



Meerjarig MultiModaal Mobiliteitspakket SRBT



Deel B
Eindrapport
18 september 2024



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

AEBEL

SRBT



Inhoud

1.	Beoordelingskader	3
2.	Drie extreme scenario's	6
2.1	Werkwijze	6
2.2	Opbouw scenariostudie	8
3.	Resultaten scenariostudie	10
3.1	Beoordeling van scenario's op doelen en systeemeffecten	10
3.2	Inzichten uit de scenario's	25
3.3	Wat leren we uit de verkenning?	27
4.	Een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket voor de SRBT	28
4.1	Prioriteitstelling kansrijke projecten	28
5.	Naar een uitvoeringsprogramma	30
5.1	Uitvoeringstermijnen kansrijke projecten	30
6.	Proces	33
	Bijlage: Factsheets	34



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 B**, de technische rapportage. Daarnaast is er **deel A**, de bestuurlijke rapportage. Deze is integraal onderdeel van het MMMP.

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. De technische rapportage gaat dieper in op de inhoud en geeft inhoudelijke onderbouwing van de gemaakte keuzes en de gehanteerde werkwijze.



1. Beoordelingskader

Brede welvaartsdoelen centraal

De basis van het MMMP is de Mobiliteitsstrategie voor de SRBT in 2040, welke verder is toegelicht in deel A. In deze strategie zijn 8 principes opgenomen die voortkomen uit de onderliggende beleidsstukken. De focus ligt daarbij op personenvervoer, niet op goederenvervoer. Deze principes zijn gebruikt om geïnventariseerde projecten te kunnen filteren op de bijdrage aan de drie bestuurlijke hoofdoopgaven en brede welvaart.

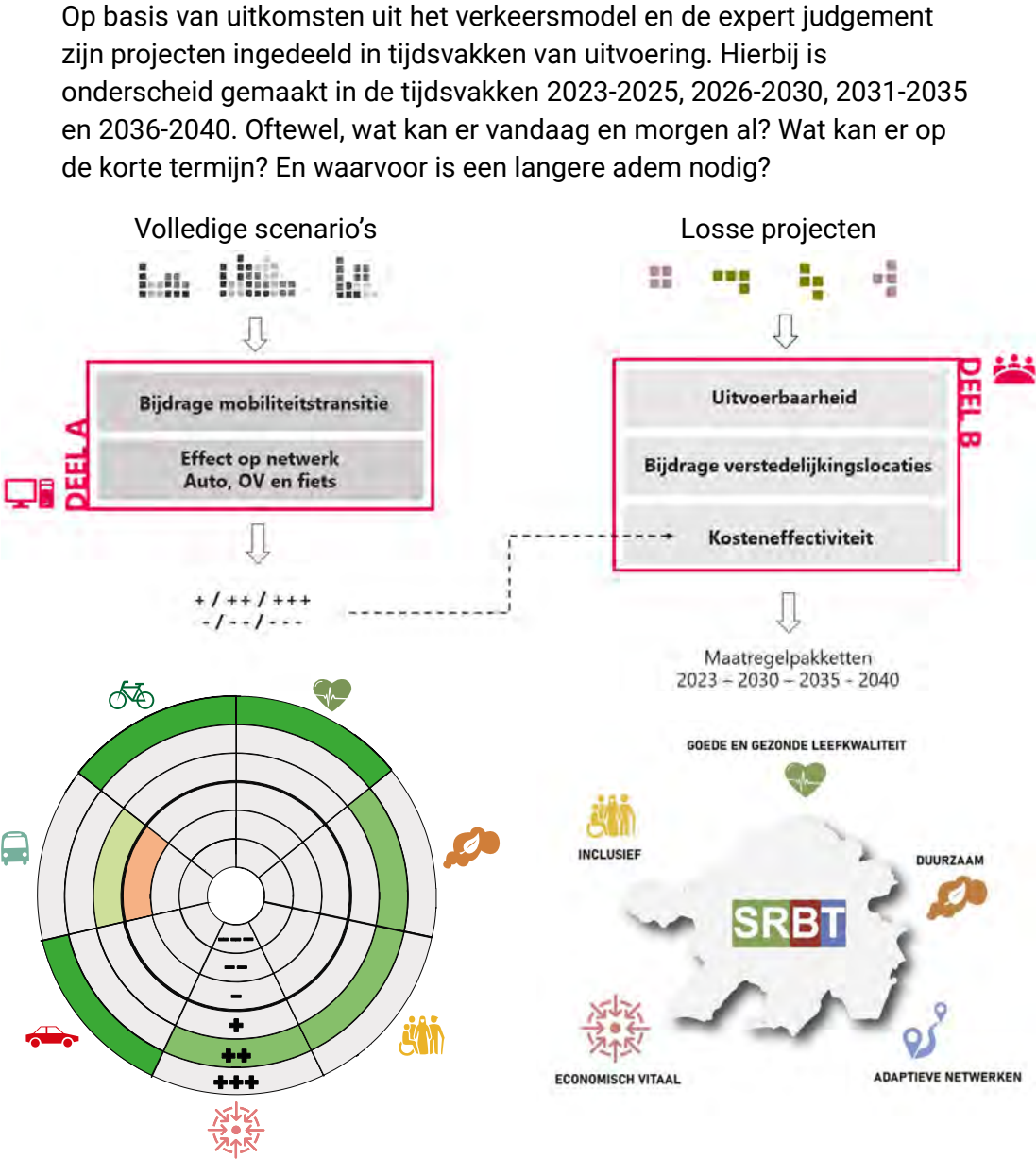
Om inzicht te krijgen in de effectiviteit van maatregelen zijn drie extreme pakketten opgesteld (zie H2) en geëvalueerd op het beoordelingskader van de SRBT. Dit kader bevat de vijf brede welvaartsdoelen van de SRBT, waarbij het doel 'adaptieve netwerken' is uitgesplitst naar de drie modaliteiten auto, OV en fiets. Elk onderdeel is geoperationaliseerd in kernindicatoren, welke verder in detail zijn beschreven op de volgende pagina. Het beoordelingskader is gesplitst in 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.



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

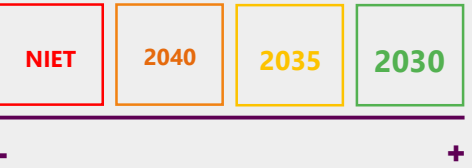
- Verkeersintensiteiten fiets en autonetwerk
- Aantal reizigers op spoor-, BRT-, HOV- en buscorridors
- Aantal in- en uitstappers stations
- Aantal voertuigverliesuren / gereden kilometers
 - Rijkswegen
 - Provinciale wegen
 - Gemeentelijke wegen (GOW 80, GOW70, GOW 50, ETW 60, ETW 30)
- Ritlengteverdeling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



DEEL B



Uitvoerbaarheid

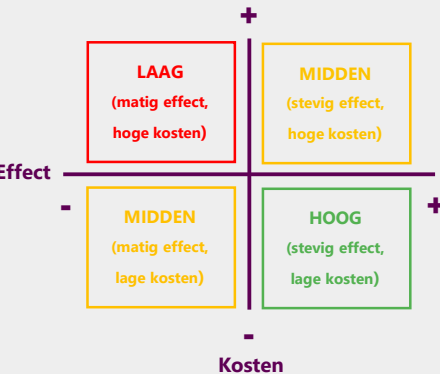


Bijdrage verstedelijkingslocaties

- Randvoorwaardelijk**
- Positief**
- Klein**
- Weinig tot geen**

Kosteneffectiviteit

(Input uit deel A)





2. Drie extreme scenario's

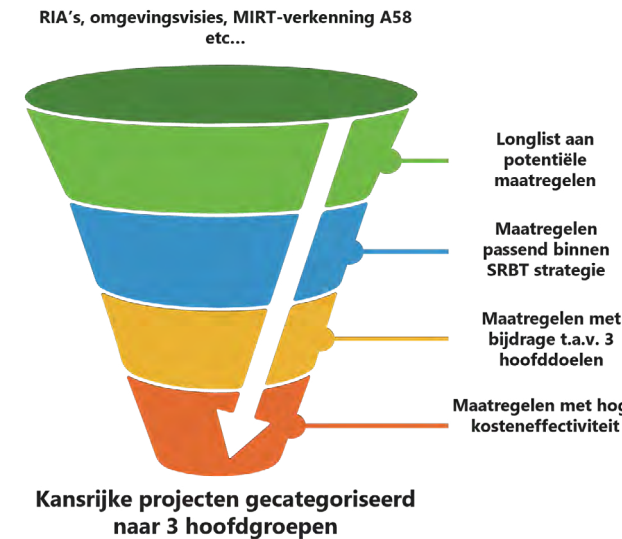
2.1 Werkwijze

We beginnen niet vanaf nul. Als vertrekpunt voor de contouren van het pakket, is in eerste instantie gebruik gemaakt van de input en resultaten van diverse voorgaande studies en analyses van het Rijk, de provincie Noord Brabant, de regio's Midden Brabant en Baronie en de steden. Het eerste vertrekpunt is het conceptpakket SRBT, dat werd opgesteld in samenwerking met Breda en Tilburg, waarbij er gekoppeld aan een fasering werd gekeken naar de woningbouw en maatregelen. Daarnaast zijn er kaderstukken gebruikt die als input gelden voor de groslijst aan projecten. Dit zijn o.a. de MIRT verkenning A58 Tilburg-Breda, Regionale investeringsagenda (RIA) Regio Hart van Brabant, Regionale investeringsagenda (RIA) Regio Breda, Mobiliteitsaanpak Tilburg, Mobiliteitsvisie Breda, Beleidskader Mobiliteit; Koers 2030 Provincie Noord-Brabant, Ontwikkelperspectief en eerste uitvoeringsafspraken Stedelijk Brabant 2040, en Toekomstbeeld OV 2040 Zuid Nederland (Hink-stap-sprong).

Om te komen tot een breed gedragen pakket, zijn regio-brede kennisateliers en expertsessies georganiseerd om samen met alle stakeholders, maatregelen op te halen en te werken aan een volledig beeld van potentiële maatregelen en projecten. Deze zijn vervolgens aan de hand van drie extreme scenario's en een beoordelingskader getoetst. Vervolgens is een prioriteitsstelling en fasering toegepast en zijn de multimodale mobiliteitsmaatregelen verdeeld aan de hand van gebied typologieën en netwerken.

Maatregelen die zijn getoetst met behulp van het verkeersmodel

De opgehaalde maatregelen en projecten zijn samengevat in een longlist met mobiliteitsprojecten in de SRBT. Deze is vervolgens meerdere keren kwalitatief gefilterd. Hierbij is gekeken of opgehaalde projecten passen binnen de overkoepelende SRBT-strategie. Voordat maatregelen zijn getoetst op effectiviteit in het verkeersmodel zijn de opgehaalde maatregelen dus al gefilterd (groene zeef). De tabel hiernaast toont het overzicht aan projecten dat vervolgens resteert. Deze maatregelen zijn de basis voor de restant van het multimodale mobiliteitspakket.



Een projectspecifiek verkeersmodel voor de SRBT

Een verkeersmodel is een hulpmiddel om verkeerstromen in de toekomst te voorspellen. Het verkeersmodel berekent de te verwachten verkeerstromen voor de auto, het OV en de fiets op basis van veranderingen in de infrastructuur of dienstregeling (verkeersaanbod) en ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen (verkeersvraag). Dit geeft inzicht in toekomstige verplaatsingsstromen en het functioneren van het netwerk.

Voor de SRBT is ten behoeve van dit onderzoek een nieuw verkeersmodel gebouwd. De regionale vigerende verkeersmodellen (BBMA2022) voor de regio's Hart van Brabant en West-Brabant zijn hiervoor als basis genomen en samengevoegd tot één SRBT-verkeersmodel. Hier zijn 80.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen extra aan toegevoegd, overeenkomstig met de Ontwikkelstrategie van de SRBT. In het verkeersmodel is zodoende rekening gehouden met de verstedelijkingsopgave van de SRBT.

De gedetailleerde uitgangspunten voor het nieuwe (projectspecifieke) SRBT-verkeersmodel zijn afgestemd met het kernteam en de Regisseur van de BBMA (Provincie Noord-Brabant).



2.2 Opbouw scenariostudie

Om inzicht te verkrijgen in de effectiviteit van projecten zijn maatregelpakketten samengesteld. Deze hebben geleid tot drie scenario's, elk met een 'extreem' ingestoken karakter. Hierbij is per scenario één van de drie 'schuiven' maximaal open gezet om de potentie van de type maatregelen te toetsen. Oftewel, loont het meer om in te zetten op flankerende maatregelen of om juist te investeren in aanpassingen in het fiets-/OV- en/of autonetwerk?

De scenariostudie heeft dus als doel om inzicht te verkrijgen in de effectiviteit. Voor het uiteindelijke MMMP is dus niet één scenario gekozen, maar is een samenstelling gemaakt van effectieve maatregelen. Maatregelen uit de drie scenario's kunnen hiermee ook gecombineerd worden ingezet met als doel om elkaar te versterken.

De onderstaande figuur toont conceptueel de opzet van de scenario's. Er is gehandeld vanuit 'drie metertjes' waarbij in ieder scenario één metertje maximaal wordt opengezet. In scenario 1 betreft dit de flankerende maatregelen, in scenario 2 en scenario 3 zijn dit respectievelijk de maatregelen gericht op de modal shift en het wegnen. De 'metertjes' waarop niet maximaal wordt ingezet, in de figuur in rood weergegeven, staan echter niet volledig uit. Inzet op flankerend beleid kan immers niet volstaan zonder ook kleinschalige aanpassingen aan het fiets-, OV- en/of wegnen te doen. De verschillende maatregelen hangen met elkaar samen en versterken elkaar.

De exacte vulling van de scenario's is terug te vinden op de volgende pagina.

Vulling scenario's

Onderstaande overzicht toont aan welke concrete maatregelen aan het verkeersmodel zijn toegevoegd in onderstaande drie scenario's.

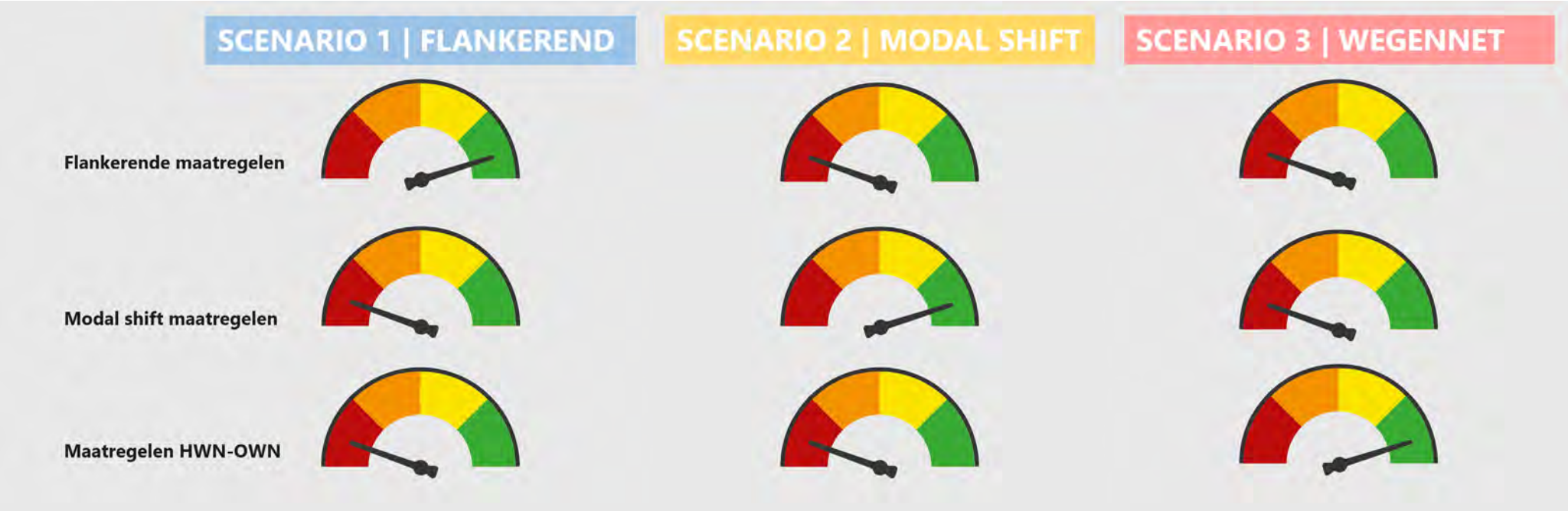
Scenario 1 betreft flankerende maatregelen, zowel op Rijksniveau (o.a. gelijkblijvende variabele autokosten en spitsheffing A58) als op regionaal/ lokaal niveau (o.a. parkeerbeleid en gedragsstimulering).

Om de impact van de projecten van het Rijk te toetsen is een **gevoeligheidsanalyse** uitgevoerd op scenario 1. In dit scenario zijn de spitsheffing op de A58 en gelijkblijvende autokosten niet meegenomen.³

³Deze insteek is geaccordeerd in de Bestuurlijke Kopgroep van 12/07/2023. Hierbij geldt dat toen nog de gedachte was dat het Rijk in zou zetten op Anders Betalen voor Mobiliteit. Spitsheffing, zoals hier wel benoemd, maakt géén onderdeel uit van vigerend Rijksbeleid. Inmiddels is het kabinet demissionair en is Anders Betalen voor Mobiliteit controversieel verklaard. Het is aan een nieuw kabinet óf, en zo ja in welke vorm, Anders Betalen voor Mobiliteit doorgang vindt.

In **scenario 2** is maximaal ingezet op maatregelen om de modal shift naar actieve mobiliteit en OV. Hierin zijn de volledige toekomstbeelden Fiets (netwerk snelfietsroutes) en OV (Hink-Stap-Sprong) opgenomen, tezamen met de uitwerking van stedelijk HOV en P+R-knopen.

In **scenario 3** is maximaal ingezet op maatregelen op het autonetwerk. Hiertoe behoort onder andere een snelheidsverlaging op de A58 met aanpassing naar 3 rijstroken per rijrichting. Dit gaat samen met het ontmoedigen van sluipverkeer, opwaarderingen van stedelijke hoofdassen en het volledig maken van knooppunt Zonzeel, aansluitend op de Rondweg Zevenbergen.



SCENARIO 1 | FLANKEREND

- Herinrichting van steden en dorpskernen
- Maximumsnelheid 30 km/u in steden en dorpskernen
- Fietsstimuleringsprogramma in hele SRBT-regio
- Streng parkeerbeleid in hoogstedelijk milieu Breda, Tilburg en NOVEX-ontwikkellocaties. Ook in centra van Waalwijk, Oosterhout, Etten-Leur en in omgeving van Sprinterstations geldt een strenger parkeerbeleid
- Structurele gedragsverandering
- Spitsheffing A58*
- Gelijkblijvende autokosten*

* In gevoeligheidsanalyse zijn deze projecten niet meegenomen

SCENARIO 2 | MODAL SHIFT

- Pakket snelfietsroutes
- Verhogen Sprinterfrequentie tussen Breda en Tilburg
- Verhogen IC-frequentie tussen Eindhoven, Tilburg en Breda
- Directe IC-verbinding tussen Breda en Schiphol Airport
- Directe IC-verbinding Breda - Tilburg - Utrecht
- Internationale IC-verbindingen vanuit SRBT naar Düsseldorf en Antwerpen/Brussel
- Bus Rapid Transit op corridor Breda - Gorinchem - Utrecht
- Hoogwaardig openbaar vervoer Tilburg - Waalwijk - 's Hertogenbosch
- Hoogwaardig openbaar vervoer Tilburg Noord - A2 Eindhoven
- Versterken stedelijk HOV in Tilburg en Breda
- Stadsrandknopen Tilburg en Breda
- P+R knoop lage Zwaluwe

SCENARIO 3 | WEGENNET

- A58 naar 2x3 rijstroken en 80 km/u
- Ontmoedigen sluipverkeer / alternatieven via het onderliggend wegnen
- Verbetering doorstroming Annabosch
- Noordelijke Rondweg Breda
- Noordoosttangente Tilburg incl. aanpassing knopen
- Aansluiting A16 Zevenbergen-Oost incl. Oostelijke Rondweg Zevenbergen



3. Resultaten scenariostudie



3.1 Beoordeling van scenario's op doelen en systeemeffecten

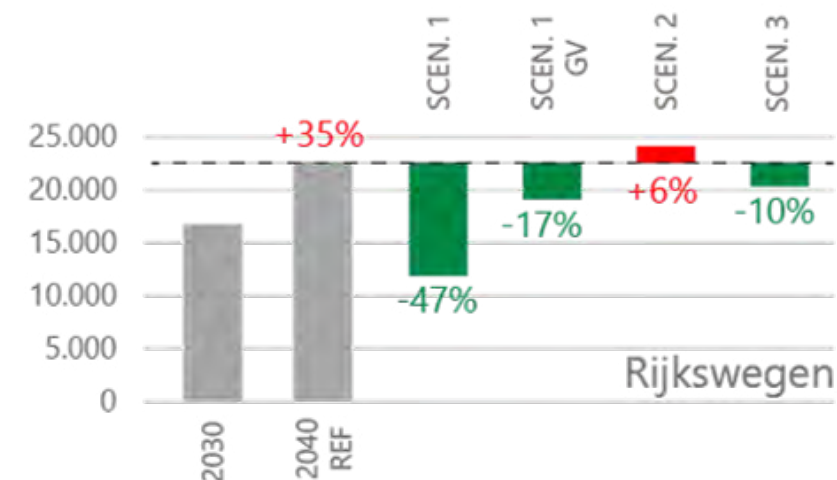
Adaptieve netwerken: effect op het wegennet



De druk op het wegennet in de SRBT is groot. Met name de A58 kent structurele dagelijkse files en is te vinden in de file top 50 van Rijkswaterstaat. Zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 nagenoeg overal in de regio verder toe. Zo neemt het voertuigverliesuren op de Rijkswegen naar 2040 met 35% toe ten opzichte van 2030. 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.

Het inzetten op flankerende maatregelen blijkt het meeste effect op het gebruik van het wegennet te hebben. **Scenario 1** toont de sterkste afnames in verkeersintensiteiten op zowel het hoofd- als onderliggend wegennet. Op het onderliggend wegennet profiteren gebruikers van de Randwegen en Ringbanen in Breda en Tilburg het meest, maar het effect op het hoofdwegennet is het grootst. Bij optimale inzet op flankerend beleid zien we 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 ook het Rijk inzet op gelijkblijvende autokosten en een spitsheffing op de A58. Het effect op Rijkswegen is zonder flankerende Rijksmaatregelen beperkter. Op het onderliggende wegennet hebben de spitsheffing en de gelijkblijvende autokosten minder effect. Het effect op het onderliggende wegennet is vooral te koppelen aan lokaal flankerend beleid.

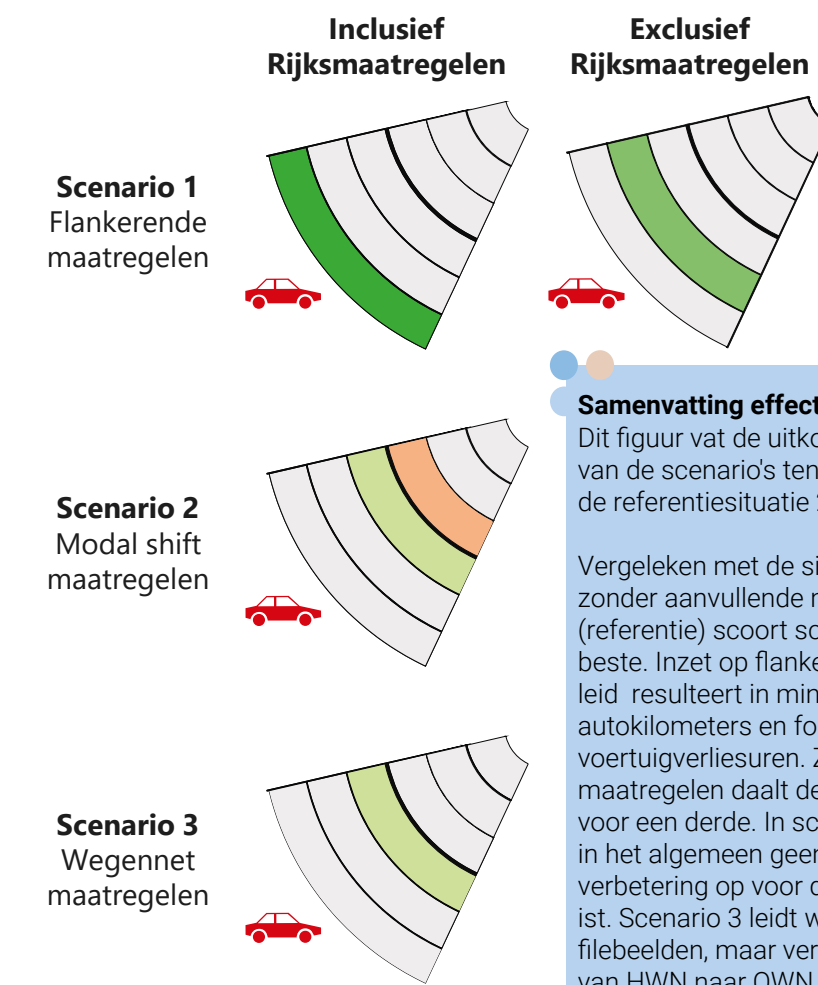
Aantal voertuigverliesuren



In **scenario 2** is weinig effect te zien op het wegennet. De maatregelen in dit scenario zijn volledig gericht op de schaa sprong voor de fiets en het OV. De situatie op het Brabants wegennet verandert als gevolg hiervan niet of nauwelijks. De schaa sprong fiets en openbaar vervoer haalt wel degelijk wat autoritten weg, maar het zijn er niet veel. Op de Rijkswegen zien we zelfs een toename in de voertuigverliesuren. Een effect dat niet helemaal logisch is, maar mogelijk te verklaren is door een huidig knelpunt bij de aansluiting van één van de nieuwe P+R-knopen. Door de nieuwe knoop komt er meer verkeer langs een al verzadigde op- en afrit, waardoor een toename van voertuigverliesuren ontstaat.

De netwerkmaatregelen in **scenario 3** zorgen voor een verschuiving van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet. Het effect van dit scenario op het autonetwerk is tweeledig. Het aantal verkeersbewegingen op het hoofdwegennet neemt nagenoeg overal in de

regio af, met name door de lager gereden snelheid. De fileproblematiek op het hoofdwegennet neemt hierdoor af op de A58 en enkele parallelle wegen. Hier staat tegenover dat verkeer verschuift naar alternatieve routes (Ringbaan West Tilburg, Midden-Brabantweg (N261) en Zuidelijke Randweg Breda).



Samenvatting effect op wegennet

Dit figuur vat de uitkomsten samen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Vergeleken met de situatie 2040 zonder aanvullende maatregelen (referentie) scoort scenario 1 het beste. Inzet op flankerend beleid resulteert in minder gereden autokilometers en fors minder voertuigverliesuren. Zonder Rijksmaatregelen daalt de effectiviteit ca. voor een derde. In scenario 2 treedt in het algemeen geen significante verbetering op voor de automobilist. Scenario 3 leidt wel tot minder filebeelden, maar verschuift verkeer van HWN naar OVN.

Adaptieve netwerken: effect op het OV-netwerk

Trendmatig zien we richting 2040 een daling van het bus- en treingebruik.

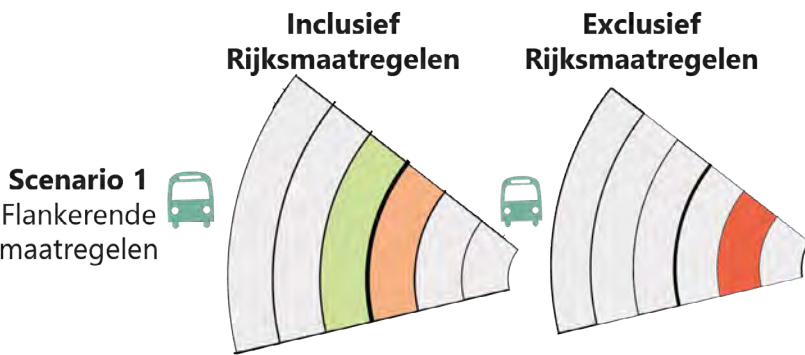
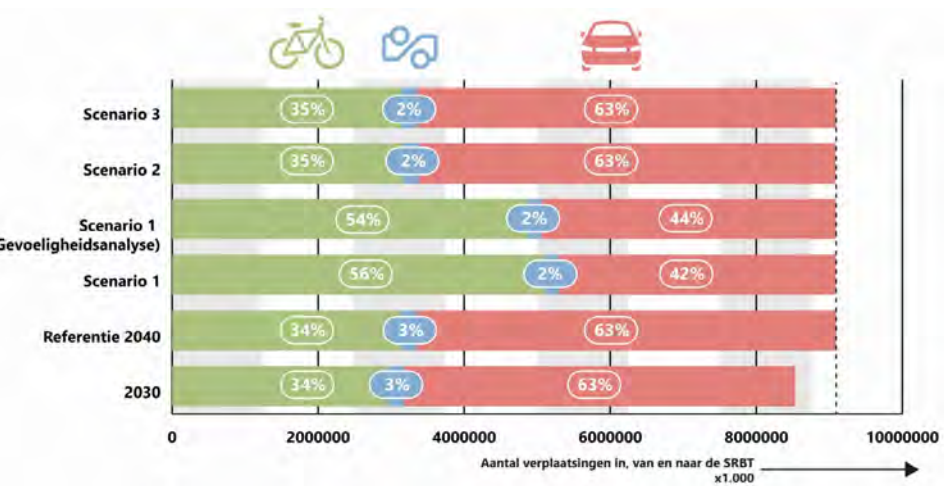
Dit heeft ermee te maken dat het OV trendmatig duurder wordt, terwijl de auto juist trendmatig goedkoper wordt. De bus en trein kunnen hierdoor niet concurrerend zijn.

In **scenario 1** is op een aantal spoorcorridors een toename van het aantal treingebruikers zichtbaar, met name rondom Breda, Zevenbergen en Lage Zwaluwe. Dat effect zien we niet in de gevoeligheidsanalyse (exclusief Rijksmaatregelen). Dit wil zeggen dat vooral de spitsheffing en de gelijkblijvende autokosten het spoor interessanter maken. Ter hoogte van Tilburg neemt op enkele baanvakken het aantal treinreizigers af door concurrentie van de fiets. Het stimuleren van de fiets en een hoger e-bike aandeel maakt de fiets enorm interessant. Dit trekt met name korte-afstandsreizigers uit de bus en in minder mate uit de trein.

In **scenario 2** is het trein- en busproduct verbeterd. Dat is duidelijk te zien in het gebruik, vooral op de langere afstand als vervanger van de auto. (Bijna) overal zien we toenames van het treingebruik. Het aantal in- en uitstappers op treinstation Tilburg universiteit neemt met een kwart toe vanwege de IC-status die het station heeft gekregen. Lage Zwaluwe doet het goed als P+R knoop, daar neemt het aantal in- en uitstappers toe met meer dan 50%. Een nieuw station Udenhout trekt circa 4.500 in- en uitstappers per dag. Dat is ruim voldoende om een nieuw station Udenhout te openen.

Ook in de bus is in nagenoeg de hele regio toenames in gebruik zichtbaar. De grootste toenames in aantallen reizigers zijn zichtbaar op de BRT Breda-Gorinchem-Utrecht, HOV-as Waalwijk-Tilburg en de regionale assen van Breda naar Zevenbergen en van Breda naar Etten-Leur. Deze toenames zijn ten opzichte van het huidige gebruik behoorlijk, maar zijn in absolute zin beperkt. Vergeleken met auto- of fietsgebruik is de toename in OV-gebruik slechts een klein aandeel en heeft dit geen effect heeft op de modal split.

In **scenario 3** zijn alleen maatregelen op het wegennet genomen. We zien in dit scenario beperkt effect op het spoor of het busgebruik.



Scenario 1
Flankerende maatregelen

Scenario 2
Modal shift maatregelen

Scenario 3
Wegennet maatregelen

Samenvatting effect op OV-net

Dit figuur vat de uitkomsten samen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Vergeleken met de situatie 2040 zonder aanvullende maatregelen (referentie) scoort scenario 2 het beste. Het uitbreiden van stedelijke en regionale verbindingen in het HOV en het versterken van lange-afstandsverbindingen in de trein leidt tot meer reizigers in het OV in de hele regio. De inzet op flankerend beleid (scenario 1) leidt deels tot meer OV-gebruik voor lange afstands-reizen (m.n. in de regio), maar maakt de fiets ook meer concurrerend met het OV voor kortere reistafstanden. Zonder Rijksinzet op flankerend beleid zijn zowel op het spoor als in de bus enkel afnames in OV-gebruik te zien. In scenario 3 wijzigt het OV-gebruik niet of nauwelijks.



Adaptieve netwerken: effect op het fietsnetwerk



De SRBT heeft een schaalsprong in het fietsnetwerk als ambitie. Hiervoor zijn investeringen in het regionale en binnenstedelijk fietsnetwerk essentieel. Zonder grote investering fietsinfrastructuur 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 schaalsprong vraagt dus om investeringen.

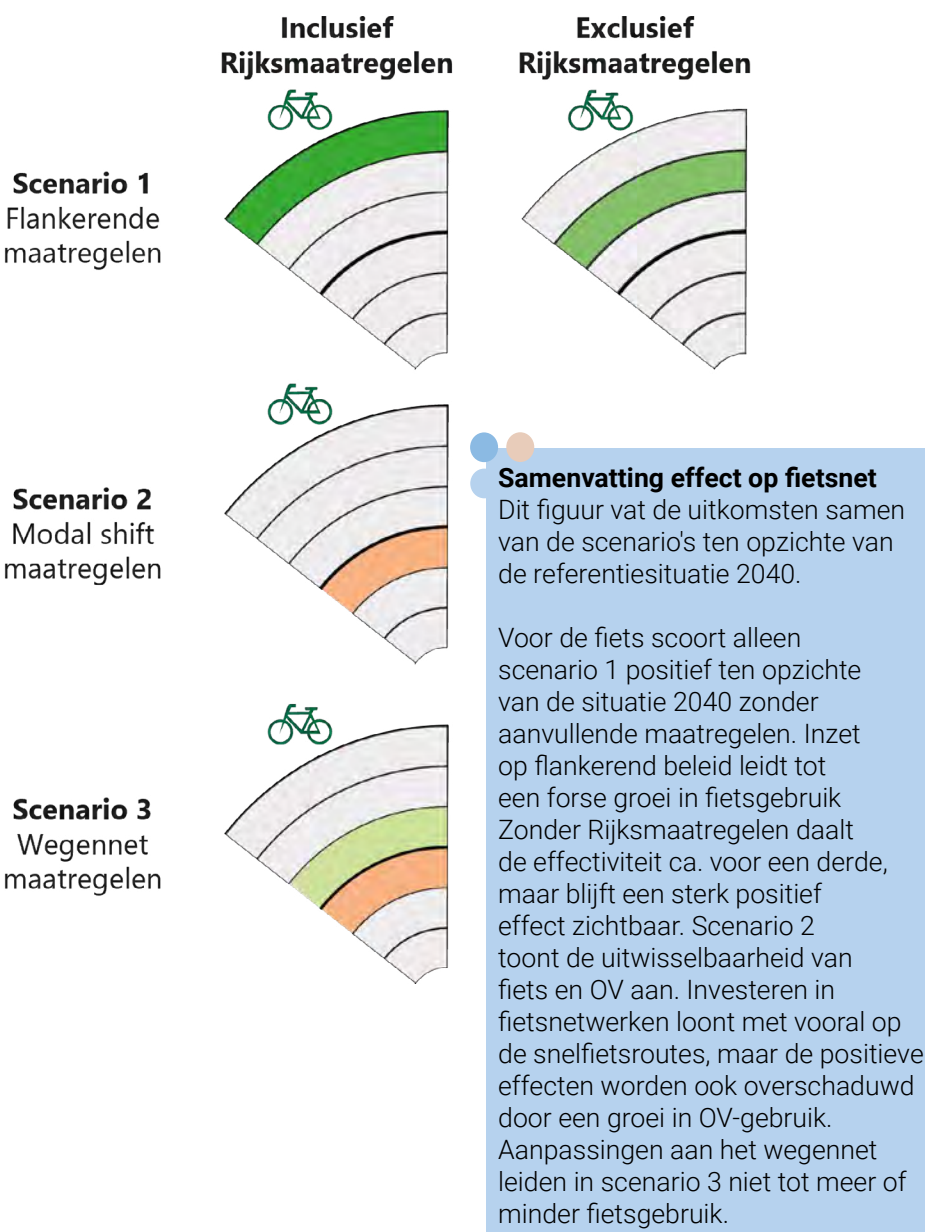
In scenario 1 zorgt het optimaal flankerend beleid voor een forse groei van het fietsgebruik, met name op de ritten tot 7,5 kilometer. Dit effect is goed zichtbaar in de modal split, zowel SRBT-breed als in de binnensteden van Breda en Tilburg. Er ligt dus een enorme potentie voor een model shift naar de fiets. Zonder de flankerende Rijksmaatregelen is het effect net iets minder sterk, maar blijft het effect op het fietsnetwerk nog steeds heel positief. Op sommige assen, in het centrum van Breda en Tilburg, rijden tot 50.000 fietsers per dag. Deze aantallen vragen om een grootschalige kwaliteitsinvestering op het fietsnetwerk.

In scenario 2 is een snelfietsroutenetwerk uitgerold, gecombineerd met een schaalsprong van het openbaar vervoer. Voor de snelfietsroutes pakt dit scenario over het algemeen goed uit. Het verbeteren van de fietsverbindingen trekt ook meer fietsers, vooral op de langere afstanden. Echter wordt ook de uitwisselbaarheid tussen fiets en OV duidelijk zichtbaar. Investeren in een kwalitatief goede OV-verbinding heeft een keerzijde voor de fiets. Een voorbeeld hiervan is de route Tilburg – Dongen – Oosterhout: het verbeteren van de OV verbinding langs dit traject snoept fietsers van de snelfietsroute weg.

In scenario 3 zien we ook bij de fiets weinig effect. Hier en daar zijn er wat kleine procentuele toenames aanwezig, maar in absolute zin gaat het om zeer weinig fietsers. De kleine verschuiving is waarschijnlijk het gevolg van de verschuiving van verkeer naar het onderliggende wegennet waar reistijden toenemen en hierdoor de fiets wat interessanter wordt.

Aandeel fiets in de modal split.

	2030	2040 REF	Scen. 1	Scen. 1 (GV)	Scen. 2	Scen. 3
SRBT	35%	34%	56%	54%	54%	34%
Breda	62%	64%	88%	87%	65%	64%
Tilburg	55%	54%	88%	87%	54%	54%

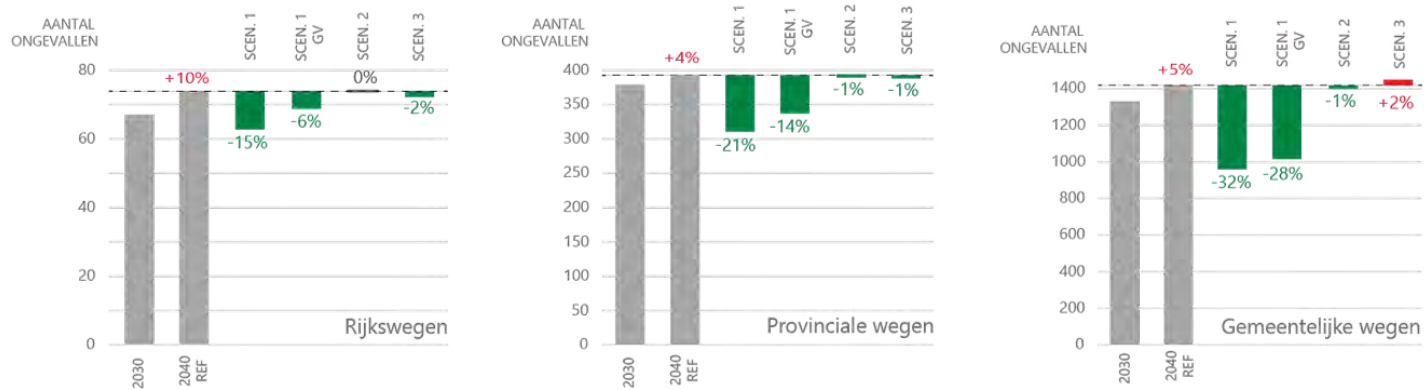


Effect op een goede en gezonde leefkwaliteit van de regio



Een van de doelen van de SRBT is het creëren en behouden van een goede en gezonde leefkwaliteit in de regio. Belangrijke onderdelen hiervan zijn het stimuleren van duurzame vervoerswijzen ten koste van de auto en het minimaliseren van de kans op een verkeersongeval. Trendmatig is een toename in het autogebruik en 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.

Zoals ook geconstateerd onder systeemeffecten van de auto, het OV en de fiets heeft de optimale inzet van flankerend beleid in **scenario 1** een grote impact op de modal shift. Zo 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.



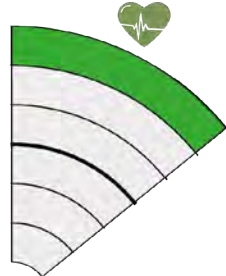
Deze shift heeft eveneens een sterk positief effect op verkeersveiligheid. Minder autokilometers op vooral het onderliggend wegennet leidt immers tot een kleinere kans op verkeersongevallen. De forse afname is juist op de gemeentelijke wegen het grootste. De spitsheffing en gelijkblijvende autokosten hebben vooral een positief effect op de veiligheid op rijkswegen. Op de gemeentelijke en provinciale wegen heft voornamelijk het lokale beleid effect.

In **scenario 2** resulteren de modal shift maatregelen in een toename van het OV- en fietsgebruik. In absolute aantallen blijft het echter gaan om een erg klein aandeel in de modal split en is nauwelijks een effect zichtbaar. Daarnaast zien we een licht positief effect op de verkeersveiligheid.

In **scenario 3** leiden de maatregelen op het wegennet niet tot wijzigingen in de verdeling van de modal shift. Er worden evenveel ritten gemaakt als zonder maatregelen, echter verschuift verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet. Dit heeft als gevolg dat de verkeersonveiligheid toeneemt op gemeentelijke wegen.

Scenario 1
Flankerende maatregelen

Inclusief
Rijksmaatregelen



Exclusief
Rijksmaatregelen



Scenario 2
Modal shift maatregelen



Scenario 3
Wegennet maatregelen



Samenvatting leefkwaliteit
Dit figuur vat de uitkomsten samen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Vergeleken met de situatie 2040 zonder aanvullende maatregelen (referentie) scoort scenario 1 veruit het beste. Inzet op flankerend beleid resulteert in minder gereden autokilometers en een daling van de kans op ongevallen. Zonder Rijksmaatregelen daalt de effectiviteit vooral op de snelwegen. In scenario 2 kiezen licht meer reizigers voor het OV en/of de fiets, maar de modal shift verandert nauwelijks. De kans op ongevallen neemt zeer licht af. De aanpassingen aan het wegennet leiden in scenario 3 niet tot veranderingen t.a.v. de leefkwaliteit.



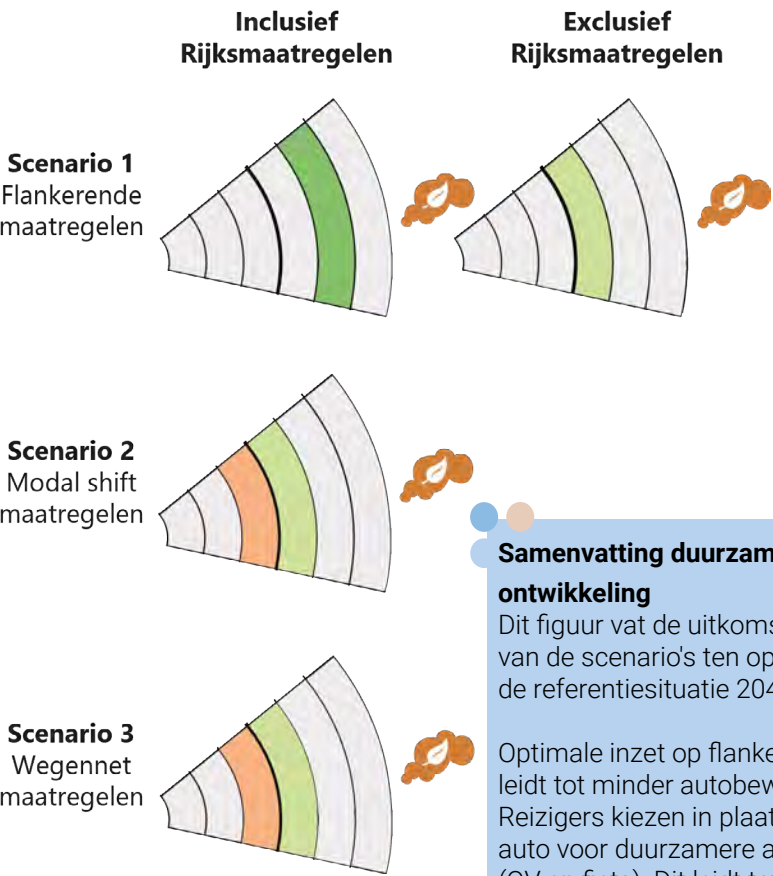
Effect op duurzame ontwikkeling, gericht op klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie

Een van de kerndoelen van de SRBT is het verduurzamen van de mobiliteit in de regio en het in gang zetten van de mobiliteitstransitie. De aarde warmt op en het klimaat verandert. De SRBT moet zich daarom voorbereiden op de risico's van het veranderende klimaat en hierop de omgeving aanpassen. Dit heet klimaatadaptatie. Trendmatig zien we richting 2040 een afname in de CO2-uitstoot als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark. De SRBT wil deze ontwikkeling verder stimuleren en versnellen om een duurzame ontwikkeling in gang te zetten.

De flankerende maatregelen **scenario 1** hebben als gevolg dat het autogebruik fors afneemt. Reizigers kiezen voor groenere alternatieven, waardoor de uitstoot van CO2 logischerwijs daalt. De grootste afnames in de uitstoot van CO2 zijn zichtbaar buiten de bebouwde kom, maar ook binnen de bebouwde kom is een afname van uitlaatgassen zichtbaar. De invloed van Rijksmaatregelen (gelijkblijvende autolasten en spitsheffing A58) hebben echter wel de grootste invloed op de daling binnen de kom.

Scenario 2 toont geen grote verschillen in CO2-uitstoot ten opzichte de situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen. De schaa sprong fiets en openbaar vervoer haalt wel degelijk wat autoritten weg, maar dit effect blijft beperkt. Op de Rijkswegen neemt het aantal voertuigverliesuren zelfs licht toe, wat niet ten gunste komt aan de aan de uitstoot van CO2. Netto verbetert de situatie ten aanzien van klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie dus niet of nauwelijks.

Een zelfde conclusie geldt voor **scenario 3**. Er treden geen wijzigingen op de modal shift als gevolg van de wegennet maatregelen. Autoverkeer dat er zonder maatregelen rijdt, rijdt er ook in na de aanpassingen op het wegennet. Dit heeft twee belangrijke gevolgen voor de duurzame ontwikkeling van de SRBT. De doorstroming op het hoofdwegennet verbetert door de lagere snelheid, waardoor het aantal voertuigverliesuren afneemt. Dit resulteert in een afname van de CO2-uitstoot SRBT-breed, dat met name wordt veroorzaakt door afnames buiten de kom. Daarnaast is een verschuiving zichtbaar van HWN naar OWN. Juist binnen de bebouwde kom, waar een duurzame en gezonde leefomgeving prioriteit heeft, kent hierdoor een toename in de CO2-uitstoot.



Samenvatting duurzame ontwikkeling

Dit figuur vat de uitkomsten samen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Optimale inzet op flankerend beleid leidt tot minder autobewegingen. Reizigers kiezen in plaats van de auto voor duurzamere alternatieven (OV en fiets). Dit leidt tot een afname van 11% in de CO²-uitstoot SRBT-breed. Zonder Rijksinzet op flankerend beleid daalt de effectiviteit tot ca. 6%. In scenario 2 en 3 leiden de maatregelen niet tot grote verschillen in de CO²-uitstoot ten opzichte van de situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen.

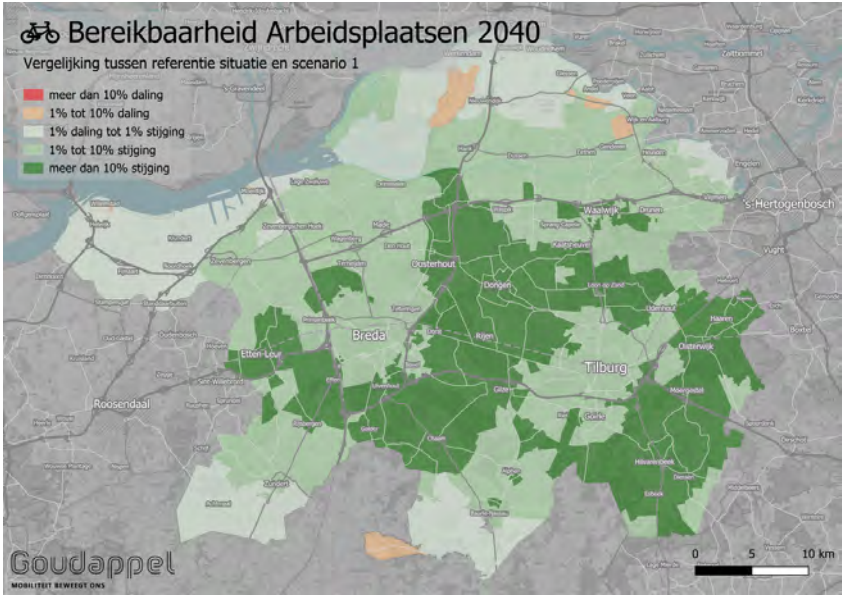
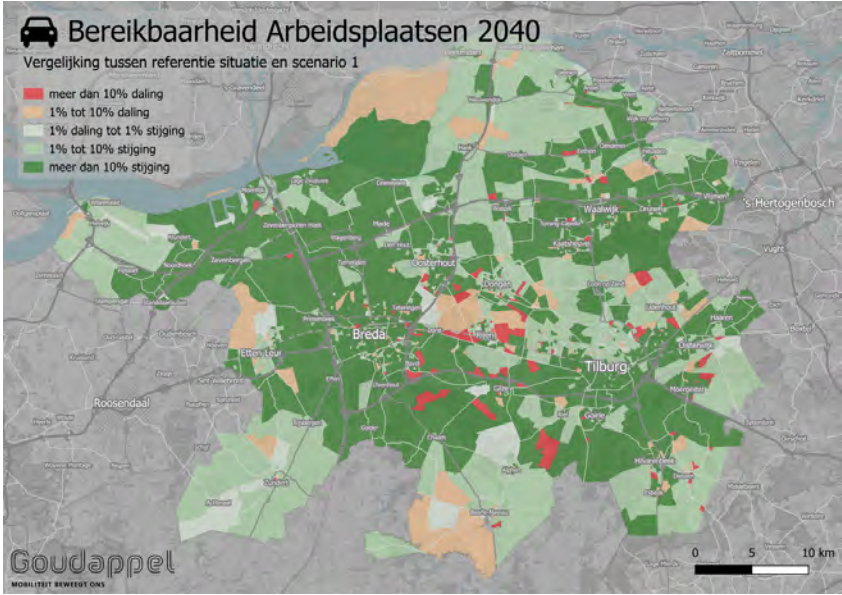


Effect op economische vitaliteit van de regio, met een gezond vestigingsklimaat



De SRBT fungeert als knooppunt voor economische activiteiten. De combinatie van de strategische ligging in het infrastructuur netwerk, de positie tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen, centrale steden en over de kernen verspreide bedrijfsactiviteiten maakt dat de economie zich langs een groot aantal sporen heeft ontwikkeld tot de zesde economie van Nederland (samen met Eindhoven vormt de SRBT zelfs de tweede economie van Nederland). Het is daarom van groot belang dat de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de regio wordt gewaarborgd en verder wordt versterkt. Hiervoor is een goede bereikbaarheid van banen met de auto, het OV en de fiets noodzakelijk.

In **scenario 1** is als gevolg van de flankerende maatregelen een grote modal shift te zien. In de hele SRBT is een verandering zichtbaar van de auto naar het OV en de fiets. Op het wegennet neemt de bereikbaarheid van de regio fors toe; verkeer dat nog wel met de auto reist staat immers niet in de file en stroomt goed door. De herinrichting van steden en dorpskernen conform het STOMP-principe verhoogt daarnaast het gemak en de snelheid van fietsverkeer. Dit resulteert eveneens in een toename van het aantal bereikbare banen met de fiets. De inzet op flankerend beleid heeft bovendien niet alleen een positief effect op de grote steden, maar heeft ook positieve gevolgen voor de kleine en middelgrote kernen. Verspreid over nagenoeg de hele regio is een verbetering in de baanbereikbaarheid zichtbaar.



Scenario 2 toont een soortgelijk beeld. De investeringen in de schaa sprong fiets en OV resulteren 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 regio, buiten de stedelijke gebieden van Breda en Tilburg. De aanleg en/of verbetering van regionale verbindingen met de fiets en het OV (zowel spoor als bus) verhoogt de economische vitaliteit van de kleine en middelgrote kernen in de SRBT. Voor de auto verandert de bereikbaarheid van banen nauwelijks.

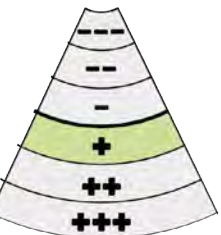
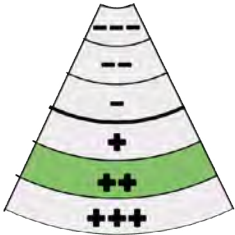
De maatregelen op het wegennet hebben over het algemeen een negatief effect op de bereikbaarheid van banen in **scenario 3**. Door de lagere snelheid op en rondom de A58 neemt de autobereikbaarheid in de regio af. De bereikbaarheid met de fiets en het OV verandert door deze maatregelen echter niet.



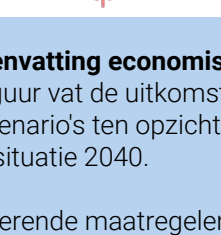
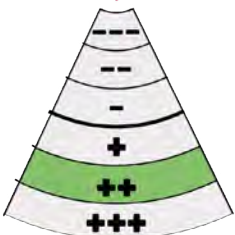
Inclusief
Rijksmaatregelen

Exclusief
Rijksmaatregelen

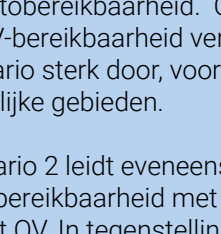
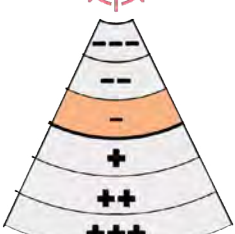
Scenario 1
Flankerende
maatregelen



Scenario 2
Modal shift
maatregelen



Scenario 3
Wegennet
maatregelen



Samenvatting economische vitaliteit
Dit figuur vat de uitkomsten samen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Flankerende maatregelen leiden in scenario 1 tot fors minder autoverkeer en daardoor een betere doorstroming en autobereikbaarheid. Ook de fiets- en OV-bereikbaarheid verbetert in dit scenario sterk door, vooral in de binnen stedelijke gebieden.

Scenario 2 leidt eveneens tot een betere baanbereikbaarheid met de auto, fiets en het OV. In tegenstelling tot scenario 1 profiteren met name mensen die woonachtig zijn in de regio.

In scenario 3 is een tweedeling zichtbaar. Door een lagere snelheid (2x3, 80 km/u) op de A58 verbetert de doorstroming en daarmee het aantal bereikbare banen voor mensen woonachtig nabij de A58. Personen verder in de regio ervaren vooral een langere reistijd en daardoor minder bereikbare banen.

Effect op sociale inclusiviteit van de regio, waar ieder kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer



Hoe zorgen we ervoor dat voor iedereen zich kan ontplooiën en kan meedoen aan de maatschappij? Vanuit een brede welvaart perspectief begint het bij sturen op basis van de nabijheid van basisvoorzieningen. Basisvoorzieningen betreffen onder meer bereikbare ziekenhuizen, winkels, bibliotheken, sportvoorzieningen etc. Het creëren van nabijheid is een van de doelstellingen in het Ontwikkelstrategie 2040. Voor de analyse in dit onderzoek is primair gericht op het bereikbaar maken van arbeidsplaatsen. Dit geldt zowel voor nieuwe als bestaande arbeidsplaatsen.

Een analyse van de gemiddelde inkomens per postcode laat zien dat de inkomens niet evenredig over de regio zijn verdeeld. Zo is in het centrum van Tilburg en rond Moerdijk sprake van een hoge concentratie inwoners met een laag inkomen, terwijl gebieden rond met name Breda gemiddeld genomen juist een hoog inkomen hebben. Dit zijn belangrijke uitgangspunten om vervoersarmoede te voorkomen en passende banen te faciliteren voor iedere inwoner, ongeacht zaken als woonlocatie en inkomen.

De flankerende maatregelen in **scenario 1** hebben positieve effecten op de algehele bereikbaarheid van banen in de SRBT. Zowel hoge, midden als lage inkomens profiteren van het flankerend beleid. Voor de auto en fietsbereikbaarheid is niet of nauwelijks onderscheid te maken in de effecten per inkomensgroep. De bereikbaarheid van banen met het OV verschilt wel voor de verschillende inkomensgroepen. Juist lage inkomens profiteren meer van de flankerende maatregelen.

De modal shift maatregelen in **scenario 2** leiden tot een toename van de bereikbaarheid van banen met de fiets en het OV voor alle inkomensgroepen. Dit is een goede zaak voor alle inkomensgroepen, zowel in de stad als in de regio. De kanttekening hierbij is dat de hogere inkomensgroepen meer profiteren van de modal shift maatregelen dan de lagere inkomens. De mobiliteitsongelijkheid neemt hierdoor dus wel toe.

De wegnnet maatregelen in **scenario 3** hebben een negatieve invloed op de bereikbaarheid van banen in de regio. Voor de fiets- en OV-bereikbaarheid verandert niet veel, maar voor de auto verslechterd de bereikbaarheid voor alle inkomensgroepen met circa 5%. Juist in de zones waar gemiddeld genomen lagere inkomens geclusterd zijn, verslechterd de autobereikbaarheid.



Inclusief
Rijksmaatregelen

Scenario 1
Flankerende
maatregelen

Exclusief
Rijksmaatregelen

Scenario 2
Modal shift
maatregelen

Scenario 3
Wegennet
maatregelen

Samenvatting sociale inclusiviteit

Dit figuur vat de uitkomsten samen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

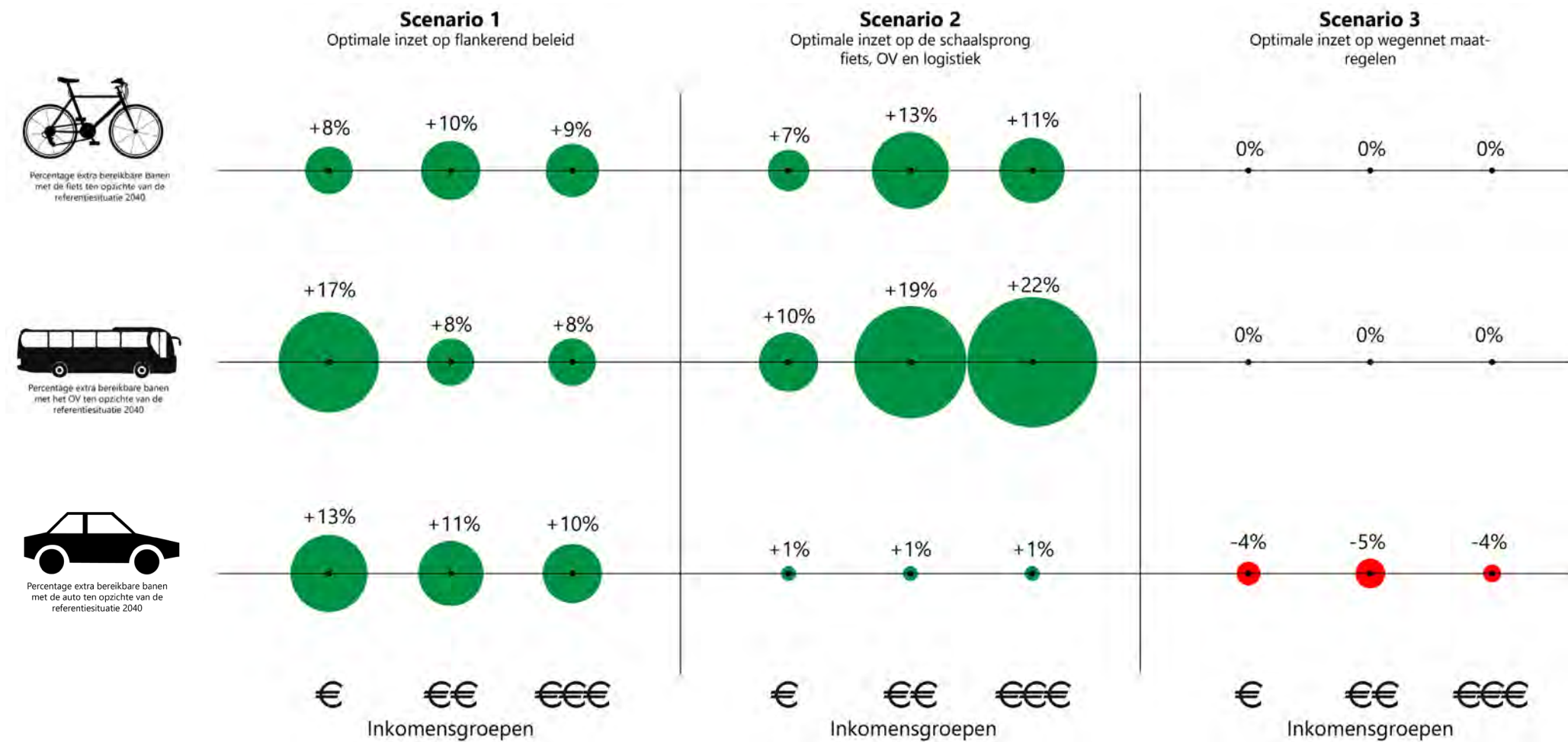
In scenario 1 werkt de inzet op flankerend beleid sterk door in het versterken van sociale inclusiviteit. Juist de lagere inkomensgroepen profiteren meer van de flankerende maatregelen dan de hogere inkomensgroepen. Dit geldt zowel voor de auto-, OV- en fietsbereikbaarheid.

De maatregelen gericht op de modal shift (scenario 2) hebben weliswaar als gevolg dat het aantal bereikbare banen per fiets en OV voor alle inkomensgroepen verbetert, maar hogere inkomensgroepen profiteren hiervan het meest.

Aanpassingen aan het wegnnet in scenario 3 leiden niet tot wijzigingen in de fiets- en OV-bereikbaarheid, maar verslechteren wel de baanbereikbaarheid per auto. Dit geldt voor zowel hogere als lagere inkomensgroepen.

22 ●●

●● 23



3.2 Inzichten uit de scenario's

Scenario 1: optimale inzet op flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen blijken enorm effectief. De inzet van Rijksmaatregelen (gelijkblijvende autokosten en spitsheffing) zijn hierbij het meest bepalend en leiden tot afnames in het autogebruik in de hele regio. De verkeersintensiteiten nemen het sterkst af op de Rijkswegen. Zonder bijdrage van het Rijk, in de vorm van betalen naar gebruik of invoering van een spitsheffing op de A58, scoren de flankerende maatregelen nog steeds effectief, maar is het positieve effect wel minder groot. Met spitsheffing en gelijkblijvende autokosten zien we op het spoor toename van het aantal reizigers. Die zien we niet als er geen spitsheffing en gelijkblijvende autokosten zijn.

Streng parkeerbeleid, herinrichten van steden en dorpskernen en het fietsstimuleringsprogramma zorgt in de hele SRBT voor een enorme toenames van het aantal fietsers. Op bepaalde plekken zien we "Utrechtse/Amsterdamse taferelen". De inzet op flankerend beleid leidt zodoende ook tot fietsfiles in de steden. Met name op kruispunten kan het gaan vastlopen. Daarnaast snoept de groei van de fiets (E-bike) het regionale OV leeg.

Al met al is het eerste scenario met volle inzet

op flankerende maatregelen verreweg het meest effectief ten aanzien van de systeemeffecten (auto-, fiets- en OV-netwerken). Flankerend beleid optimaal inzetten geeft daarnaast ook de beste scores op gebied van voertuigverliesuren, CO2-uitstoot en verkeersveiligheid. Bovendien verbetert de bereikbaarheid van banen voor alle modaliteiten en inkomensgroepen, waarbij de lage inkomens het meest profiteren.

Scenario 2: Inzet op een modal shift voor de fiets en het OV

Trendmatig is sprake van een daling in het gebruik van het OV. Dit komt doordat OV trendmatig duurder wordt, terwijl de variabele autolasten dalen. Enkel een productverbetering van het OV lost dit niet op. Het gebruik van het OV stijgt wel, maar het aantal reizigers neemt niet heel sterk toe. Er is bijna geen modal shift te zien richting het openbaar vervoer.

Het aandeel fiets neemt licht toe. Nieuwe snelfietsroutes trekken fietsverkeer aan vanuit de auto, maar ook vanuit het OV. Beter OV trekt daarnaast ook fietsers weg van bestaande snelfietsroutes. Fiets en OV concurreren dus sterk met elkaar en plukken elkaar leeg in plaats van de auto. Flankerend beleid is nodig om de modal shift op gang te krijgen.

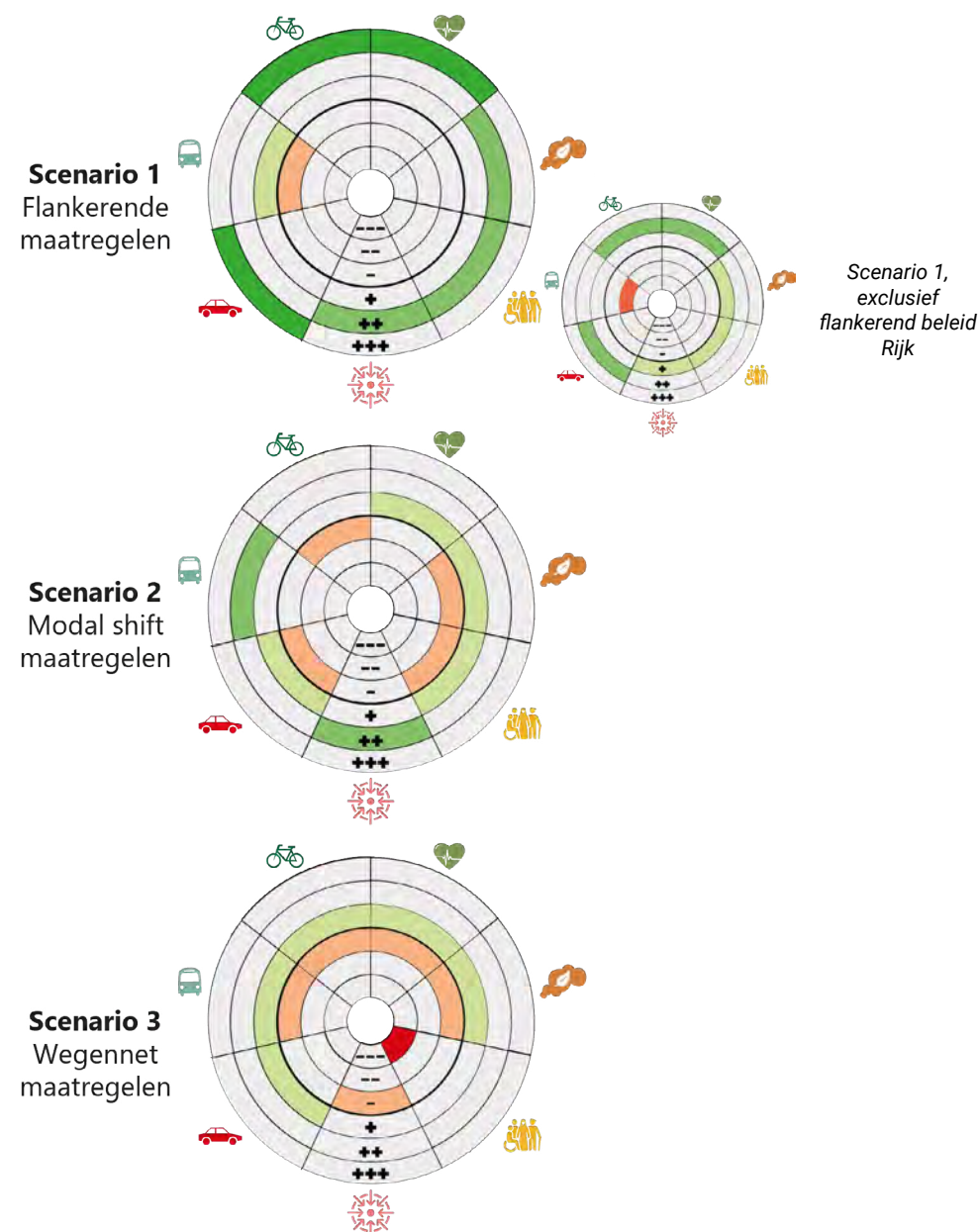
Qua bereikbaarheid van arbeid met de fiets en

het OV gaat de regio er goed op vooruit. Dit is ook positief voor mensen met lage inkomens, al profiteren de hogere inkomens meer van deze maatregelen en neemt de vervoersongelijkheid toe.

Scenario 3: Inzet op maatregelen op het we gennet

Het verlagen van de maximumsnelheid op de A58 en omliggende wegen heeft weliswaar een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de A58, maar verschuift de problemen naar elders. Verkeer wordt naar wegen van een lagere orde gedrukt. Dit zorgt voor negatieve effecten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende kernen.

De we gennet maatregelen in scenario 3 hebben een negatieve invloed op de autobereikbaarheid van banen in de regio. Voor de fiets- en OV-bereikbaarheid verandert niet veel, maar voor de auto verslechterd de bereikbaarheid voor alle inkomensgroepen.



3.3 Wat leren we uit deze scenariostudie?

- **Niks doen is geen optie!**
Het autoverkeer groeit richting 2040 verder, wat tot meer congestie op de A58 leidt. Hierdoor wikkelt verkeer in toenemende mate af op het onderliggend wegennet. Daardoor dreigt een toename van de verkeersonveiligheid en verslechtert de leefbaarheid in dorps- en stadskernen.
- **De kostenontwikkelingen voor de atuo en in het OV moeten worden gekeerd.**
Er is een dalende trend in het OV-gebruik en een stijgende trend in het autogebruik als gevolg van de kostenontwikkelingen. Dit is niet productief ten opzichte van de doelstellingen die we hebben.
- **Flankerend beleid is het meest effectief.**
De inzet van flankerend beleid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio: “het ene kan niet zonder het andere”. Binnen het flankerend beleid is op de A58 ongeveer 1/3 van het positieve effect te relateren aan lokaal flankerend beleid (“parkeerbeleid”), 2/3 is te bereiken door wat het Rijk kan doen (betalen naar gebruik, Spitsheffing).
- **Er ligt een grote potentie voor het vervangen van korte autoritten door fietsgebruik.**
Veel korte autoritten maken andere keuzes bij het toepassen van flankerend beleid. In combinatie met flankerend beleid op Rijksniveau ligt er voor langere afstanden potentie voor IC-verbinding. Regionaal OV reageert meer op lokaal flankerend beleid.
- **Een schaalsprong fiets en OV op eigen kracht levert relatief geringe opbrengst in termen van gebruik.**
Daarvoor is combinatie met flankerende maatregelen noodzakelijk. Er is wel een duidelijk opbrengst in duurzame bereikbaarheid van de regio.
- **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.
- **Flankerend Rijksbeleid biedt potentie voor IC-gebruik; lokaal frankerend 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 intercitygebruik, zeker in combinatie met het verbeteren van IC-verbindingen. Het gebruik van Regionaal OV is meer afhankelijk van lokaal flankerend beleid.
- **Maatregelen op het hoofdwegennet hebben directe gevolgen voor het onderliggend wegennet.**
Er is een belangrijke mate van interactie tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet (sluipverkeer in 2 richtingen). Het verlagen van de snelheid op de A58 kan mogelijk 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..



4. Een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket voor de SRBT

4.1 Prioriteitstelling kansrijke projecten

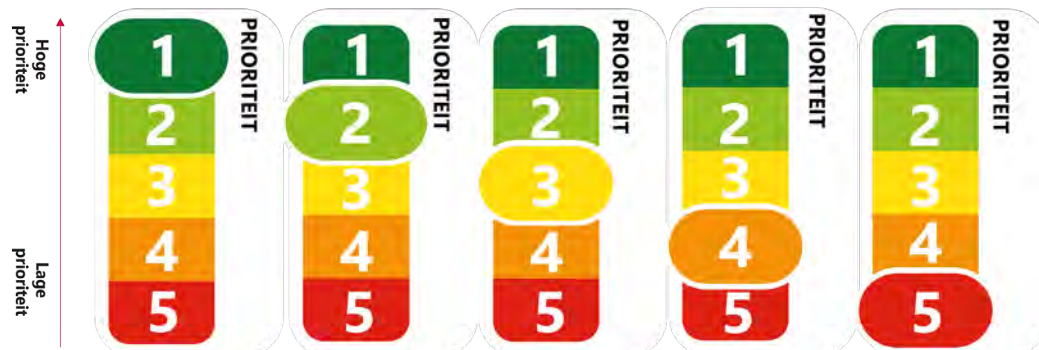
De inzichten uit de scenariostudie zijn doorvertaald in een prioriteitstelling voor individuele projecten die onderdeel zijn van het multimodale pakket. Het is duidelijk dat de SRBT voor grote maatschappelijke opgaven staat. Verstedelijking, leefbaarheid en bereikbaarheid van steden en kernen staan trendmatig onder druk door toenemende congestie op het autonetwerk in de SRBT. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak van Rijk en regio. De basis van deze aanpak moet gericht zijn op flankerend beleid. De resultaten uit de scenariostudie maken duidelijk dat juist een gezamenlijk aanpak, waarbij ook het Rijk bijdraagt om de dalende trend in de variabele autolasten te keren, veel potentie heeft. Flankerend beleid staat echter niet op zichzelf en moet worden ondersteund door een schaa sprong voor actieve mobiliteit en het OV. Dat heeft zowel betrekking op de verstedelijkingskeuzes als op mobiliteitskeuzes. De SRBT is gebaat bij het multimodaal ontsluiten van haar verstedelijkingslocaties; het enkel toegankelijk maken van woningen en arbeidsplaatsen met de auto staat haaks op de doelen en ambities van de SRBT. Dat betekent dat lopen, de fiets en het OV zowel op zichzelf staand als gecombineerd (in de keten) als volwaardige vervoerswijzen moeten worden gezien en gestimuleerd. Hiervoor zijn investeringen nodig in de loop-, fiets- en OV-infrastructuur om enerzijds nieuwe gebieden te ontsluiten en anderzijds capaciteitsproblemen aan te pakken.

Daarnaast vraagt dit om behoud en versterking van de wegenhiërarchie voor de auto. En herverdeling van de ruimte betekent immers niet dat de autobereikbaarheid moet worden verslechterd. De inzet blijft er op gericht verkeer via het HWN af te wikkelen en overlast en barrièrewerking op het onderliggende wegennet terug te dringen. Maatregelen die de

afwikkelingskwaliteit op het HWN in het algemeen en de A58 in het bijzonder, verbeteren blijven daarom gewenst. Daarnaast is deel B van het beoordelingskader gebruikt. Hierbij is per project gekeken naar de bijdrage aan de ontsluiting van verstedelijkingslocaties en de kosteneffectiviteit. Er is gekozen om te prioriteren op basis van een 5-puntschaal op basis van het te verwachten effect, waarbij vooralsnog niet is gekeken naar de uitvoeringstermijn.

Zes prioriteiten bij kansrijke projecten in de SRBT

- ✓ **Ontsluiten van verstedelijkingslocaties**
- ✓ **Flankerend beleid als basis**
- ✓ **Verstedelijkingslocaties multimodaal ontsluiten**
- ✓ **Fiets, OV en ketenmobiliteit als volwaardige vervoerswijzen**
- ✓ **Capaciteitsproblemen in het fiets- en OV-netwerk aanpakken**
- ✓ **De wegenhiërarchie versterken**



PRIORITEIT	Optimaal flankerend
1	Autoluwe binnenstad Tilburg (Actieve) mobiliteit kleine kernen (Actieve) mobiliteit stedelijke verblijfsgebieden Autoluwe binnenstad Breda Mobiliteitsdata Betalen naar gebruik Brabant brede regionale parkeerstrategie Verkeersveiligheid Brabant brede structurele gedragsaanpak Uitrol MaaS-app
	Aanpak vervoersongelijkheid en vervoersarmoede Regionaal verkeersmanagment Spitsheffing generiek (of A58 Galder-Tilburg)
	Duurzame stadslogistiek Verduurzamen infrastructuur (INDUSA)
	Spitsmijden Logistieke processen verbeteren en verduurzamen
PRIORITEIT	Wegennet
1	Ontmoedigen alternatieve routes en slui pverkeer Randweg Zevenbergen Oost Optimaliseren buitenring Tilburg Verbreding A27 Houten - Hooipolder
	Quick-win optimalisaties A58 Snelheidsverlaging A58 naar 80 km/u met 2x2 rijstroken Tijdelijke verbreding A58 naar 2x3 met 80 km/u Bundeling verzorgingsplaat en A58 bij Molenheide Noordelijke randweg Breda Volledig maken knooppunt Zonzeel Structurele verbreding A58 naar 2x3

	Modal shift
PRIORITEIT	Maatregelen versnellingslocatie: Chassékwartier Breda BRT Tilburg - Efteling - Waalwijk - 's-Hertogenbosch Maatregelen versnellingslocatie: Amphia Pasteurlaan Oosterhout Maatregelen versnellingslocatie: Zevenbergen Oost en stationsopgave Zevenbergen Oost NOVEX-maatregelen 't Zoet / CrossMark NOVEX-maatregelen Kenniskwartier Tilburg Ongelijkvloerse overwegen en overlastreductie spoorstelsel Programma versnelling snelfietsroutes fase 1 Versterken stedelijk HOV in Breda en Tilburg BRT Breda - Gorinchem - Utrecht, incl. ontwikkeling hubs IC-station Tilburg Universiteit Programma versnelling snelfietsroutes fase 2 Uitbreiden buistransport Nieuw sprinterstation Udenhout Bedrijventerrein trimodaal Loven Wilhelminakanaal klasse IV-vaarweg Spoorverdubbeling traject Breda - Tilburg Hoofdfietsnetwerken Stadsrandknopen Breda & Tilburg Klasse V-haven Waalwijk SRBT hubs regionale kernen Haven Moerdijk OV-hub Lage Zwaluwe HOV-as Tilburg Noord - A2 Eindhoven



5. Naar een uitvoeringsprogramma

5.1 Uitvoeringstermijnen kansrijke projecten

PRIORITEIT	Optimaal flankerend	Realisatie			
		'23-'25	'26-'30	'31-'35	'36-'40
1	Autoluwe binnenstad Tilburg	✓			
	(Actieve) mobiliteit kleine kernen		✓		
	(Actieve) mobiliteit stedelijke verblijfsgebieden		✓		
	Autoluwe binnenstad Breda		✓		
	Mobiliteitsdata		✓		
	Betalen naar gebruik	⚙	⚙	⚙	⚙
	Brabant brede regionale parkeerstrategie	⚙	⚙	⚙	⚙
	Verkeersveiligheid	⚙	⚙	⚙	⚙
	Brabant brede structurele gedragsaanpak	⚙	⚙	⚙	⚙
	Uitrol MaaS-app	⚙	⚙	⚙	⚙
2	Aanpak vervoersongelijkheid en vervoersarmoede		✓		
	Regionaal verkeersmanagement	⚙	⚙	⚙	⚙
	Spitsheffing generiek (of A58 Galder-Tilburg)	⚙	⚙	⚙	⚙
3	Duurzame stadslogistiek		✓		
	Verduurzamen infrastructuur (INDUSA)	⚙	⚙	⚙	⚙
4	Spitsmijden	✓			
	Logistieke processen verbeteren en verduurzamen	⚙	⚙	⚙	⚙

PRIORITEIT	Modal shift	Realisatie			
		'23-'25	'26-'30	'31-'35	'36-'40
1	Maatregelen versnellingslocatie: Chassékwartier Breda	✓			
	BRT Tilburg - Efteling - Waalwijk - 's-Hertogenbosch		✓		
	Maatregelen versnellingslocatie: Amphia Pasteurlaan Oosterhout		✓		
	Maatregelen versnellingslocatie: Zevenbergen Oost en stationsopgave Zevenbergen Oost		✓		
	NOVEX-maatregelen 't Zoet / CrossMark		✓		
	NOVEX-maatregelen Kenniskwartier Tilburg		✓		
	Ongelijkvloerse overwegen en overlastreductie spoorstelsel		✓		
	Programma versnelling snelfietsroutes fase 1		✓		
	Versterken stedelijk HOV in Breda en Tilburg		✓		
	BRT Breda - Gorinchem - Utrecht, incl. ontwikkeling hubs			✓	
	IC-station Tilburg Universiteit			✓	
	Programma versnelling snelfietsroutes fase 2			✓	
	Uitbreiden buistransport			✓	
	Nieuw sprinterstation Udenhout			✓	
	Bedrijventerrein trimodaal Loven			✓	
2	Wilhelminakanaal klasse IV-vaarweg			✓	
	Spoorverdubbeling traject Breda - Tilburg				✓
	Hoofd fietsnetwerken		✓		
	Stadsrandknopen Breda & Tilburg		✓		
3	Klasse V-haven Waalwijk		✓		
	SRBT hubs regionale kernen			✓	
4	Haven Moerdijk				✓
	OV-hub Lage Zwaluwe		✓		
	HOV-as Tilburg Noord - A2 Eindhoven				✓

PRIORITEIT	Wegennet	'23-'25	'26-'30	'31-'35	'36-'40
1	Ontmoedigen alternatieve routes en sluipverkeer		✓		
	Randweg Zevenbergen Oost		✓		
	Optimaliseren buitenring Tilburg		✓	✓	
	Verbreding A27 Houten - Hooipolder			✓	
2	Quick-win optimalisaties A58	✓			
	Snelheidsverlaging A58 naar 80 km/u met 2x2 rijstroken		✓		
	Tijdelijke verbreding A58 naar 2x3 met 80 km/u				✓
3	Bundeling verzorgingsplaat A58 bij Molenheide		✓		
	Noordelijke randweg Breda				✓
	Volledig maken knooppunt Zonzeel				✓
	Structurele verbreding A58 naar 2x3				✓

6. Proces

Om te komen tot een breed gedragen pakket is in 2023 een proces met alle stakeholders doorlopen. De kern is gevormd door een ambtelijk team en bestuurlijke kopgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het ministerie van I&W, de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Tilburg en Breda en de regio’s Hart- en West-Brabant. Gedurende het proces is met alle gemeenten en andere partners in een drietal brede ateliers input opgehaald en de voortgang besproken.

Opstellen afsprakensets

Er is niet vanaf nul begonnen. Als vertrekpunt voor de contouren van het pakket, is in eerste instantie gebruik gemaakt van de input en resultaten van diverse voorgaande studies en analyses van het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de regio’s Hart van Brabant en Baronie en de steden Tilburg en Breda.

Hierbij was het eerste vertrekpunt het conceptpakket SRBT, die werd opgesteld in samenwerking met Breda en Tilburg, waarbij er gekoppeld aan een fasering werd gekeken naar de woningbouw en maatregelen. Daarnaast zijn er kaderstukken (onderzoek- en beleidsdocumentatie) gebruikt die als input gelden voor de groslijst aan projecten. Dit zijn o.a. de MIRT verkenning A58 Tilburg-Breda, Regionale investeringsagenda (RIA) Regio Hart van Brabant, Regionale investeringsagenda (RIA) Regio Breda, Mobiliteitsaanpak Tilburg, Mobiliteitsvisie Breda, Beleidskader Mobiliteit; Koers 2030 Provincie Noord-Brabant, Ontwikkelperspectief en eerste uitvoeringsafspraken Stedelijk Brabant 2040, en Toekomstbeeld OV 2040 Zuid-Nederland (Hink-stap-sprong). In deel A van de rapoortage is het overzicht van mogelijke maatregelen opgenomen.



Bijlage Factsheets

AUTOLUWE BINNENSTAD TILBURG

Stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, met als doel het verluwen van de binnenstad van Tilburg. Concreet is Tilburg aan de slag met het verluwen van het gebied binnen de Ringbanen. De GOW 30 doet zijn intrede op de acht historische linten van de stad, de cityring wordt getransformeerd naar een luwe parking en ook de Brokxlaan wordt luwer en dient als gebiedsdrager en verzorgt de ontsluiting van twee gebiedsparkeergarages. De Ringbaan-Zuid gaat van een maximumsnelheid van 70 km/u naar 50 km/u en de knoop Ringbaan-Oost - Spoor in combinatie met de aansluiting Bosscheweg/Spoorlaan wordt aangepakt. Het STOMP-principe staat voorop. Dat wil zeggen meer ruimte en prioriteit voor lopen en fietsen. Denk daarbij aan bredere voet- en fietspaden, een hogere fietsparkeernorm en prioriteit/langere groentijden bij verkeerslichten. In het hoogstedelijk milieu gaat een streng en sturend parkeerbeleid gelden.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

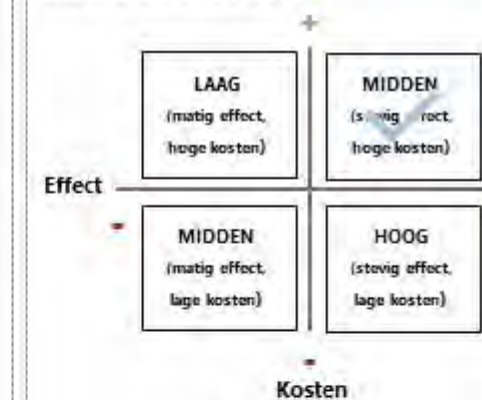
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Hoge prioriteit, opnemen in MMMP



AUTOLUWE BINNENSTAD BREDA

Stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, met als doel het verluwen van de binnenstad van Breda. Buiten de stedelijke hoofdinfrastructuur liggen verblijfsgebieden, waar de prioriteit ligt bij leefbaarheid en verblijfskwaliteit. Autoverkeer dat hier rijdt, heeft er een bestemming en doorgaand autoverkeer is beperkt. Het STOMP-principe staat voorop. Dat wil zeggen meer ruimte en prioriteit voor lopen en fietsen. Denk daarbij aan bredere voet- en fietspaden, een hogere fietsparkeernorm en prioriteit/langere groentijden bij verkeerslichten. In het hoogstedelijk milieu gaat een streng en sturend parkeerbeleid gelden.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

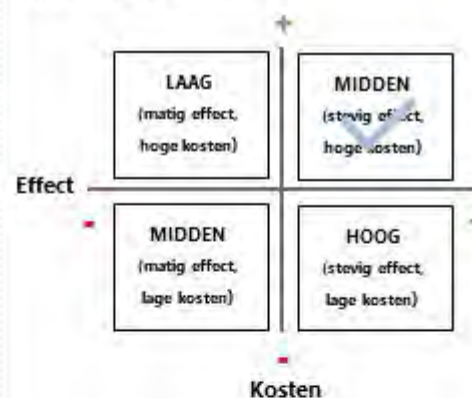
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Hoge prioriteit, opnemen in MMMP



(ACTIEVE) MOBILITEIT-STEDELIJKE VERBLIJFSGEBIEDEN

In stedelijke verblijfsgebied van Tilburg en Breda en in de centra van stedelijke milieus Oosterhout, Waalwijk en Etten-Leur (bijvoorbeeld een autoluw centrum en een aanpak van de randweg oost) ligt een verstedelijkingsopgave en is het STOMP-principe het uitgangspunt. Er is geen ruimte voor doorgaand verkeer. De auto kan er komen, maar parkeert bij voorkeur meer op afstand, aan de randen van de verblijfsgebieden. Het parkeren is strenger gereguleerd dan vandaag en er komt meer ruimte voor lopen, fietsen, groen en verblijven. Dat betekent onder andere meer prioriteit bij kruispunten voor voetganger, fietser en OV, het scheiden van gemotoriseerd verkeer van actieve verkeersdeelnemers en het bieden van comfort en snelle verbindingen (bv. door barrièrewerking door spoorlijnen te voorkomen). Ook worden knelpunten in de doorstroming en capaciteit van huidige (H)OV-lijnen opgepakt.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

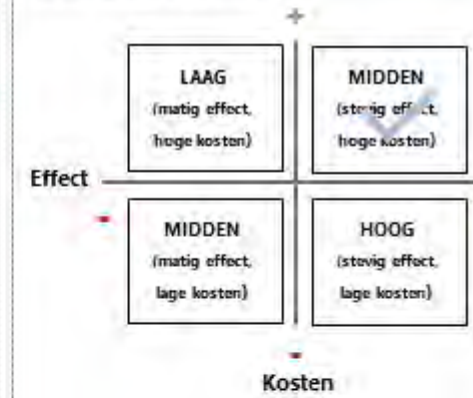
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Hoge prioriteit, opnemen in MMMP.



(ACTIEVE) MOBILITEIT KLEINE KERNEN

De dorpenstrategie is een belangrijk onderdeel van de totale ontwikkelstrategie SRBT. Naast de kernen in het stedelijk milieu hebben meerdere gemeenten ook dorpen, kleine kernen en buurtschappen die daarbuiten vallen. Allemaal met eigen dynamiek en opgaven. Als onderdeel van de dorpenstrategie SRBT wordt binnen het adaptief programma M3P-SRBT in 2024 een aanpak ontwikkeld om vanuit mobiliteit bij te dragen aan het bereikbaar, leefbaar, vitaal en aantrekkelijk houden/maken van de dorpen, kleine kernen en buurtschappen. Met o.a. aandacht voor de fiets (aanleg snelfietsroutes, kern-kernverbindingen, fietsstimulering), OV (traject gedeelde mobiliteit, overstap hubs, Flex en deelmobiliteit), verkeersveiligheid en herinrichting van dorpskernen. In Rijsbergen en Chaam worden momenteel eerste voorbereidingen voorbereid, gericht op het verminderen van doorgaand- en vrachtverkeer. De aanpak is deels generiek en deels afhankelijk van specifieke kenmerken, zoals de ligging langs A27, A58 en A27 met opgaven rond sluipverkeer. Voor de kernen die gekoppeld zijn aan het spoor of andere sterke HOV-assen liggen er andere opgaven en kansen voor een transitie dan dorpen die hier niet op aangetakt zijn. Kernen rondom grote leisure attracties of belangrijke werklocaties hebben specifieke bereikbaarheidsopgaven, landelijke kernen hebben een opgaven voor een veilige verkeersafwikkeling van het landbouwverkeer.

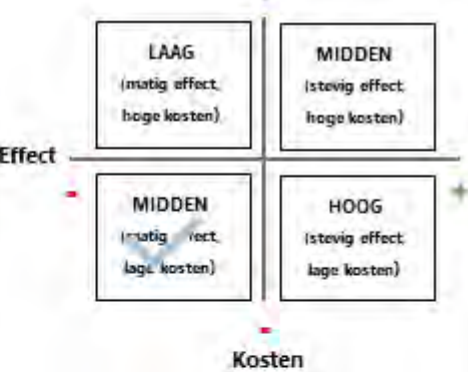
UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Sluit aan bij de eerder genoemde maatregelen en is relatief effectief.
Dorpenstrategie is van belang om doorgaand verkeer te weren en leefbaarheid te versterken
Afspraken in het MMMP worden hierover gemaakt in de regio en met provincie, en waar van toepassing met rijk



BRABANT BREDE REGIONALE PARKEERSTRATEGIE

Parkeerbeleid is een bevoegdheid van de gemeenten. De inzet op een regionaal parkeerbeleid is één van de belangrijke knoppen om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Verschillende overheden dienen daartoe samen te gaan werken op het gebied van parkeren. Brabant zoekt naar welke afspraken en voorzieningen over parkeerbeleid regionaal nodig zijn om een goede en betaalbare bereikbaarheid te waarborgen. In de parkeerstrategie is er minstens een differentiatie in strategie per type milieu (hoogstedelijk, stedelijk en dorpen).

Idealiter is sprake van een Brabant brede parkeerstrategie, maar eventueel kan dit ook op een lager schaalniveau in de regio (bv. enkel SRBT) worden opgepakt. Door zo snel mogelijk onderzoek te starten naar een Brabant brede parkeerstrategie, is realisatie mogelijk vanaf 2025-2030.

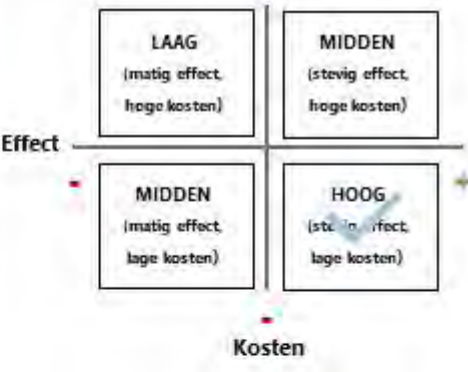
UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Steeds meer is duidelijk dat parkeerstrategie effectief is, met name in de steden en grotere kernen. Het achterwege blijven van een dergelijk flankerend beleid heeft effecten heeft die de eigen gemeentegrens te buiten gaan. Provincie kan hierin een regulerende rol vervullen en investeringen in fiets en (H)OV koppelen aan het doorvoeren van flankerend parkeerbeleid in de steden en grotere kernen.
Nu onderzoeksgeld nodig met als doel: vastleggen afspraken tussen regionale en lokale overheden



BETALEN NAAR GEBRUIK

Kilometerrijden, ook wel kilometerheffing of betalen naar gebruik genoemd, wordt naar verwachting Rijksbreed in 2030 ingevoerd. Momenteel worden auto's belast door middel van wegenbelasting, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt hoe vaak een auto daadwerkelijk wordt gebruikt. Momenteel betaalt een automobilist die veel rijdt dus evenveel wegenbelasting als een automobilist die weinig rijdt. Bij invoering van het kilometerrijden komt hier verandering in wordt het rijden van meer kilometers dus ook meer belast.

Betalen naar gebruik heeft als subdoel om de huidige trend van dalende variabele autokosten te breken. De huidige WLO-scenario's gaan uit van een daling van de variabele autokosten. Dit vertaalt zich in een groei van het autoverkeer richting 2030 en 2040. Een deel van de huishoudens gaat een (extra) auto aanschaffen, omdat autobezit goedkoper en daarmee toegankelijker wordt. Daartegenover staat een groep die de auto weg doet als de variabele kosten van auto gebruik stijgen. Betalen naar gebruik kan bijdragen deze trend te breken.

UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

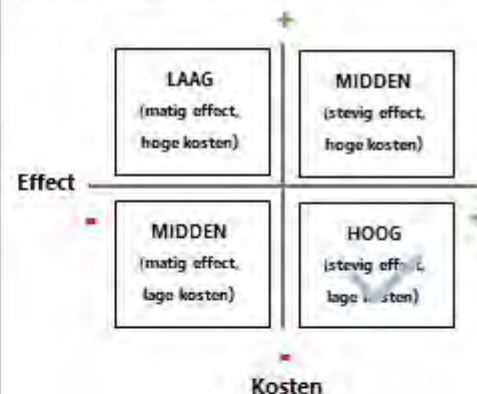
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit. Effectief in terugdringen langere autoritten in combinatie met verbetering OV op langere afstand

Uitvoering op Rijksniveau als onderdeel landelijk mobiliteitsbeleid



SPITSMIJDEN

In de ochtend- en avondspits is sprake van piekdruk op het Brabants wegennet, met name op de A58. Spitsmijdprojecten kunnen worden toegepast om automobilisten te belonen om buiten de spits te reizen. Spitsmijden is mogelijk door meer thuis te werken, vroeger of later te reizen of door een andere modaliteit te kiezen. Afhankelijk van het type project kunnen reizigers worden beloond met een geldbedrag of spaarpunten voor cadeaus.

UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	
2035	
2040	

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

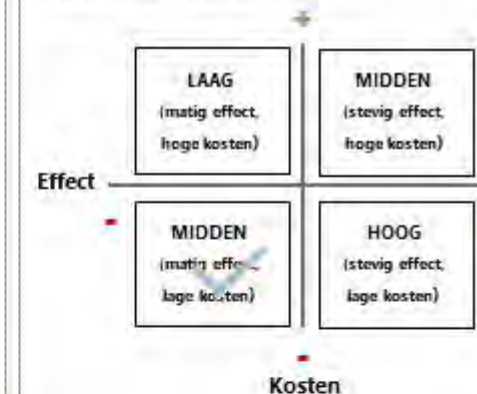
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Project kan worden opgenomen als bestuurlijk voorbeeldproject voor de 'uitstelperiode', maar heeft minder effect op de mobiliteitstransitie en relatief hoge kosten. Wel is er enig positief effect op de doorstroming van de A58 te verwachten in de 'uitstelperiode'.



SPITSHEFFING GENERIEK (OF A58 GALDER-TILBURG)

Spitsheffing richt zich, in tegenstelling tot spitsmijden, niet op het belonen van reisgedrag buiten de spits, maar op het belasten van autogebruik in de spits. Afhankelijk van het type project wordt een geldbedrag per gereden kilometer in rekening gebracht afhankelijk van tijd en locatie. Hiermee kan piekdruk op de A58 worden vermeden en wordt de bestaande capaciteit van de weg efficiënter gebruikt.

Voor een maximaal effect is spitsheffing als generieke maatregel wenselijk. Hiervoor is uitrol/aanpassing van landelijk beleid nodig. Als alternatief kan worden overwogen om enkel op de A58 (Galder-Tilburg) spitsheffing in te voeren, al resulteert dit in een lager effect en vraagt dit aandacht voor uitwijkgedag/sluipverkeer.

UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

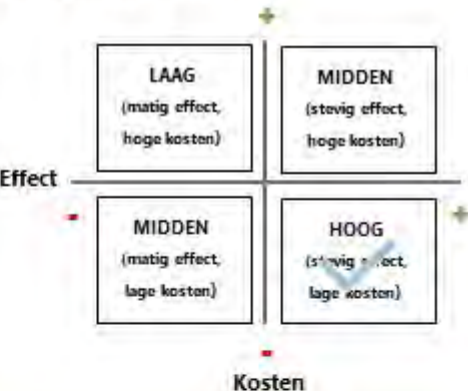
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit, opnemen in MMMP
Uitvoering op Rijksniveau als onderdeel landelijk mobiliteitsbeleid
Haalbaarheid?

Idealiter betreft dit generieke spitsheffing om uitwijkgedrag/sluipverkeer te voorkomen



AANPAK VERVOERSONGELUKHEID EN VERVOERSARMOEDE

We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen. Drempels die daarbij een rol spelen zijn onder meer betaalbaarheid, fysieke toegankelijkheid, vaardigheid en fysieke en sociale veiligheid. De sleutel tot het aanpakken van vervoersarmoede ligt in de samenwerking met verschillende domeinen.

In opdracht van de provincie Noord-Brabant heeft Mobycon in 2022 een plan van aanpak gemaakt. Dit maakt concreet wat overheden in samenwerking met het bedrijfsleven en andere instanties kunnen doen om mobiliteit voor iedereen vanzelfsprekend te maken.

Deze aanpak is een doorlopend proces waarbij in kaart wordt gebracht waar behoefte aan is en waar (financiële) ruimte is in de vorm van projectsubsidies en/of financiering van pilots. Door zo snel mogelijk onderzoek te starten, is realisatie mogelijk vanaf 2025-2030.

UITVOERBAARHEID

2025	
2030	✓
2035	
2040	

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

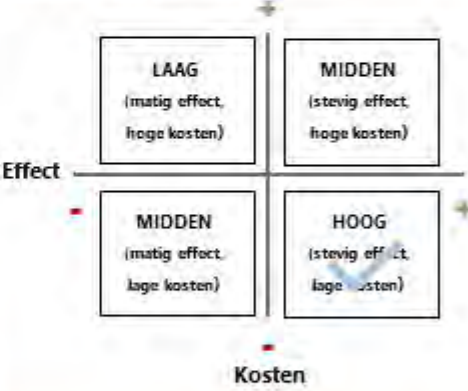
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Groot belang voor de SRBT-doelen, maar nadere uitwerking in maatregelen nodig.

Opnemen als onderzoeksproject
Uitkomsten van het onderzoek kunnen jaarlijks aan het adaptieve programma worden toegevoegd om hier vervolgens in de regio afspraken over te maken.



LOGISTIEKE PROCESSEN VERBETEREN EN VERDUURZAMEN

SRBT wil slimmer omgaan met logistieke stromen in de regio. Met name voor bedrijven rond de A58 en A59 kunnen vervoersalternatieven over spoor en water zorgen voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. Ook allerlei smart logistics maatregelen kunnen bijdragen tot het verbeteren en verduurzamen van de logistieke processen van bedrijven. Denk aan het efficiënter vervoeren van ladingen, piekmomenten op de weg vermijden, het verduurzamen van het wagenpark, de verkeersveiligheid verhogen. Indien nodig kunnen logistieke makelaars ingezet worden om bedrijven advies op maat te geven.

UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT

	LAAG (matig effect, hoge kosten)	MIDDEN (stevig effect, hoge kosten)	
Effect			
	MIDDEN (matig effect, lage kosten)	HOOG (stevig effect, lage kosten)	
			Kosten

CONCLUSIE

Onderdeel van Smart Logistics, Smartwayz ; nader definiëren in projecten. Vooral effectief voor de A58 en A59.

Opnemen als onderzoeksproject



PRIORITEIT

BRABANT BREDE STRUCTURELE GEDRAGSAANPAK

In een Brabant brede gedragsaanpak wil Brabant de samenwerking organiseren tussen overheden, bedrijven, onderwijsinstellingen, etc. met het oog op het reisgedrag van bepaalde doelgroepen te beïnvloeden. Een werkgeversaanpak richt zich op het bedrijfsleven. Vanaf 2040 krijgen werkgevers met meer dan 100 medewerkers te maken met het 'Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit'. Vanaf dan zijn werkgevers verplicht om jaarlijks gegevens bij te houden over de mobiliteit van hun werknemers. Dit is een kans om nog meer krachten te bundelen tussen overheden en het bedrijfsleven om te kijken hoe meer werknemers op de fiets of in het OV te krijgen. Een onderwijsaanpak kan zich richten op het spreiden van reizigersstromen van scholieren en studenten meer te spreiden over de dag en spitspieken in met name het OV af te vlakken. De onderwijsaanpak richt zich op het slim roosteren van lessen en colleges, het stimuleren van fietsgebruik en het bieden van onderwijs op afstand. Tot slot zijn nieuwe bewoners van één van de ontwikkellocaties van SRBT ook vatbaar voor beïnvloeding. Goed nadenken over het type inwoners, de locatie van een ontwikkeling en het bijhorende mobiliteitspatroon is cruciaal.

UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT

	LAAG (matig effect, hoge kosten)	MIDDEN (stevig effect, hoge kosten)	
Effect			
	MIDDEN (matig effect, lage kosten)	HOOG (stevig effect, lage kosten)	
			Kosten

CONCLUSIE

Gedragsaanpak is essentieel zeker in combinatie met structuur versterkende OV en fiets maatregelen. Nader uitwerken in projecten.

Dit moet leiden tot harde afspraken met partijen (werkgevers, hogescholen/universiteiten etc.). Verdere uitwerking van deze doelgroepen aanpak wordt als 'shared service' opgepakt binnen het programma SmartwayZ.NL"

Onderzoeksagenda



PRIORITEIT

DUURZAME STADSLOGISTIEK

De gemeente Tilburg voert in 2025 een nul-emissiezone in voor bedrijfsmatig gebruikte bestel- en vrachtwagens binnen de Ringbanen. Breda volgt met de invoering van een zero-emissie zone in 2027-2028. In het kader van duurzame stadslogistiek kijken beide steden ook naar het aanscherpen van venstertijden voor leveringen en ligt er de ambitie om hubs voor stedelijke distributie te realiseren.

UITVOERBAARHEID

2025



2030



2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

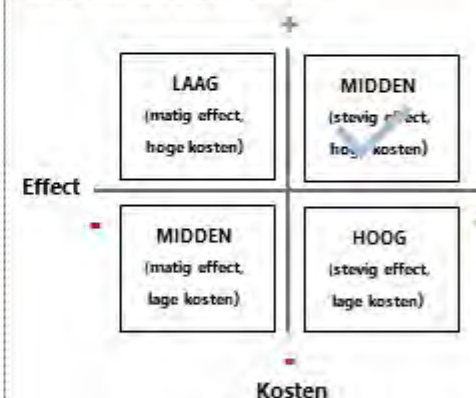
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Koppeling zero-emissie zones

Op zichzelf staand geen hoge prioriteit t.a.v. de hoofddoelen
Het is echter wel ondersteunend bij de autoluwe binnenstad.
Daarom toch gemiddelde prioriteit



UITROL MaaS-APP

De dominante positie van de auto neemt af door het realiseren van autoluwe binnensteden en verblijfsgebieden. Dit leidt tot meer ruimte voor voetganger en fietser. Bewoners, bezoekers of forenzen in deze gebieden willen zich wel blijven verplaatsen. Deelmobiliteit biedt daarvoor een vorm van uitkomst. SRBT start op de korte termijn met een uitgebreid aanbod van deelsystemen in hoogstedelijk milieu. Van daaruit gaat de olievlek verder werken naar de rest van het stedelijke milieu van SRBT. Het type aanbod van deelsystemen zal verschillen afhankelijk van de kenmerken van een plek maar kan variëren van deelauto's tot (elektrische) (bak)fietsen, scooters en steps. Vandaag wordt het aanbod van deelmobiliteit nog enorm gestuurd door de markt. Hierdoor weten verschillende doelgroepen deelmobiliteit niet te vinden of worden potentiële gebruikers afgeschrikt door de hoge prijzen. De SRBT wil daarom toe naar een MaaS-app die alle vormen van deelmobiliteit omvat. Er is niet langer sprake van versnippering maar integratie van de verschillende systemen in één applicatie. Idealiter wordt dit opgepakt als landelijk project waarbij MaaS 'overal' hetzelfde is.

UITVOERBAARHEID

2025



2030



2035



2040



BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

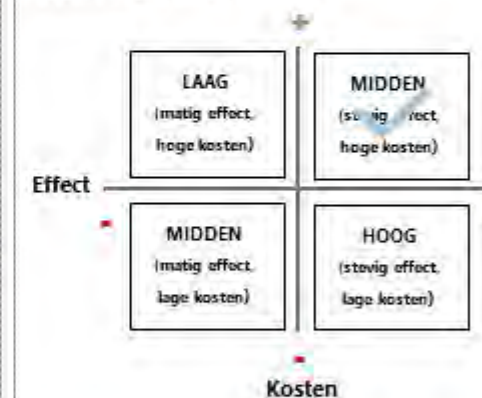
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Aansluiten bij programma hubs. Met regio kleine kernen kleinschalige experimenten

Ondersteunend bij programma hubs en autoluwe binnensteden

Lagere prio, idealiter wordt aangesloten bij een landelijke MaaS-app



VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt in de verstedelijkingsopgave. Het is zowel randvoorwaardelijk (in de maatregelen in de andere fiches moet de impact op verkeersveiligheid worden meegenomen) als een aspect waarop continu maatregelen genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te bevorderen. Voor verkeersveiligheid is het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) leidend; dit is een gezamenlijk plan van Rijkswaterstaat, provincie, Brabantse gemeenten, politie en openbaar ministerie. Volgens de leidende principes van het BVVP 2024-2027 werken de verkeersveiligheidspartners risicogestuurd en datagedreven met focus op de thema's fietsers, onervaren verkeersdeelnemers en afleiding. De partners hanteren een integrale aanpak gericht op drie pijlers. Daarbij zijn de wegbeheerders verantwoordelijk voor de verkeersveilige inrichting van hun eigen infrastructuur, politie en openbaar ministerie zijn verantwoordelijk voor de verkeershandhaving en de gedragsaanpak is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

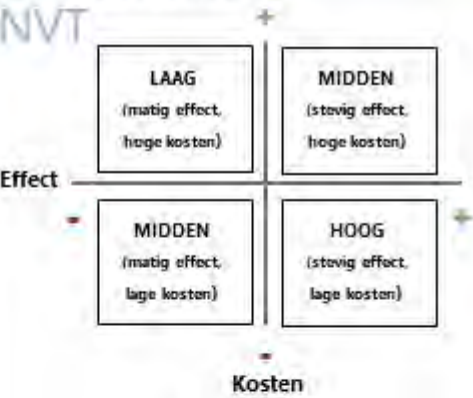
UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk	✓
positief	
klein	
weinig tot geen	

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

In uitvoering – afspraken worden/zijn gemaakt in het BVVP. Financiële afspraken met de partners volgen de inhoudelijke keuzes uit het BVVP. Er zijn afspraken die we Brabant breed willen maken, die geborgd moeten worden in de vier MMMP's. Ook regiospecifieke afspraken kunnen landen in het MMMP.



REGIONAAL VERKEERSMANAGEMENT

Mobiliteit moet slimmer, flexibeler, duurzamer en veiliger. Daarom werken publieke en private partners binnen BrabantStad samen aan netwerkbreed regionaal verkeersmanagement. We sturen verkeer in het netwerk via intelligente verkeerslichten, informeren reizigers en delen verkeersmanagementinformatie met serviceproviders en de verkeerscentrale. Dit maakt efficiënt gebruik van het bestaande mobiliteitsnetwerk en speelt in op verstoringen. Voor de periode 2024-2028 hebben de B7-steden en PNB de volgende afspraken gemaakt:

- **Basisprojecten verkeersmanagement:** a. Samenwerking diensten Verkeerscentrale; b. Regionaal Verkeerskundige Teams; c. Verkeersmanagement Team.
- **Ontwikkeling uitbouw verkeersmanagement:** a. Ontwikkeling multimodaal verkeersmanagement; b. Ontwikkeling inzet serviceproviders; c. Ontwikkeling kader regionaal verkeersmanagement.

Deze samenwerking borgt en ontwikkelt regionaal verkeersmanagement als basis voor grootschalige smart mobility-oplossingen. Dit omvat personele inzet in regionale verkeerskundige teams en andere verkeersmanagementactiviteiten. Daarnaast willen we met verkeersmanagement een multimodale aanpak stimuleren, passend bij het MMMP. Dit bereiken we door 1. uitvoering van multimodale netwerkkaders met verkeersmanagementmaatregelen, 2. regelscenario's en prioritering van modaliteiten en 3. minder prioriteit voor auto's, meer voor actieve mobiliteit, verkeersluwe binnensteden en openbaar vervoer, en stimuleren van hubs.

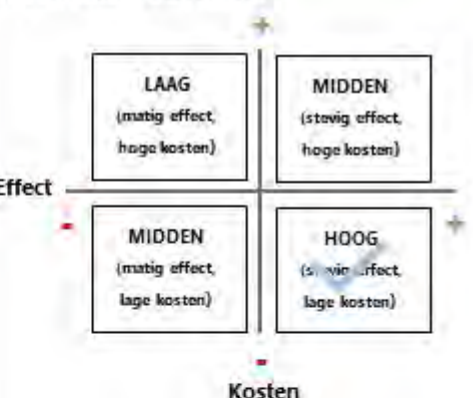
UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk	✓
positief	
klein	
weinig tot geen	

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

In uitvoering; afspraken binnen BrabantStad zijn gemaakt.

In financiering is voorzien voor de periode 2024 t/m 2028.



MOBILITEITSDATA

Provincie Noord-Brabant en B7-steden werken samen op gebied van de inzameling en digitalisering van mobiliteitsdata. Partijen zetten samen in op de gezamenlijke borging en ontwikkeling van digitalisering mobiliteitsdata als structurele basis om in Brabant te komen tot inzicht voor beleid, alsook mobiliteitsdata als brandstof voor smart mobility-oplossingen en mobiliteitstransitie en verstedelijking. Zo worden voor heel Brabant mobiliteitsdata structureel op orde gebracht en wordt gezorgd voor het real-time ontsloten en beschikbaar zijn van alle publieke mobiliteitsdata voor mobiliteitsaanbieders om daarmee diensten en producten in de markt te zetten. Deze samenwerking wordt gecoördineerd door het Regionaal DataTeam (RDT). Onder regie van het RDT worden gezamenlijke, collectieve inwinprojecten uitgevoerd. Denk hierbij aan de structurele borging van inwinning van de data top 15, collectieve inwinning fietsdata, collectieve inwinning data gemotoriseerd verkeer, bijdrage aan ontwikkeling collectief dataplatform etc. Voor data is het ook belangrijk dat we gezamenlijk de effecten van de onderdelen van het MMMP verder monitoren. Dit moeten we gezamenlijk verder gaan invullen en met de beschikbare data gaan meten. Hierbij is het ook belangrijk om de bijbehorende data uit te wisselen.

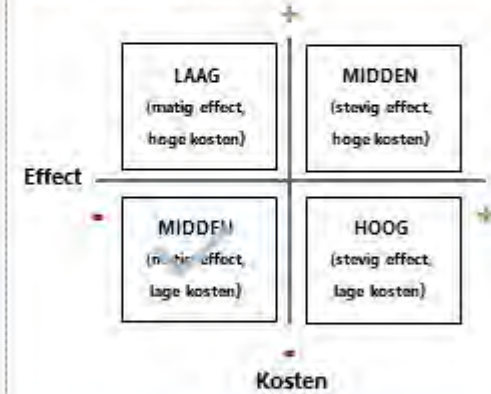
UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

In uitvoering: afspraken binnen BrabantStad zijn gemaakt.
In financiering is voorzien voor de periode 2024 t/m 2028.



VERDUURZAMEN INFRASTRUCTUUR (INDUSA)

De Provincie Noord-Brabant, de Brabantse gemeenten en Bouwend Nederland/VNO-NCW hebben de handen ineengeslagen voor versnelde verduurzaming van de weginfrastructuur door het ontwikkelen van een programma Innovatie - Duurzaamheid - Samenwerking (INDUSA). Zo leveren we een bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen én zorgen we voor de vervanging van verouderde infrastructuur. Het programma INDUSA zet in op:
a) Kennisontwikkeling en kennisdeling
b) Borging van duurzaamheid in projecten
c) Stimuleren van duurzame toepassingen bij aanleg en onderhoud (optimaal hergebruik, circulariteit, CO2-reductie, vermindering energieverbruik, warmte- of energie-opwekking en klimaatadaptiviteit)
d) Opschaling van succesvolle toepassingen
e) Stimuleren van de markt om met innovatieve oplossingen te komen voor duurzaamheid
f) Monitoring en evaluatie: via een monitoringstool worden ontwikkelingen en voortgang inzichtelijk gemaakt.

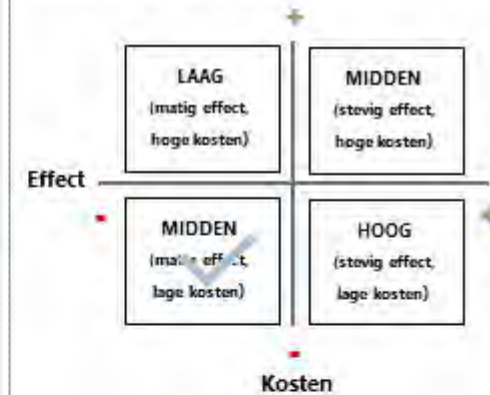
UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	✓
2040	✓

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

In uitvoering: afspraken binnen BrabantStad zijn gemaakt.
In financiering is voorzien voor de periode 2024 t/m 2028.



MAATREGELEN VERSNELLINGSLOCATIE ZEVENBERGEN-OOST EN STATIONSOPGAVE ZEVENBERGEN-OOST

Met de gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost geeft de gemeente Moerdijk een impuls aan de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie die voortvloeien uit de landelijke en regionale doelstellingen. Naast de realisatie van minimaal 1.000 woningen in de directe omgeving van het station, wordt het gehele stationsgebied autoluw. Tevens wordt het station voorzien van een tweezijdige mobiliteitsoriëntatie waarmee ingezet wordt op de optimalisatie van diverse (deel)mobiliteitsmodaliteiten, voornamelijk de HOV aansluiting met Breda. Station Zevenbergen wordt zodoende een regionaal, sub urbaan knooppunt, dat in afstemming met landelijke en regionale partners als ProRail, NS en de provincie is uitgewerkt en gereed is voor realisatie in de periode 2025-2030. Station Zevenbergen is dan een volwaardige OV-hub met multimodale ontsluitingen tussen de stedelijke regio's Breda-Tilburg, West-Brabant West én Zuid Holland. Tevens vervult het station een essentiële rol in de ontsluiting van het Havengebied Moerdijk en Logistiek Park Moerdijk. Met circa 12.000 arbeidsplaatsen heeft deze multimodale ontsluiting een significant positief effect op duizenden woon-werk forenzen in de regio (West)-Brabant.

UITVOERBAARHEID	BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES	KOSTENEFFECTIVITEIT
2025 2030 2035 2040	randvoorwaardelijk positief klein weinig tot geen	LAAG (matig effect, hoge kosten) MIDDEN (matig effect, lage kosten) MIDDEN (stevig effect, hoge kosten) HOOG (stevig effect, lage kosten)

CONCLUSIE

Hoge prioriteit, afspraken gemaakt.

Financiering voorzien

1

2

3

4

5

PRIORITEIT

MAATREGELEN VERSNELLINGSLOCATIE AMPHIA PASTEURLAAN OOSTERHOUT

In de afsprakenlijst van het BO MIRT 2022 is de versnellingslocatie Amphia Pasteurlaan in Oosterhout opgenomen in de tweede ronde van de afspraken met het Rijk. Hierbij wordt gesproken over ca. 500 woningen op de locatie van het huidige Amphia ziekenhuis. Voor de gemeente Oosterhout biedt de vraag van Amphia kansen voor de toekomst van Oosterhout. De woningnood is groot en de bereikbaarheid van Oosterhout en doorstroming van het verkeer kan beter. De gemeente heeft van het Rijk subsidie gehad om een OV-knooppunt en betaalbare woningen te ontwikkelen.

UITVOERBAARHEID	BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES	KOSTENEFFECTIVITEIT
2025 2030 2035 2040	randvoorwaardelijk positief klein weinig tot geen	LAAG (matig effect, hoge kosten) MIDDEN (matig effect, lage kosten) MIDDEN (stevig effect, hoge kosten) HOOG (stevig effect, lage kosten)

CONCLUSIE

Hoge prioriteit, afspraken gemaakt.

Financiering voorzien

1

2

3

4

5

PRIORITEIT

NOVER-MAATREGELEN KENNISWARTIER TILBURG

In de afsprakenlijst van het BO MIRT 2022 staan onderstaande stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, gebaseerd op het mobiliteitsconcept Kenniskwartier, ontwikkeld op basis van het STOMP-principe, opgenomen:

- a. Aanpak Smariusrotonde;
- b. Verluwen + HOV Ringbaan west;
- c. HOV op Prof Cobbenhagenlaan & Hart van Brabantlaan icm vergroenen;
- d. Verluwen Statenlaan +ruimte voor HOV;
- e. Ondertunneling Ringbaan west;
- f. Lump Sum maatregelen Langzaam Verkeer;
- g. Twee Langzaam Verkeer tunnels;
- h. Aanpassen/omleggen ondergrondse infra;
- i. Mobiliteitshubs, Parkeren & MaaS.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

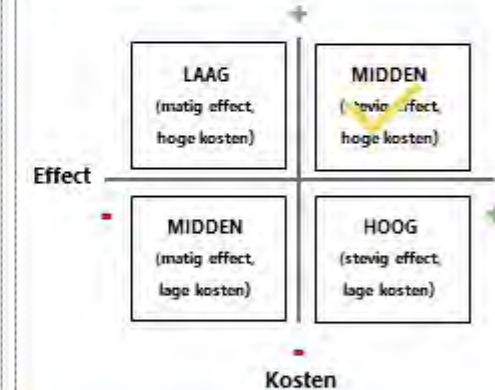
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Afspraken BO MIRT in uitvoering 2030

Financiering (deels) voorzien



PRIORITEIT

NOVER-MAATREGELEN CROSSLAND/T.ROET

In de afsprakenlijst van het BO MIRT 2022 staan onderstaande maatregelen opgenomen:

- a. HOV-baan vanuit het station naar het westen in combinatie met fietsinfra en spooronderdoorgang;
- b. 3 hoogwaardige langzaam verkeersbruggen als onderdeel van een netwerk van loop- en fietsroutes richting bestaande voorzieningen en het station;
- c. Renovatie van spooronderdoorgang Markkade en realisatie van hoogwaardige langzaam verkeersroute langs De Mark zodat deze gaat functioneren als primaire verbinding met de binnenstad;
- d. Reconstructie Kruispunt Lunetstraat en Markkade-Noordelijke Rondweg ten behoeve van bereikbaarheid nieuwe woongebied.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

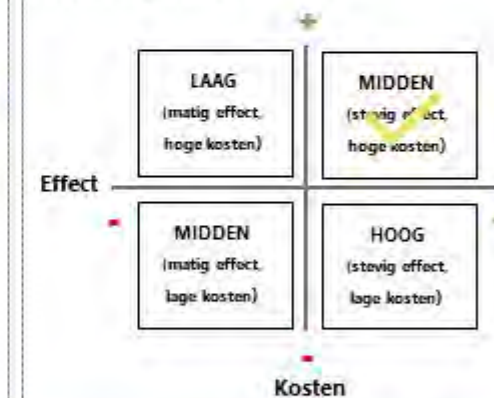
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Afspraken BO MIRT in uitvoering 2030

Financiering (deels) voorzien



PRIORITEIT

PROGRAMMA VERSNELLING SNELFIETSRROUTE FASE 1

De SRBT sluit aan bij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het netwerk van snelfietsroutes van de Provincie Noord-Brabant. De snelfietsroutes maken verbindingen op grote afstanden, zoals bijvoorbeeld tussen Tilburg en Breda, maar ook tussen middelgrote steden, zoals Waalwijk en Oosterhout, en vanuit de dorpen naar stedelijke gebieden. Hierbij staan veel routes en projecten op de wensenlijst, maar moeten in het kader van de haalbaarheid soms ook keuzes worden gemaakt. Kijkend naar de hoofddoelen van de mobiliteitsstrategie, voorziet de SRBT prioriteit voor de volgende fietsprojecten:

- Doortrekking snelfietsroute Breda - Tilburg (2025/2030)
- Snelfietsroute Breda - Prinsenbeek - Zevenbergen - Moerdijk (2030)
- Snelfietsroute Breda - Oosterhout - Raamsdonksveer (2025)
- Snelfietsroute Waalwijk - Drunen - 's-Hertogenbosch (2025)
- Snelfietsroute Waalwijk - Geertuidenberg (2030)
- Snelfietsroute Tilburg - Goirle - Hilvarenbeek (2030)
- Deel 1 Snelfietsroute "Bels Lijntje": Tilburg - Alphen - Baarle-Nassau - Turnhout (2030)

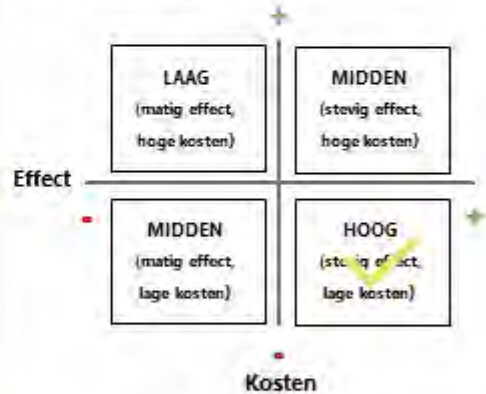
UITVOERBAARHEID

2025	✓
2030	✓
2035	
2040	

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit om het netwerk aan snelfietsroutes verder uit te rollen en/of te versnellen.

Afstemming met fietsexperts in de regio en gemeenten is nodig.

Ook optimale aansluiting met voldoende capaciteit in steden nodig



PROGRAMMA VERSNELLING SNELFIETSRROUTE FASE 2

De SRBT sluit aan bij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het netwerk van snelfietsroutes van de Provincie Noord-Brabant. De snelfietsroutes maken verbindingen op grote afstanden, zoals bijvoorbeeld tussen Tilburg en Breda, maar ook tussen middelgrote steden, zoals Waalwijk en Oosterhout, en vanuit de dorpen naar stedelijke gebieden. Hierbij staan veel routes en projecten op de wensenlijst, maar moeten in het kader van de haalbaarheid soms ook keuzes worden gemaakt voor de langere termijn. Zodoende voorziet de SRBT voor fase 2:

- Snelfietsroute Tilburg - Berkel-Enschot/Udenhout - 's-Hertogenbosch (2035)
- Doortrekking snelfietsroute Breda - Etten-Leur naar Roosendaal (2035)
- Doortrekking snelfietsroute Breda - Etten-Leur naar Oudenbosch (2035)
- Doortrekking snelfietsroute Tilburg-Dongen-Oosterhout naar Raamsdonksveer & Gorinchem (2035)
- Snelfietsroute Tilburg - Oisterwijk - Boxtel (2035)
- Snelfietsroute Tilburg - Eindhoven (2035)
- Deel 2 Snelfietsroute "Bels Lijntje": Tilburg - Alphen - Baarle-Nassau - Turnhout (2035)

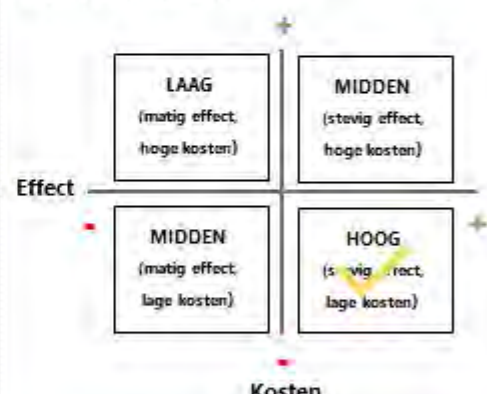
UITVOERBAARHEID

2025	
2030	
2035	✓
2040	

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit om het netwerk aan snelfietsroutes verder uit te rollen en/of te versnellen. Projecten in fase 2 kunnen mogelijk op de onderzoeksagenda.

Afstemming met fietsexperts in de regio en gemeenten is nodig.

Ook optimale aansluiting met voldoende capaciteit in steden nodig



HOOFDFIETSNETWERKEN

De provincie Noord-Brabant is, in overleg met de (stedelijke) regio's in Brabant bezig om de regionale opgaven ten aanzien van fietsen in beeld te brengen. Onderdeel daarvan is het opstellen van het hoofdfietsnetwerk dat op regionale schaal alle Brabantse kernen met elkaar verbindt. Ook ten aanzien van de bereikbaarheid van belangrijke 'leisure-locaties' zijn deze hoofdfietsnetwerken van groot belang. Het – in ontwikkeling zijnde – Brabants hoofdfietsnetwerk is een concrete uitwerking van het landelijke en provinciale Toekomstbeeld Fiets en vraagt om investeringen door Rijk en regio.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

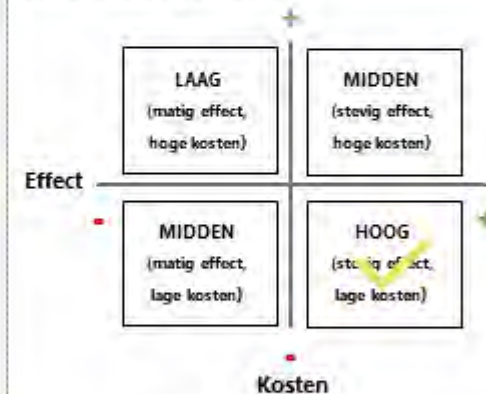
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit

Invulling en prioritering van het hoofdfietsnetwerk is nader uit te werken.

In financiering is nog niet voorzien.



MAATREGELEN VERSNELLENDLOCATIE CHASSÉKWARTIER BREDA

In de afsprakenlijst van het BO MIRT 2022 is de versnellingslocatie Chassékwartier in Breda opgenomen in de eerste ronde van de afspraken met het Rijk. Hierbij wordt gesproken over ca. 1.500 woningen op en rondom het Chasséveld, inclusief enkele van de omliggende gebouwen. In de Omgevingsvisie van Breda is dit gebied aangewezen als potentieel ontwikkelgebied.

Momenteel wordt een ontwikkelvisie en – strategie voor het Chassékwartier ontwikkeld.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

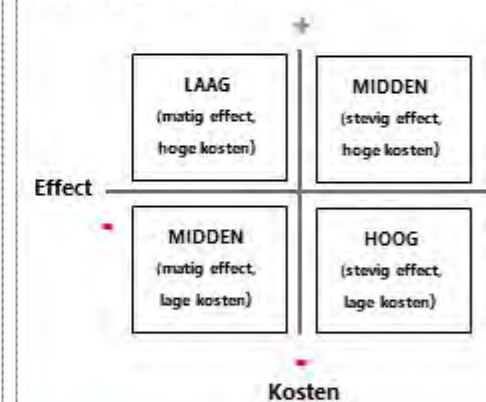
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit, afspraken gemaakt.

Financiering voorzien.



IC-STATION TILBURG UNIVERSITEIT

Aan- en inpassing van station Tilburg Universiteit en doorontwikkeling naar een IC-station. Daarbij wordt rekening gehouden met de nodige transfer-, spoor- en perroncapaciteit. Onderdeel van het project betreft ook het al dan niet verplaatsen van de perrons, de inpassing van de P&R-functie, fietsenstalling en aanpassingen aan Stationsplein, en -laan.

In samenwerking met NS/ProRail wordt in 2025 een haalbaarheidsonderzoek gestart. Realisatie wordt hiermee voorzien in de periode 2030-2035.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

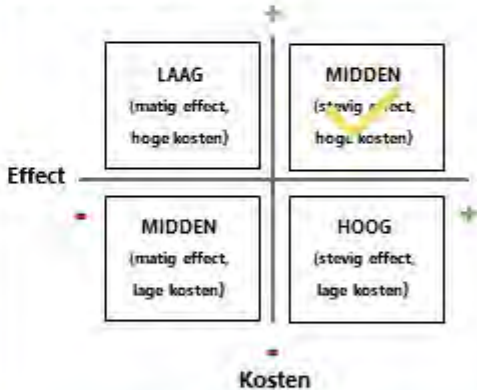
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Ombouw station is randvoorwaardelijk voor verstedelijking

IC-status niet randvoorwaardelijk, maar is opgenomen in toekomstbeeld OV

Hoge prioriteit



NIUW SPINTERSTATION UDENHOUT

Een van de speerpunten van de Regionale Uitwerking OV-toekomstbeeld Zuid-Nederland is het optimaal benutten van bestaande regionale railsysteem. Dat betekent onder meer nieuwe (sprinter)stations daar waar dit inpasbaar is en er voldoende reizigersaanbod ontstaat. Dit geldt naar verwachting voor een nieuw sprinterstation Udenhout. Dit station is onderdeel van de verstedelijkingsopgave waarvoor de Oostflank van de SRBT (Berkel-Enscho/Udenhout/Oisterwijk) staat.

Een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuw sprinterstation is momenteel gestart en krijgt naar verwachting vervolg in 2024/2025. Realisatie is hierbij voorzien voor 2035.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

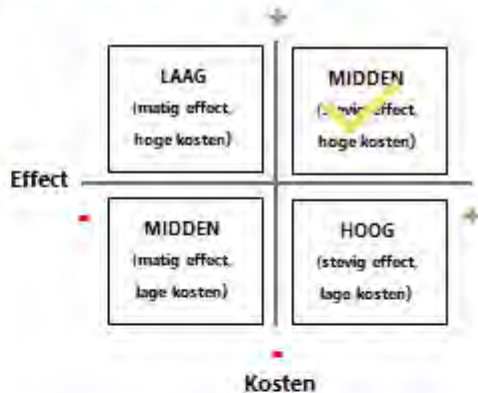
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit bij verstedelijking in Udenhout en/of Berkel-Enscho

Locatiekeuze voor verstedelijking hangt samen met stationslocatie. Voorkomen dat keuze voor verstedelijking los komt te staan van zekerheid over komst station!



SPOORVERDOUBBELING TRAJECT BREDA – TILBURG

Een eventuele spoorverdubbeling Tilburg-Breda is op lange termijn een af te wegen optie, vanuit het belang om de robuustheid van het vervoer over spoor (mensen en goederen) te kunnen borgen. 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. Dit is voornamelijk niet aan de orde. De ambitie blijft wel opgenomen in het MMMP voor de op lange termijn, passend bij eerdere afspraken passend bij de eerder vastgelegde lijn in de hink-stap-sprong. Een spoorverdubbeling is randvoorwaardelijk om het spoornetwerk en de dienstregeling uit te breiden, betrouwbaar en robuust te maken en een mobiliteitstransitie mogelijk te maken. De spoorverdubbeling maakt concreet de volgende projecten mogelijk:

- Behoud van de opgehoogde sprinterfrequentie tussen Breda – Tilburg (4x/u) i.c.m. onderstaande projecten
- Directe IC-verbinding Breda – Tilburg – Utrecht (4x/u)
- Internationale verbinding: 2x/u Den Haag – Rotterdam – Breda – Tilburg – Eindhoven – Düsseldorf
- Internationale verbinding: 2x/u Eindhoven – Tilburg – Breda – Antwerpen – Brussel
- Verhoging IC-frequentie Eindhoven – Tilburg – Breda (4x/u)
- Verbinding Breda – Rotterdam – Schiphol – Amsterdam (2x/u)
- Ruimte in de dienstregeling voor een betrouwbare dienstuitvoering (opvang vertraging)

UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

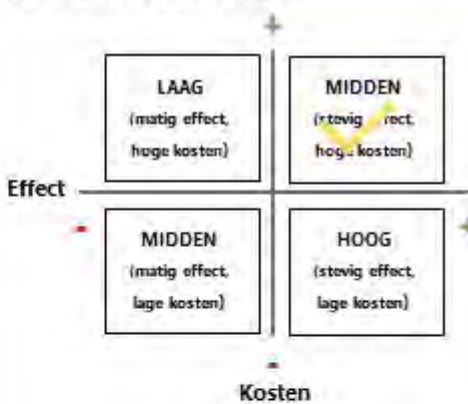
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Versterken IC-frequenties, betrouwbare dienstuitvoering en meer sprinters kan niet samen met goederenvervoer over tweesporig traject. Dit is op lange termijn randvoorwaardelijk om duurzame transitie mogelijk te maken.

Wel is koppeling aan flankerend rijksbeleid nodig.

Onderzoeksgelden (mogelijk MIRT-verkenning) nodig naar haalbaarheid



ONGELIJKVLOERSE OVERWEGEN EN OVERLASTREDUCTIE SPOORSYSTEEM

Als onderdeel van het op orde brengen van de basis, benoemt de Regionale Uitwerking OV toekomstbeeld Zuid-Nederland dat maatregelen nodig zijn om het spoorstelsel veiliger en robuuster te maken. Dat betreft het oplossen van knelpunten in het stelsel, het realiseren van ongelijkvloerse overwegen en het beperken van overlastreductie (geluid en trillingen). De wijze waarop dit vorm krijgt dient in overleg met ProRail en het ministerie van I&W nader te worden uitgewerkt. Dit als vervolg op het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). De concretisering betreft op korte termijn het uitvoeren van een onderzoek naar de spoorse onderdoorgang bij Etten-Leur inclusief de randweg oost Etten-Leur. Etten-Leur kent op dit moment nog geen ongelijkvloerse overwegen. Het spoor vormt een barrière tussen zuid en noord. Overwegende dat dit project past binnen de doelstellingen van het MMMP en Etten-Leur al ver is de uitwerking van dit project, zowel qua planvorming als qua borging van substantiële cofinanciering door de gemeente. Bij dit onderzoek wordt ook de impact op en koppeling met de opgave van Breda Prinsenbeek (Beeks Buiten) betrokken. Met deze ingrepen zijn diverse woningbouwlocaties betrokken.

UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

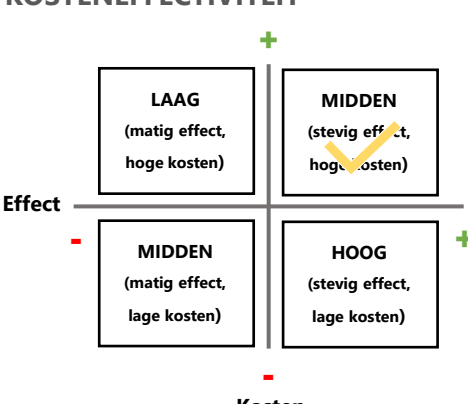
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Ten aanzien van veiligheid en een robuuste/betrouwbare dienstverlening heeft het beperken overlast en het oplossen van knelpunten prioriteit.

Onderzoeksgeld en samenwerking met NS/ProRail nodig



BRT BREDA-GORINCHEM-UTRECHT, INCL. HUBS

De woon – en bestemmingsgebieden aan de A27 rondom Breda, Oosterhout, Geertruidenberg/Raamsdonksveer en Altena worden met een verbeterd OV systeem met busvoertuigen verbonden met Gorinchem en de stedelijke regio Utrecht. Dit is een doorontwikkeling van de Brabantliner- en de Snelbuzz-concepten op de corridor Breda – Gorinchem – Utrecht die over de A27 en A2 rijden. Met HUB's (overstappunten van fiets, onderliggend bussysteem en de auto) direct langs de A27 en aan de stads- (en dorps)randen plus maatregelen voor de doorstroming op de autosnelweg en in de stedelijke gebieden. Een aantrekkelijk bussysteem kan met de vraag meegroeien naar wellicht 12x per uur over de A27 bundel voor de drukste spitsrichting. Deze verbeterstap rond 2030/2032 zal de basis vormen om dit OV verder door te ontwikkelen naar Bus Rapid Transit (BRT). Dat zal een echte schaa sprong worden. Als veel automobilisten gaan overstappen op de BRT zullen frequenties toenemen en kan de OV bundel meer uitwaaiëren bij de stedelijke gebieden. Maatregelen zijn noodzakelijk, want anders zal het OV-systeem er op achteruit gaan bij de ombouw van de A27 dit decennium.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

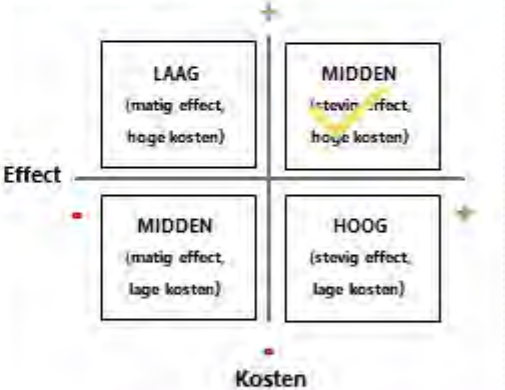
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Hoge prioriteit.

Hoge kosten, maar in fasen en adaptief uit te voeren.

Samenwerking tussen vele partijen en werkzaamheden A27 maken deze OV verbeterslag complex



BRT TILBURG – EFTELING – WAAIWJK – 5 HERTOGENBOSCH

Bestaande HOV-lijn versterken. Dat wil zeggen het versnellen van lijnen en vergroten van de betrouwbaarheid doormiddel van 'doorsteekjes' op drukke punten, voorrang bij VRI's, mogelijk maken van vluchtstrookgebruik en daar waar nodig de aanleg van busbanen. Waar en wanneer mogelijk worden snellere routes toegevoegd aan succesvolle corridors, zodat reizigers op langere afstanden sneller en met minder stops en 'geslinger' kunnen reizen. Voorwaarde is dat de kracht van de bestaande HOV-lijn in stand blijft. Het uitgangspunt is een frequentie van minimaal 6x per uur per richting in de spits. Onderdeel van de BRT zijn Hubs (overstappunten van fiets, onderliggend bussysteem en de auto) direct langs de A59/N261 en aan de stads- (en dorps)randen plus maatregelen voor de doorstroming op de autosnelweg en in de stedelijke gebieden. Mogelijke locaties hiervoor zijn bijvoorbeeld gelegen bij Oosterhout en (haven) Waalwijk.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

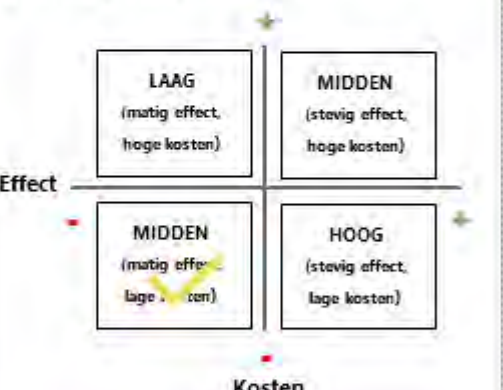
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Is al in aanleg

Belangrijke koppeling met leisure locatie de 'Efteling'

Financiering voorzien



HOV-AS TILBURG-NOORD – A2 EINDHOVEN

De woon- en bestemmingsgebieden aan de randen van Tilburg en rondom de A2 in Eindhoven worden met snelle directe HOV-lijn verbonden. Uitgangspunt is 6x/u per richting in de spits. Deze reis is sneller dan via de IC-stations Breda en Tilburg en overstappen is niet nodig. In Tilburg gaat deze HOV-corridor langs de eerder genoemde stadsrandhubs Noord en Zuidoost en enkele haltes op de Ringbanen om de woon- en bestemmingsgebieden te ontsluiten. Tussen Tilburg en Eindhoven kunnen ook de kernen (en omgeving) van Moergestel en Oirschot met snelweghubs aangesloten worden op deze snelle nieuwe verbinding, zoals dat nu ook gebeurt met de Brabantliners op de A27.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

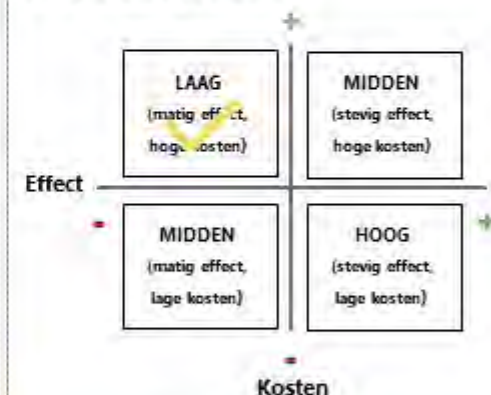
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Heeft geen hoge prioriteit. Draagt niet bij aan de verstedelijkingsopgave, is niet kosteneffectief en is niet op korte termijn uitvoerbaar.

De HOV-as past wel binnen de SRBT-doelen en kan in de toekomst als alternatief dienen voor de A58 → adaptief programma



VERSTERKEN STEDELIJK HOV IN BREDA EN TILBURG

De OV visie van Tilburg benoemt een eerste grote stap waarin twee hoofdcorridors en de stedelijke as volledig functioneren. Gemeentelijke inzet daarbij is om op de hoofdcorridor naar Waalwijk en op de oost-west corridor (Statenlaan, Cobbenhagenlaan, Hart van Brabantlaan en Spoorlaan tot aan Ringbaan-Oost) vrije businfrastructuur te realiseren.

De mobiliteitsvisie Breda noemt een sterk stadsnetwerk waarbij de doorstroming en kwaliteit van het (H)OV verbetert door het waar mogelijk stekken en bundelen van de lijnen en het vergroten van halteafstanden. Hiertoe behoren onder meer kwalitatief goede OV-verbindingen naar Zevenbergen/Moerdijk, Lage Zwaluwe, Etten-Leur, Zundert, Chaam, Rijen, Oosterhout en Terheijden/Made.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

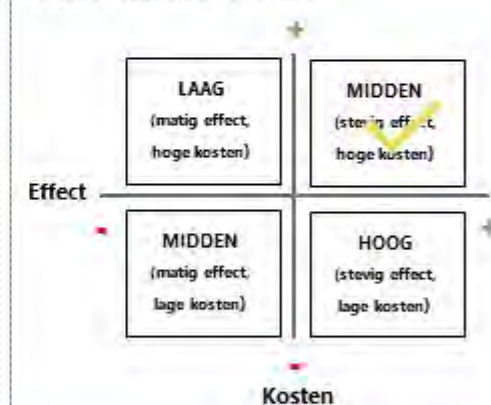
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Randvoorwaardelijk voor een kwalitatief en betrouwbaar OV-netwerk met voldoende capaciteit



STADSRANDKNOOPEN BREDA, TILBURG

Stadsrandknopen dienen als 'poort' naar de stad en vangen verkeer af dat anders door zou rijden naar de stad. In Breda is een groot deel van het verkeer afkomstig uit het oosten (A16) en westen (A27). In Tilburg is een groot deel van het verkeer afkomstig uit het noorden (N260 en N261) en zuiden (A58). Een stadsrandknoop heeft op deze locaties veel potentie. Idealiter bevinden deze stadsrandknopen zich in de omgeving van de onderstaande locaties:

- Ijpelaar, dicht bij de afrit van de A27 (Breda)
- Rithmeesterpark, dicht bij de afrit van de A16 (Breda)
- knoop Kempenbaan / 't Laar (Tilburg)
- Ypelaereweg (Tilburg)

Vanuit de stadsrandknoop gaan bezoekers verder met het OV of de fiets naar het hoogstedelijk milieu van Breda en Tilburg

UITVOERBAARHEID	BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES	KOSTENEFFECTIVITEIT
2025		
2030	✓	
2035		
2040		
	randvoorwaardelijk	
	positief	✓
	klein	
	weinig tot geen	

CONCLUSIE

Kansrijk hubprogramma, ondersteunend voor de autoluwe binnenstad van Breda en Tilburg. Opbouw van flankerend parkeerbeleid is nodig. Tijdig reserveren is noodzakelijk. Naar verwachting ingroeitraject nodig. Daarom tijdig beginnen. Voorwaarde is een kwalitatieve en betrouwbare OV-verbinding met het centrum van Breda en Tilburg.



SRBT HUBS REGIONALE KERNEN

SRBT hubs voor de regionale kernen hebben, in tegenstelling de stadsrandknopen, een meer regionale functie. In haar visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft de provincie Noord-Brabant de kaders uitgezet voor de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Mobiliteitshubs spelen daar een belangrijke rol in. De mobiliteitshub samen met Mobiliteit als Dienst vormen twee schakels in één systeem om (gedeelde) mobiliteit digitaal en ruimtelijk te verbinden. De Provincie Noord-Brabant werkt voor de hele provincie aan een strategie rond mobiliteitshubs. Voor West-Brabant (Baronie) is de studie afgerond, voor de regio Oost-Brabant (Midden-Brabant) is dat bijna het geval. Hierin zijn kansrijke locaties voor hubs benoemd, onder andere bij stations en regionale kernen. Ook zijn hubs kansrijk rondom locaties met een sterk 'leisureprofiel' in de SRBT.

Een vervolgstap is om gebiedsgericht met gemeenten een nadere verkenning te maken met onderscheid in kansrijke korte- en lange termijn maatregelen. Enkele mogelijke voorbeelden hiervan zijn een OV hub nabij Amphia in Oosterhout, een hub rond station Rijen en/of snelweghubs langs de A59, bijvoorbeeld ter ontsluiting van bedrijventerreinen.

UITVOERBAARHEID	BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES	KOSTENEFFECTIVITEIT
2025		
2030		
2035	✓	
2040		
	randvoorwaardelijk	
	positief	✓
	klein	
	weinig tot geen	

CONCLUSIE

Positief effect op de multimodale bereikbaarheid van leisure locaties in de SRBT.

Uitwerking op regionale en lokale schaal is nodig om kansrijke locaties in beeld te brengen en te verdiepen in concrete maatregelen.



OV-HUB LAGE ZWALUWE

Station Lage Zwaluwe ligt dicht bij de afslag van de A16 en is gunstig gelegen tussen de kernen Lage Zwaluwe en Moerdijk. Mede vanwege de koppeling aan doorgaande fietsroutes en (H)OV-verbindingen naar Breda, Dordrecht en Roosendaal is deze P+R als kansrijk beschouwd in het Ontwikkelplan Mobiliteitshubs West-Brabant. De bestuurlijke wens is om het station en omgeving te positioneren als de (groene) poort van Brabant. Stationsgebied Lage Zwaluwe transformeert hierbij naar een hoogwaardige OV-hub met voorzieningen en is naast Bedrijvenpoort West-Brabant ook de Poort naar de Biesbosch en de verbindende schakel naar de randstad. Dit biedt mogelijkheden voor een mobiliteitstransitie.

Eenzijds wordt de verbinding van oost naar west geïntensiveerd, met haltes bij Lage Zwaluwe, Logistiek Park Moerdijk, het haven- en industriegebied Moerdijk, Zevenbergen, richting Breda. Anderzijds wordt ook ingezet op de noord-zuidverbinding, die loopt van Rotterdam via Dordrecht naar Lage Zwaluwe, Oudenbosch, Roosendaal, richting Bergen op Zoom.

UITVOERBAARHEID

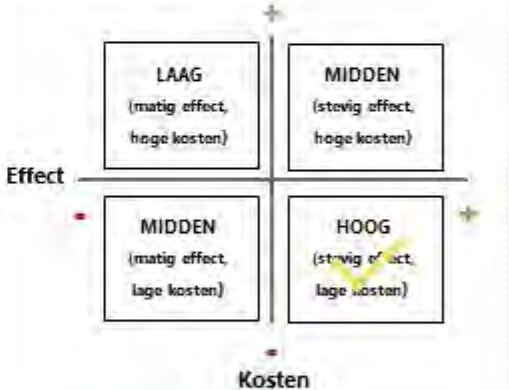
2025
2030
2035
2040



BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Kansrijke locatie als onderdeel van hubprogramma
- Koppelkansen met bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en
- Onderzoeksagenda en reserveren



HAVEN MOERDIJK

De haven van Moerdijk, 4e zeehaven van Nederland, verbindt Brabant via water, buisleiding, weg en spoor met het buitenland. De gemeente Moerdijk, provincie Noord-Brabant en Havenbedrijf Moerdijk hebben de ambitie om Moerdijk te ontwikkelen tot het belangrijkste haven- en industriecomplex binnen de Vlaams-Nederlandse Delta.

De ambitie richt zich met name op het gebied van duurzame logistiek, chemie en procesindustrie. De beoogde groei moet een belangrijke impuls geven aan de economie en werkgelegenheid in West-Brabant. Moerdijk wil hierbij stevig inzetten op de afhandeling van containers die via de havens van Rotterdam en Antwerpen Europa binnenkomen. Daarnaast beogen de partijen het aantal Europese kustvaartroutes dat Moerdijk aandoet, te laten toenemen.

UITVOERBAARHEID

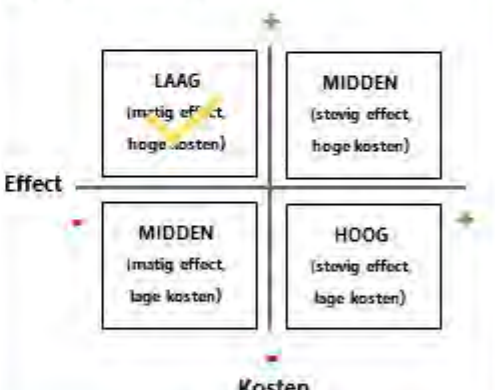
2025
2030
2035
2040



BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



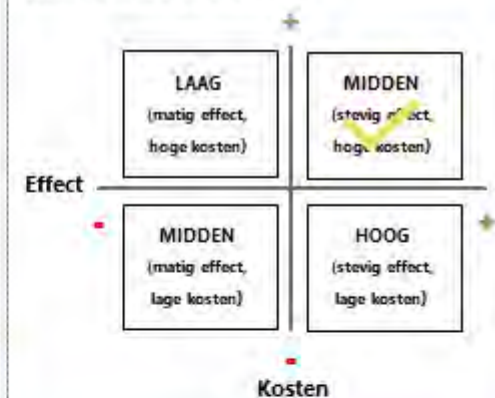
CONCLUSIE

- Beperkte prioriteit
- Uitbreiding en verdere ontwikkeling van de Haven Moerdijk is met name kansrijk voor een logistieke modal shift op de lange termijn



WILHELMINAKANAAL KLASSE IV-VAARWEG

Het Wilhelminakanaal bij Tilburg is niet goed bereikbaar voor grote binnenvaartschepen. Door het kanaal en de sluisen aan te passen, is Brabant beter bereikbaar over het water. Dit biedt economische kansen voor Tilburg. Concrete maatregelen zijn het verruimen van het kanaal tussen Albionstraat en trimodaal Loven en het herbouwen van Sluis II. Tot 2030 vinden optimalisaties plaats binnen huidig kanaalprofiel. Na 2030 wordt het kanaal verbreed tot een klasse IV vaarweg.

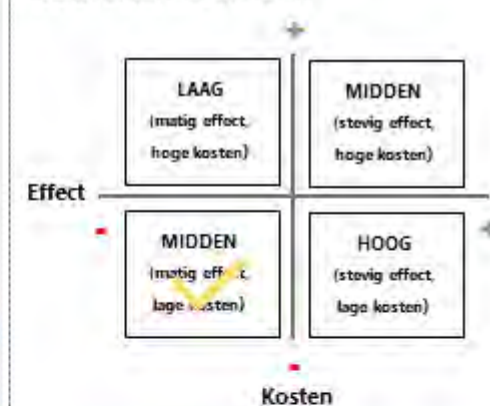
UITVOERBAARHEID**2025****2030****2035****2040****BIJDRAGE
VERSTEDELIJKINGS-
LOCATIES****randvoorwaardelijk****positief****klein****weinig tot geen****KOSTENEFFECTIVITEIT****CONCLUSIE**

Hoge prioriteit

Klasse IV-vaarweg Wilhelminakanaal is met name kansrijk voor een logistieke modal shift op de lange termijn

**BEDRIJVENTERREIN TRIMODAAAL LOVEN**

Na het realiseren van een goede vaarklasse verbinding via het Wilhelminakanaal is de locatie Tilburg-Loven een belangrijk trimodaal knooppunt in Noord-Brabant. Het is naast Moerdijk en Oss de enige plek in Brabant waar de drie modaliteiten samenkomen en directe overslag van water naar weg en spoor mogelijk is. Het is de plek waar de bargeterminal en de railterminal samenkomen op een plek die de mainports Rotterdam en Antwerpen verbindt met optimale Europese verbindingen naar het achterland.

UITVOERBAARHEID**2025****2030****2035****2040****BIJDRAGE
VERSTEDELIJKINGS-
LOCATIES****randvoorwaardelijk****positief****klein****weinig tot geen****KOSTENEFFECTIVITEIT****CONCLUSIE**

Beperkte prioriteit

Trimodaal Loven is met name kansrijk voor een logistieke modal shift op de lange termijn



KLASSE V-HAVEN WAALWIJK

Het transport over het water groeit en de binnenvaartschepen worden steeds groter. Schaalvergroting en kostenreductie zijn de belangrijkste drijvers, maar ook draagt dit bij aan het verminderen van vrachtverkeer op de A58. De regio Midden-Brabant heeft nog geen haven waar grotere containerschepen (klasse V) kunnen overslaan. Met de komst van een nieuwe Waalwijkse insteekhaven verandert dat. De haven van Waalwijk is bedoeld als centrale schakel in Midden-Brabant voor de handling en doorstroom van goederen vanuit Rotterdam, Antwerpen en het Europese achterland. Hiermee wordt de positie van Waalwijk en Midden-Brabant als tweede logistieke hotspot van Nederland versterkt.

UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040



BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

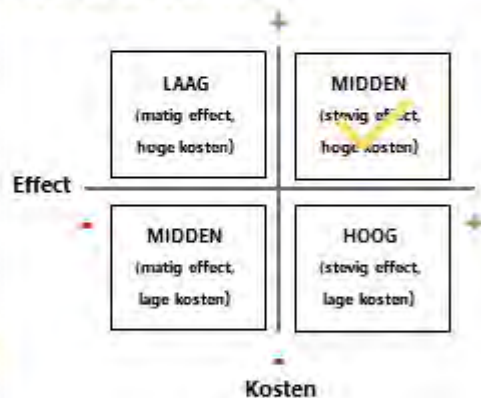
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Beperkte prioriteit. Project draagt bij aan mobiliteitstransitie, maar doet relatief weinig ten aanzien van de overige doelen.

De klasse V-haven in Waalwijk is met name kansrijk voor een logistieke modal shift,



UITBREIDEN BUISTRANSPOORT

Op de Brabantroute (door o.a. Breda en Tilburg) rijdt veel vrachtverkeer, deels met gevaarlijke stoffen. Idealiter worden deze gevaarlijke stoffen vervoerd per buis, of via de Betuweroute. Met de mogelijke aanleg van 6 buisleidingen en ondergrondse gelijkstroomverbindingen van Rotterdam via Moerdijk en Tilburg naar Chemelot (Geleen) en naar Duitsland ontstaan er voor Brabantse bedrijven meekoppelkansen om aan te takken op de waterstofleiding. Tegelijkertijd kan vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Brabant worden verplaatst naar transport via buisleidingen, wat tevens vrachtverkeer op de A58 verlaagt. Momenteel loopt er een verkenning voor deze Delta Rhine Corridor waarna duidelijk wordt of het plan haalbaar is, en met hoeveel leidingen.

UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040



BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

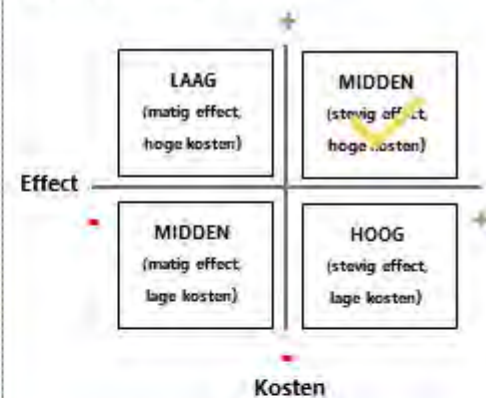
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Uitbreiding van het buistransport is met name kansrijk voor een logistieke modal shift op de lange termijn. Voor de overige doelen (A58 en verstedelijking) heeft dit niet of nauwelijks oplossend vermogen.

Met de huidige verkenningen heeft dit project wel prioriteit op de onderzoeksagenda



SNELHEIDSVERLAGING A58 NAAR 80 KM/U MET 2X2 RIJSTROKEN

De verbreding van de A58 naar 3 rijstroken is *on hold* gezet, waardoor de capaciteit van de A58 tekort blijft schieten. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/u is een alternatief zonder uitbreiding van het aantal rijstroken. Het verlagen van de maximumsnelheid heeft als voordelen dat de doorstroming verbetert door een grotere capaciteit, de verkeersveiligheid verbetert en leidt tot minder uitstoot genereert.

Om te handhaven op deze lagere maximumsnelheid kan de A58 dienen als proeftuin voor de implementatie van Intelligente Snelheidsadaptie (ISA). Een aanpassing van de maximumsnelheid vereist echter een tracébesluit.

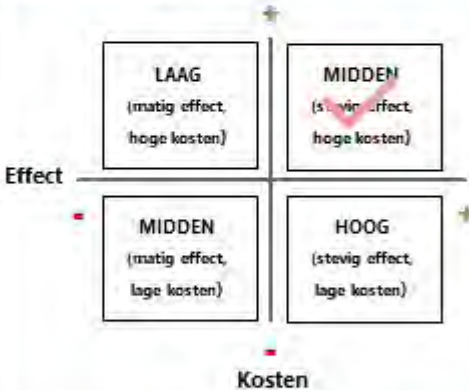
UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Verlagen van de maximumsnelheid kan bijdragen aan de doelen, maar vergt wel aanvullend programma op onderliggende wegen om sluipverkeer te voorkomen. Naar verwachting ook positief voor capaciteit en doorstroming. Een uitbreiding uitbreiding A58 naar 2*3. 80 km/u is kostbaar en kent beperkingen als gevolg van extra stikstofuitstoot. Kan wel mogelijk als alternatief dienen voor een volwaardige uitbreiding naar 2x3. Meenemen in nader onderzoek.



TUDELIJKE VERBREDING A58 NAAR 2X3 EN 80 KM/U

Reguliere verbreding van de A58 naar 3 rijstroken is vanwege de stikstofproblematiek *on hold* gezet. Een alternatief is een uitbreiding naar 3 rijstroken binnen de bestaande bak. Hiervoor is een verlaging van de maximumsnelheid benodigd naar 80 km/uur, waardoor de rijstroken smaller kunnen worden uitgevoerd. Om te handhaven op deze lagere maximumsnelheid kan de A58 dienen als proeftuin voor de implementatie van Intelligente Snelheidsadaptie (ISA).

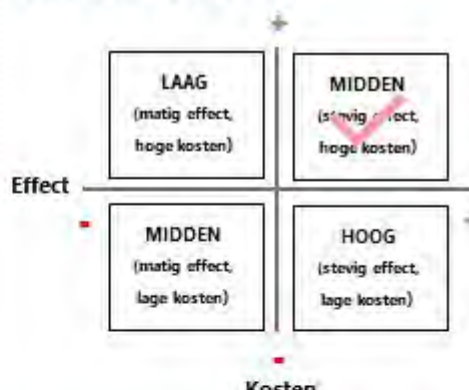
UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Geef de mobiliteitstransitie een kans. Monitor dat met een programma SRBT breed. Pas als laatste de mogelijke uitbreiding A58 naar 2*3. Onderzoek in de uitbreiding ook de snelheidsverlaging 80 km.
- Pas na 2030 aan de orde



STRUCTURELE VERBREIDING A58 NAAR 2X3

Voor een betere doorstroming wordt de A58 tussen Eindhoven en Tilburg, tussen Tilburg en Breda en ten zuiden van Breda, tussen knooppunt Sint-Annabosch en knooppunt Galder, verbreedt. Daarmee krijgt de weg vrijwel over de gehele lengte 2x3 rijbanen.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

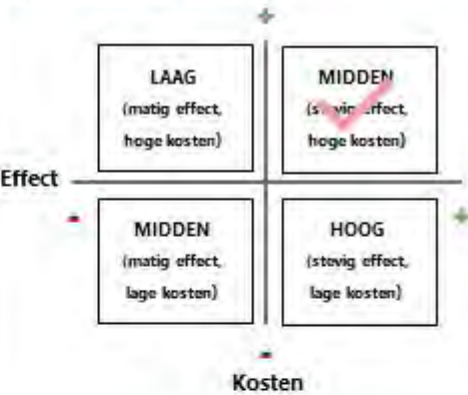
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

- Geef de mobiliteitstransitie een kans. Monitor dat met een programma SRBT breed. Pas als laatste de mogelijke uitbreiding A58 naar 2*3. Onderzoek in de uitbreiding ook de snelheidsverlaging 80 km.
- pas na 2030 aan de orde



QUICK-WIN OPTIMALISATIES A58

Kleine optimalisaties op de A58 hebben als doel om het beschikbare asfalt optimaal te gebruiken. Verschillende van deze maatregelen zijn onderzocht in de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda (Antea).

- De in- en uitvoegstroken bij Leikant en Blaak kunnen worden verlengd voor een minder groot snelheidsverschil met andere weggebruikers.
- Er ligt potentie in het plaatsen van toeritdoseerinstallaties bij Leikant en Blaak om verkeer scholkgolven en turbulentie op de hoofdweg te voorkomen.
- Dynamisch inhaalverbod voor vrachtverkeer, enkel in te zetten op de momenten dat de situatie hierom vraagt.
- Aanleggen van carpoolvoorzieningen langs de A58 en toeleidende wegen.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

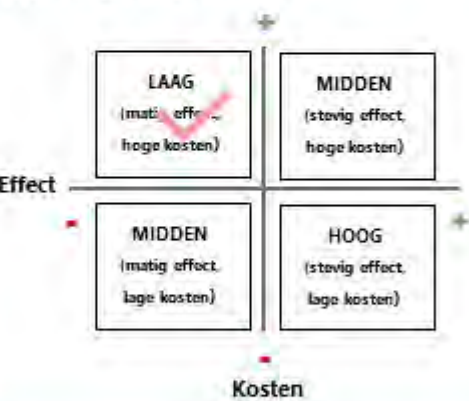
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Project kent sterke samenhang met maatregelen in de stad (Ringbaan West met name). Inzet op de mobiliteitstransitie verlaagt de verkeersintensiteiten. Effect op langere termijn nog onzeker. Onderdelen als aanpassing aansluitingen meest relevant.



VOLLEDIG MAKEN KNOOPPIJNT ZONZEEL

In de driehoek Etten-Leur – Zevenbergen – Prinsenbeek komen de opgaven voor woningbouw, het realiseren van waterberging en natuurwaarde en het oplossen van een intergemeentelijk verkeersopgave samen. Om hierop grote schaal woningbouw mogelijk te maken is het volledig maken van knooppunt Zonzeel ter ontsluiting Zevenbergen, Etten-Leur en Prinsenbeek op A16 nodig.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

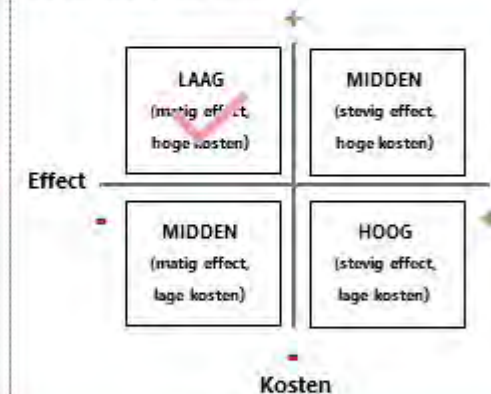
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

In de mobiliteitstransitie opgave klinkt dit niet logisch, uitbreiding capaciteit wegnnet. Daarbij zorgt nieuwe aansluiting voor minder afwikkelingskwaliteit. Voorstel om project niet op te nemen.

Onderzoeksagenda

Nader onderzoek nodig naar de verkeerseffecten op omliggend wegnnet



RANDWEG ZEVENBERGEN OOST

Het oosten van Zevenbergen kent met circa 1.000 woningen een forse verstedelijkingsopgave. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een oostelijke randweg nodig. Het exacte tracé is nog in de onderzoeksfase, maar sluit naar verwachting aan op de rotonde Hazeldonkse Zandweg/Oostrand en op de rotonde Zuidrand.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

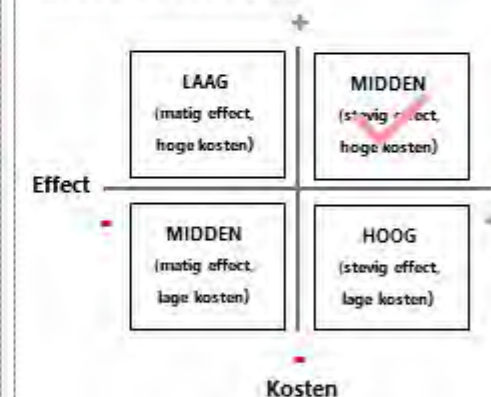
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

De Randweg Zevenbergen Oost is een essentieel onderdeel van de woningbouwontwikkelingen in en rondom Zevenbergen.

Hoge prioriteit



BUNDELING VERZORGINGSPLAATSEN A58 BIJ MOLENHEIDE

In de MIRT-verkenning A58 Tilburg - Breda (Antea) bleek dat de verkeersveiligheid en doorstroming op de A58 wordt belemmerd door meerdere dicht bij elkaar gelegen in- en uitvoegstroken. Bundeling van verzorgingsplaatsen bij Molenheide maakt het mogelijk om de kleinere verzorgingsplaatsen Hoge en Lage Aard te sluiten. De nodige capaciteit wordt opgevangen bij verzorgingsplaatsen Blaak en Leikant.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

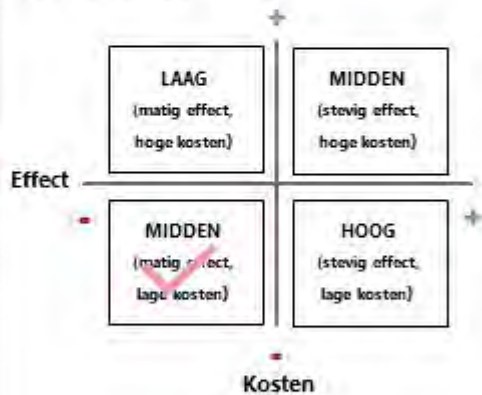
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Effecten op onderliggende wegennet nader onderzoeken. Project lijkt kansrijk om doorstroming op A58 te verbeteren samen met inzet op bundeling verzorgingsplaatsen.

Matige prioriteit



VERBREIDING A27 HOUTEN - HOOIPOLDER

De A27 tussen Houten en Hooipolder is één van de belangrijkste verkeersaders van Nederland. Deze route staat dagelijks in de file top 3. Daarom verbetert Rijkswaterstaat van 2024 tot en met 2031 de A27 tussen Houten en knooppunt Hooipolder. Belangrijk onderdeel van het project is het vernieuwen van 3 bruggen en het verbreden van 1 brug. De Houtensebrug krijgt een uitbreiding en voor de huidige Hagesteinsebrug, de Merwedeburg en de Keizersveerbruggen komen dubbele nieuwe bruggen.

Tijdens de werkzaamheden dient sluipverkeer zoveel mogelijk t worden voorkomen. Met de mobiliteitscampagne #Betervanniet worden weggebruikers van de A27 tussen Houten en Hooipolder aangezet om anders te reizen, niet te reizen of op een ander moment te reizen. Dit om zowel de doorstroming van het verkeer tijdens de realisatie van de verbetering van de A27 tussen Houten en Hooipolder te behouden, als de gevolgen op onderliggende wegennet te minimaliseren.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

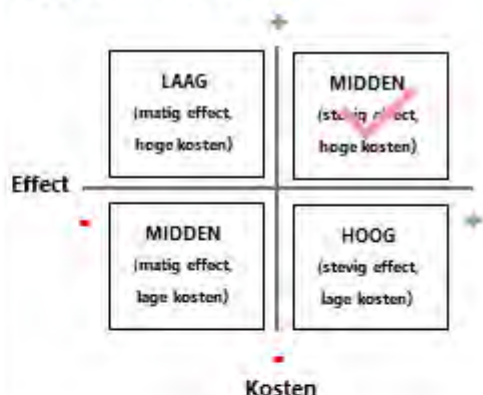
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Start werkzaamheden in 2024, planning loopt naar verwachting tot 2032.

Financiering is voorzien.



ONTMOEDIGEN ALTERNATIEVE ROUTES EN SLUIPVERKEER

Op de A58 staan regelmatig files. Dit resulteert in overlast en sluipverkeer in de omliggende kernen. Een SRBT-brede aanpak tegen sluipverkeer is daarom nodig, bestaande uit bijvoorbeeld:

- 30 km/u-inrichting in kernen rond de A58 (o.a. Bavel, Gilze, Riel en Ulvenhout).
- verlaging van parallelle hoofdwegen van 80 km/u naar 60 km/u (o.a. N282, Gilzerbaan en Bavelseweg).
- Verlaging maximumsnelheid op de Ringbaan-Zuid van 70 km/u naar 50 km/u.
- Aanpak sluipverkeer Noordelijke en Zuidelijke Randweg Breda (snelheidsverlaging en/of knip).
- Geslotenverklaring voor vrachtverkeer in kernen rond de A58.
- Inzet gedragscampagnes tegen sluipverkeer.

Het ontmoedigen van sluipverkeer is ook van belang voor overige delen van de SRBT, zoals gebieden langs de A59 en A27. Voor de A27 (Houten – Hooipolder), de A59 (GOL) en knooppunt Hooipolder zijn reeds projecten in voorbereiding of in afwachting van uitspraak van de Raad van State. Mitigeren van sluipverkeer tijdens ombouw is in principe onderdeel van deze separate projecten.

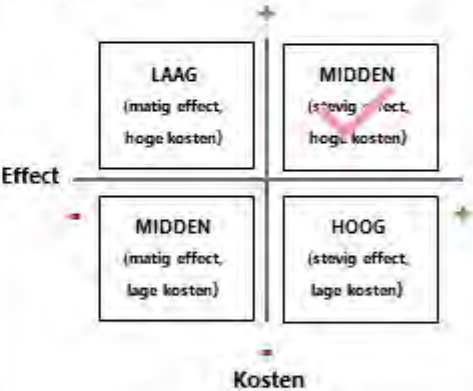
UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Randvoorwaardelijk voor leefbaarheid en bereikbaarheid provinciale wegen en stedelijke wegen.

Uitwerken in samenhang met doorstromingsverbetering A58, dit is samenhangend pakket



OPTIMALISEREN BUITENRING TILBURG

Het optimaliseren van de Buitenring Tilburg bestaat uit twee onderdelen:

1. Tracé Noord-/Oosttangent (2035)
Om de verstedelijking mogelijk te maken en de daarbij horende HOV voorzieningen te kunnen realiseren dirigeren we het doorgaande en externe autoverkeer naar de randen van de stad. De doorstroming op de tangenten dient daarvoor geoptimaliseerd te worden. Dit doen we hardwarematig door de doorstroming op (de kruispunten) op de noord oost tangent te verbeteren.

2. Knoop Noord-/Oosttangent/Middenbrabantweg (2030)
Om de verstedelijking mogelijk te maken en de daarbij horende HOV voorzieningen te kunnen realiseren dirigeren we het doorgaande en externe autoverkeer naar de randen van de stad. De doorstroming op de knoop Noord-/Oosttangent/Middenbrabantweg dient daarvoor geoptimaliseerd te worden en het verkeer moet niet de stad in geleid worden. Dit doen we hardwarematig door de doorgaande rijrichtingen op de knoop te 'wisselen' waardoor de doorstroming op de tangent (Burgemeester Bechtweg– Midden Brabantweg) komt te liggen."

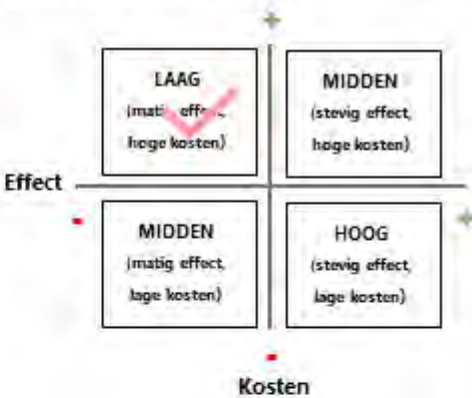
UITVOERBAARHEID

2025
2030
2035
2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS-LOCATIES

randvoorwaardelijk
positief
klein
weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Project kent sterke samenhang met maatregelen in de stad (Ringbaan West met name). Inzet op de mobiliteitstransitie verlaagt de verkeersintensiteiten. Effect op langere termijn nog onzeker. Onderdelen als aanpassing aansluitingen meest relevant.



NOORDELIJKE RANDWEG BREDA

De noordelijke rondweg in Breda krijgt een verdiepte ligging over een lengte van zo'n drie kilometer. Het gaat om een tracé dat begint ter hoogte van het Spinveld en doorloopt tot aan de Kapittelweg. Hiermee is de noordelijke randweg niet langer een barrière voor Noord-Breda en de rest van de stad. Daarnaast verbeterd, ook als verkeersintensiteiten toenemen, de leefbaarheid van de directe omgeving.

UITVOERBAARHEID

2025

2030

2035

2040

BIJDRAGE VERSTEDELIJKINGS- LOCATIES

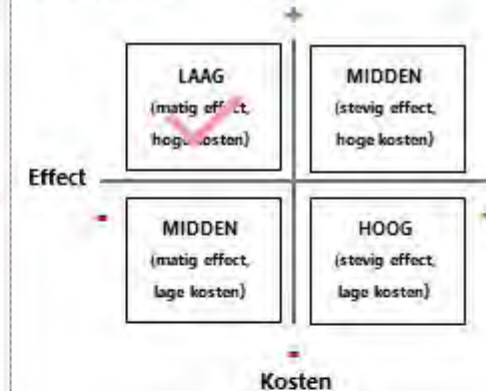
randvoorwaardelijk

positief

klein

weinig tot geen

KOSTENEFFECTIVITEIT



CONCLUSIE

Inzet op de mobiliteitstransitie verlaagt de verkeersintensiteiten. Flankerend beleid in Breda heeft groot effect op belasting noordelijke randweg. Dit project heeft zodoende een lage kosteneffectiviteit t.a.v. de hoofddoelen.



Colofon

Voorliggende technische rapportage is tot stand gekomen in de periode februari 2023 - maart 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.



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

AEBEL

SRBT