
2. De afspraken binnen de regio SRBT tussen de provincie Noord-Brabant en de samenwerkende gemeenten. Deze afspraken zijn input voor het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) waarover (jaarlijks) wordt besloten tijdens de regionale Ontwikkelag.

Het moment van het maken van afspraken in de regio is afgestemd met het BO-MIRT proces en vindt beide plaats in het najaar. Er kunnen drie soorten afspraken worden gemaakt: agenderen, onderzoeken en investeren.



Toelichting op de werkwijze om in 2024 tot afspraken te komen

Casus: (Actieve) mobiliteit kleine kernen

‘(Actieve) mobiliteit kleine kernen’ is opgenomen in dit MMMP als maatregel in de periode 2026-2030 (p26)

- Dit houdt in dat realisatie is voorzien in de periode 2026-2030
- ‘(Actieve) mobiliteit kleine kernen’ is niet één project, het zijn mandjes waarin meerdere projecten kunnen vallen
- ‘(Actieve) mobiliteit kleine kernen’ is van toepassing op meerdere dorpengebieden (zie p27)

Mogelijke afspraak eind 2024:

- Opstellen en doorrekenen van mandjes projecten voor de dorpengebieden x, y en z
- De uitkomsten hiervan agenderen najaar 2025 tbv besluitvorming over bekostiging

In 2024 daarvoor in beeld brengen:

- Welke dorpengebieden uitgewerkt worden
- Welke doelen per dorpengebied worden beoogd
- Welke projecten potentieel in een mandje passen
- Wat in de uitwerking aan bod komt (effecten, kosten etc)



4.2 Vervolgacties 2024

No regret pakket A58

In BO-MIRT 2023 hebben Rijk en regio afgesproken dat zij met elkaar nadere afspraken willen maken over de uitvoering van mitigerende maatregelen als gevolg van het pauzeren van de A58-projecten. Eén van de mogelijke financieringsbronnen is de inzet van de restbudgetten van de verbredingen van de A58 (Tilburg – Breda en Sint Annabosch – Galder). Voor beide heeft I&W samen € 14 mln. restbudget op de begroting staan, alsmede € 8 mln. voor innovaties in Innova58 (tevens voor de Brainportregio). Daarbij geldt als voorwaarde dat inzet van deze restbudgetten een directe relatie moet hebben met de opgave van deze beide projecten. Deze mitigerende maatregelen zullen op het BO Leefomgeving 2024 worden geagendeerd. Eventuele inzet van deze middelen gaat ten koste van het resterende budget voor deze projecten.

Een mitigerend pakket is van groot belang omdat het voorlopig niet verbreden van de A58 (Tilburg – Breda en Sint Annabosch – Galder), betekent dat de betrouwbaarheid van de reistijd de komende jaren steeds meer onder druk komt te staan. Een deewl van het verkeer gaat uitwijken naar het onderliggend wegennet, dat niet wenselijk is, vanwege de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de steden en kernen daar.

Er zijn al maatregelen in beeld die bijdragen aan een betere benutting van het hoofdwegennet en specifiek de A58 gedurende het pauzeren. Dat kan gaan over korte termijn fysieke maatregelen, zoals het verlengen van op- en afritten en toeritdosering bij Leikant en Blaak etc,. Over benuttingsmaatregelen als snelheidsverlaging (binnen het bestaande wegprofiel, en irt het onderliggend wegennet), herinrichtingsmaatregelen om het sluipverkeer op het onderliggend wegennet te ontmoedigen (o.a. op de N282 en N260) en een inhaalverbod voor vrachtwagens. En over de uitwerking van de ontwikkeling en uitbreiding van regionale en stadsrandhubs.

In het BO-MIRT 2023 is ook afgesproken dat Rijk en regio voor het BO-MIRT van 2024 een gezamenlijke strategie uitwerken voor de herstart van de gepauzeerde projecten, waaronder de twee A58-projecten. Als onderdeel hiervan wordt verkend waar ruimte kan worden gevonden rond stikstofopgaven en slimme oplossingen, met capaciteit uit de regio, de markt of (inhuur door) Rijkswaterstaat. Daarnaast zullen ook andere maatregelen uit het adaptieve programma (uit H3) aan de orde kunnen komen richting BO-MIRT 2024.

Afspraken tussen Rijk regio uitwerking t.b.v. MMA en BO-MIRT 2024

Op basis van het adaptieve programma (zie H3) worden maatregelen waarover de regio met het Rijk afspraken wil maken tijdens het BO-MIRT 2024 verder verkend en uitgewerkt. Dit zijn input voor de op te stellen Multimodale Agenda Zuid-Nederland.

Afspraken binnen de regio uitwerking t.b.v. RMP 2025

Op basis van het adaptieve programma (zie H3) worden de 'mandjes' van maatregelen verder verkend en uitgewerkt in concrete maatregelen waarover de provincie Noord-Brabant met de samenwerkende gemeenten afspraken over willen maken.

Bekostigingsstrategie uitwerken

Om het systeem van adaptief programmeren werkend te krijgen is het noodzakelijk dat de benodigde investeringen beter in beeld worden gebracht en dat er een bekostigingsstrategie wordt opgesteld: wie staat waarvoor aan de lat. In de figuur op pagina 26 is een eerste overzicht gegeven van de investeringen op basis van de huidige inzichten. Dit vraagt komend jaar nadere uitwerking.

Monitoring en evaluatie

Daarnaast vraagt het adaptief programmeren, periodiek inzicht in de ontwikkelingen op straat en in welke mate de vijf doelen van de brede welvaart (zie 1.2) worden bereikt met de maatregelen. Hoe ontwikkelt de modal split zich, hoe ontwikkelen de netwerken zich, worden de flankerende maatregelen tijdig genomen en hebben deze het gewenst effect. Het monitoren hiervan wordt uitgewerkt en uitgevoerd.

Programma SmartwayZ.NL

Tenslotte wordt er in overleg met het programma SmartwayZ.NL een werkpakket verkend en mogelijk opgesteld om onderwerpen die bovenregionaal zijn en passen in de nieuwe scope van SmartwayZ.NL, daar te beleggen.



Colofon

Voorliggende bestuurlijke rapportage is tot stand gekomen in de periode februari 2023 - mei 2024 in opdracht van de stuurgroep SRBT en het Bestuurlijk Overleg SRBT. De rapportage is opgesteld door Goudappel (verantwoordelijk voor mobiliteitsinhoud) en Rebel (verantwoordelijk voor bestuurlijke inhoud en proces). Tezamen met het Kernteam SRBT, met daarin vertegenwoordigers van diverse overheidsinstellingen, is toegewerkt naar een Multimodaal Mobiliteitspakket.

Deel A bevat de belangrijkste bestuurlijke uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek. Voor meer achtergrond en verkeerskundige inhoud kan worden teruggegrepen op de deel B, welke als inhoudelijke onderlegger geldt.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

REBEL

SRBT