

Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant

Kaders en Ambities 2006-2020

Auteur: Kernteam PVVP

Datum: april 2006

Voorwoord

Het voorliggende Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) bevat onze ambities en opgaven voor de komende 15 jaar op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

Dit PVVP is dynamisch tot stand gekomen: via de visie mobiliteit en onder andere de landelijke Nota Mobiliteit en Nota Ruimte zijn nieuwe beleidslijnen ontwikkeld en soms al ingezet. De samenwerking met onze partners hebben we succesvol opgezet en uitgebouwd en ook nieuwe (landelijke) tendensen hebben we verder ingevuld. Denk bij dit alles bijvoorbeeld aan de samenwerking met de Brabantse steden, de vernieuwende aanbestedingswijze met private partners, zoals toegepast bij de A59 en innovatieve oplossingen in het kader van het dynamisch verkeersmanagement. Maar ook aan het grote aantal vrijwilligers die ons bij de uitvoering van verkeersveiligheid en openbaar vervoer steunen. In dit PVVP zetten we die lijn voort. Maar daar blijft het niet bij. Ook nieuwe ontwikkelingen zoals prijsbeleid hebben in dit PVVP een plaats gekregen.

In dit PVVP staan wij, zowel de Provincie als onze partners, voor een duurzame bereikbaarheid van Brabant. Met uitvoering via regionale samenwerking kiezen we voor:

- Mobiliteit op Maat: gedifferentieerde bereikbaarheid en samenhangende netwerkbenadering;
- De reiziger: een van-deur-tot-deur benadering en betrouwbare reistijd;
- Een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid; een balans die per situatie kan verschillen (dit komt onder andere tot uiting in de gebiedsprofielen).

We zijn selectief en maken keuzes: we richten ons vooral op provinciebrede, regionale problemen, kansen en maatregelen. Daarnaast concentreren we ons op economische centra en BrabantStad in het bijzonder. En we voeren uit wat we afspreken.

De brede uitvoeringskracht van dit PVVP vergroten we door de samenwerking met alle relevante partners binnen en buiten de provincie te versterken. Daarbij sluiten we aan bij bestaande structuren en bouwen daar ook op voort; de gemeentelijk samenwerking in de GebiedsGerichte Aanpak (GGA) en met de BrabantStadpartners, de samenwerking met Rijkswaterstaat en met de maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven via bijvoorbeeld het Platform Verkeer en Vervoer. Samenwerking is er ook op financieel gebied waarbij voor onze partners een verantwoordelijke rol is weggelegd.

Kortom, met dit PVVP zorgt de Provincie voor een bereikbaar Brabant, met veilige wegen en een betrouwbaar OV!

*Dr. E. J. Janse de Jonge,
Gedeputeerde voor Mobiliteit en Infrastructuur.*

Inhoud

Samenvatting	4	8 Monitoring en evaluatie	36
1 Inleiding	6	Bouwstenen	38
1.1 Aanleiding	6	1 Aanleiding en relaties met andere nota's	39
1.2 Opzet PVVP	6	1.1 Aanleiding	39
1.3 Leeswijzer	7	1.2 Relatie met andere nota's	39
2 Dit is Brabant	8	2 Mobiliteitsontwikkeling nader verkend	41
3 Brabant duurzaam bereikbaar	12	2.1 De invloed van autonome ontwikkelingen	41
3.1 Duurzame bereikbaarheid	12	2.2 Economische pijler	41
3.2 Samenhang tussen de pijlers en de schaalniveaus	13	2.3 Sociaal-culturele pijler	45
4 Ambitie en opgave	14	2.4 Ecologische pijler	46
4.1 Economische pijler	14	3 Netwerkbenadering	52
4.2 Sociaal-culturele pijler	15	3.1 Beter Bereikbaar Brabant	52
4.3 Ecologische pijler	15	3.2 OV-netwerk BrabantStad	57
4.4 Innovatie	16	3.3 Fietsnetwerken inclusief 'Kansen voor de fiets'	59
4.5 Prijsbeleid	16	3.4 Kwaliteitsnet goederenvervoer	61
5 Brabantse keuzes voor duurzame bereikbaarheid	18	3.5 Prijsbeleid	62
5.1 Netwerkvisies	18	3.6 Dynamisch Verkeersmanagement	63
5.2 Gedifferentieerde bereikbaarheid	19	Bijlagen	65
5.3 Gebiedsprofielen nader uitgewerkt	20	1 Samenvatting Strategische Milieubeoordeling	66
6 Samenwerken, sturen en uitvoeren	26	2 Overzicht essentiële onderdelen	68
6.1 Samenwerken	26	3 Overzicht provinciaal investeringsvolume	71
6.2 Sturen	28		
6.3 Uitvoeren	29		
6.4 Rollen Provincie bij de uitvoering	30		
7 Financiering	32		
7.1 Financieringsbronnen	32		
7.2 Bestedingen	32		
7.3 Brabants MIT	33		
7.4 Provinciale financiële consequenties	34		

Samenvatting

Verplaatsen in Brabant

Hoe houden we de Brabantse steden bereikbaar? Hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt? Hoe zorgen we er voor dat reizigers¹ binnen een acceptabele tijd van A naar B komen?

Omdat eindeloos asfalteren geen optie is, zoekt de Provincie naar innovatieve en duurzame antwoorden op deze vragen. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit voor de komende 15 jaar.

Het PVVP gaat uit van de zogeheten 'van deur tot deur'-benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. Stedelingen, dorpelingen en bedrijven hebben verschillende behoeften; hoe is hieraan tegemoet te komen?

Stond vroeger de infrastructuur centraal (wegen, fietspaden, busbanen, verkeersdrempels), nu is dat de reiziger. De Provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken. Bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer. Nu kan de reiziger niet echt kiezen, mede doordat er onvoldoende actuele informatie is. Dat gaat veranderen.

Met het PVVP loopt Noord-Brabant op mobiliteitsgebied voorop in Nederland. Onderscheidend zijn de regionale aanpak en de gebiedsgerichte oplossingen. Dus geen standaardoplossingen voor de hele provincie maar maatwerk per gebied. Dat is alleen waar te maken door vergaande regionale samenwerking met gemeenten. Samen kijken welke oplossingen er per regio het best passen

bij de gebruikers én het gebied. Bij werkelijk 'samen werken' past het niet om als Provincie tal van regels van bovenaf op te leggen. Er is veel ruimte voor de regio's om zelf met oplossingen te komen binnen de mobiliteitskaders die de Provincie stelt. In die zin is het PVVP ook een vorm van deregulering. Minder regels, beter samenwerken. Alleen zo zijn de mobiliteitsdoelen in dit plan te bereiken.

Welke mobiliteit past bij Brabant?

Noord-Brabant heeft een aangenaam woon- en werkklimaat. Om dat zo te houden moeten we de mobiliteit in goede banen leiden. De drukte op de Brabantse hoofdwegen neemt toe, het inwonertal van Noord-Brabant groeit, mensen werken steeds verder van huis en schaalvergroting leidt tot steeds meer en langere verplaatsingen. Onder andere door de ligging tussen de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied en de Randstad rijdt er steeds meer doorvervoer over de Brabantse snelwegen.

Snelwegen en steden dreigen dicht te slibben, luchtvervuiling en geluidshinder vragen extra aandacht, de verkeersveiligheid blijft zorgen baren. Met het PVVP lost Brabant al deze problemen niet op. Zo belooft de Provincie niet dat de files zullen verdwijnen. De doelen zijn realistisch: knelpunten wegnemen, mobiliteit beter geleiden en weggebruikers acceptabele alternatieven bieden. In het PVVP staat bereikbaarheid van stedelijke gebieden en bedrijventerreinen voorop, maar wel met sociale en ecologische randvoorwaarden. Ook de ontsluiting van het platteland krijgt aandacht in het plan. Het PVVP versterkt de leefbaarheid van Noord-Brabant.

Duurzame bereikbaarheid

Duurzame bereikbaarheid; dat is het doel. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen is van groot belang voor een vitale economie. Bij duurzaamheid hoort ook een goede bereikbaarheid van het platteland. Binnen duurzame bereikbaarheid wordt

een balans gezocht met ecologische en sociale waarden. Die balans tussen economie, ecologie en sociaal-culturele ontwikkeling is overigens kenmerkend voor het totale provinciale beleid.

Per gebied mobiliteit op maat

De Provincie streeft naar duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat: per gebied een passende invulling geven aan mobiliteit. In de buurt van industrieterreinen zijn andere voorzieningen nodig dan bij een natuurgebied. De mobiliteit in een stadscentrum verschilt met het verkeer en vervoer in een dorpskern. Buitenwijken van een stad vragen om andere mobiliteitsoplossingen dan een agrarisch gebied. Aan de hand van specifieke gebiedskenmerken onderscheidt het PVVP gebiedsprofielen.

Per gebied zet de Provincie accenten. Afhankelijk van de ruimtelijke omgeving en de economische, sociale en ecologische factoren, wordt gekeken welke vervoerswijzen (auto, bus, fiets, deeltaxi, etc.) de voorkeur hebben. Voorbeeld: voldoet het openbaar vervoer in een stedelijk gebied, dan is het niet erg dat de bereikbaarheid voor de auto ter plekke minder goed is.

De gebiedsprofielen zijn gebaseerd op het Streekplan, Brabant in Balans. Dit plan geeft namelijk aan wat de ruimtelijke kenmerken zijn van een bepaald gebied, inclusief wegen, spoorbanen en vaarwegen. Ook geeft het Streekplan aan wat de ruimtelijke ontwikkelingen zijn tot 2020. Deze vormen de basis voor de keuzes die zijn gemaakt in de gebiedsprofielen.

Regionale samenwerking als ruggengraat

Samenwerking is onontbeerlijk. Mobiliteitsproblemen zijn niet langer door de overheden afzonderlijk op te lossen. Er is een gezamenlijke aanpak van Provincie, Rijk, gemeenten, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties nodig. Het PVVP formuleert niet alleen de provinciale

¹ Waar in de tekst 'reiziger' staat, kunt u ook 'goederen' lezen

visie op mobiliteit maar ook de ambities die in samenwerking moeten worden opgepakt. Taken, rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen zijn daarvan onderdeel. Samenwerking leidt tot extra uitvoeringskracht en tot werkelijk integrale oplossingen.

Er is nog een argument waarom juist regionale samenwerking zo noodzakelijk is: drie kwart van alle autoverplaatsingen vindt plaats binnen een afstand van dertig kilometer. Op regionale schaal dus. Omdat het hierbij gaat om verkeer op provinciale-, gemeentelijke én rijks-wegen, is het essentieel om met deze drie overheidslagen aan mobiliteit te werken.

Van deur tot deur

Reizigers vragen om acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur, tegen redelijke kosten. Daarbij moeten ze de keuze hebben uit meerdere vervoerswijzen. Dat vraagt om een integrale aanpak waarbij weg-, spoor- en waternetwerken in samenhang worden bekeken. Ook vervoerswijzen als openbaar vervoer, (vracht)auto, fiets en goederen over water en spoor moeten als geheel worden beschouwd. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen overheden, wegbeheerders en vervoerders, maar ook om een gezamenlijke analyse van de problemen en mogelijke oplossingen. In de vorm van een netwerkanalyse wordt daar door de Provincie met haar partners aan gewerkt.

Regionale maatregelenpakketten

De uit te voeren maatregelen hangen vaak met elkaar samen. Daarom stellen de samenwerkende partners regionale maatregelenpakketten op. De maatregelen die daarin komen te staan worden door de partners goed besproken. Als de regio's het eens zijn over een pakket en de kwaliteit van de maatregelen goed is, geeft de Provincie financiële ondersteuning.

Doelen & ambities PVVP

Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Maar wat gaat er nu concreet gebeuren? Het streven naar duurzame bereikbaarheid is terug te zien in de doelen en ambities van dit PVVP. Samengevat geeft dat het volgende beeld:

PVVP-bijdrage aan de economische kwaliteit:

- Een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, met prioriteit voor BrabantStad en de relaties met Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit;
- Goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verbonden;
- Ruimte houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur;
- Zo ver mogelijk omlaag brengen van transportkosten.

PVVP-bijdrage aan de sociale kwaliteit:

- Gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger;
- Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Verbetering van de sociale veiligheid;
- Garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.

PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit:

- In het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst;
- Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur;
- Ontsnippering van natuur en landschap;
- Vermindering van uitstoot en van het energie- en grondstofgebruik door verkeer.

Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur draagt bij aan een beter economisch vestigingsklimaat. Om deze ambitie waar te maken heeft de Provincie

een grote hoeveelheid maatregelen in petto. De basis daarvoor is gelegd met een visie op de autobereikbaarheid (Beter Bereikbaar Brabant), een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer, regionale fietsnetwerken en een vernieuwde visie op het openbaar vervoer.

Het PVVP draagt bij aan een sociaal Brabant. Die bijdrage bestaat uit het beperken van ongewenste neveneffecten van de mobiliteit op de leefkwaliteit. Daarvoor wil de Provincie met haar partners werken aan: verkeersveiligheid, sociale veiligheid, externe veiligheid en sociale bereikbaarheid.

Een stiller, schoner en zuiniger verkeers- en vervoerssysteem. Dat is de PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit van Brabant. Dat betekent dat in Noord-Brabant de geluids- en luchtkwaliteitsnormen straks niet meer worden overschreden. Ook wordt het verkeer- en vervoer energiezuiniger en werken alle wegbeheerders aan ontsnippering van natuurgebieden.

Naast het PVVP verschijnt het Brabants MIT (Meerjarenplan Infrastructuur en Transport). Dit is het uitvoeringsprogramma voor de periode 2006-2010, waarin een toelichting wordt gegeven op concrete projecten die in het volgende jaar in uitvoering komen, met een doorzicht naar de daaropvolgende jaren. De kosten die gemoeid zijn bij het uitvoeren van de maatregelen van het PVVP zijn integraal onderdeel van het Brabants MIT.

Alle onderdelen van het PVVP zijn te vinden op:
www.brabant.nl/pvvp

1 Inleiding

In deze inleiding is in het kort de aanleiding voor het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) weergegeven. Binnen het mobiliteitsbeleidsveld worden verschillende documenten gemaakt. Hoe die met elkaar samenhangen is in een schema vertaald. Wat in de tot het PVVP behorende delen staat, wordt daarbij kort toegelicht. Deze inleiding sluit af met een leeswijzer.

1.1 Aanleiding

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2006 - 2020 (PVVP) staat de visie van de Provincie Noord-Brabant op het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem in Brabant. Dit PVVP is gemaakt omdat er ten opzichte van het vorige PVVP (1998) veel gebeurd is: er zijn allerlei autonome ontwikkelingen geweest, het denken over mobiliteit is gewijzigd en ook andere overheden hebben activiteiten uitgevoerd die van invloed zijn op het verkeer en vervoer binnen de provincie. Samenwerking is daarom onontbeerlijk. Dit PVVP beschrijft hoe de Provincie daar vanuit haar eigen verantwoordelijkheid verder vorm en sturing aan geeft.

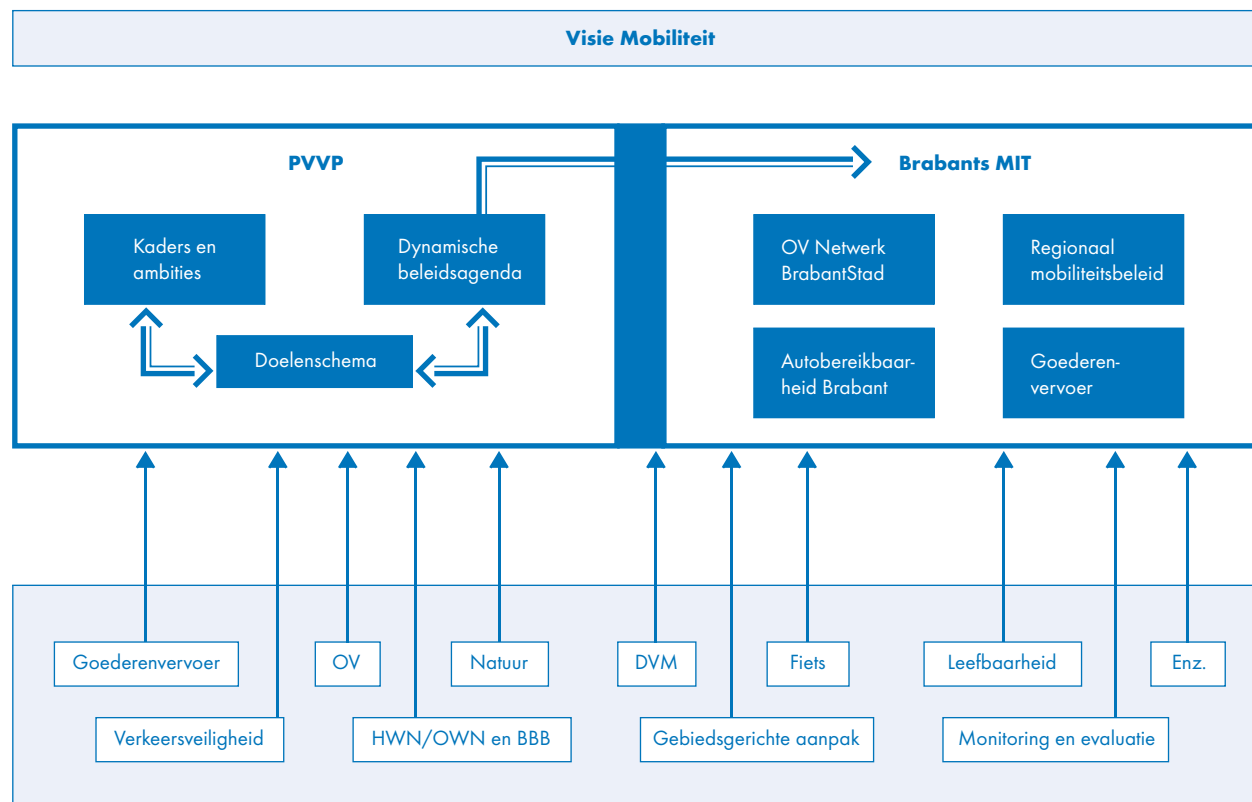
Daarnaast is er ook nog een wettelijke verplichting. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet het landelijke beleid uit de Nota Mobiliteit vertaald worden naar de provinciale schaal. Er zijn raakvlakken met andere beleidsnota's zoals de rijksnota's Ruimte en Piek in de Delta. Het PVVP is afgestemd op het eigen provinciale Streekplan Brabant in Balans en op het Provinciaal MilieubeleidsPlan.

Verdere achtergronden bij deze aanleidingen voor het PVVP zijn opgenomen in onderdeel 1 van de bouwstenen achterin deze nota.

1.2 Opzet PVVP

Binnen het beleidsveld Mobiliteit, worden diverse documenten gemaakt. Het PVVP is het algemene beleidskader en bestaat uit drie delen: Kaders & Ambities, Dynamische Beleidsagenda en Doelenschema. Hoe deze delen en de andere documenten met elkaar samenhangen is in onderstaande figuur aangegeven.

In 'Kaders en Ambities 2006 -2020' staat de hoofdtekst van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Doelen, ambities en opgaven zijn in dit deel terug te vinden. Er wordt ingegaan op de manier waarop de provincie de doelen wil bereiken: niet alleen, maar in samenwerking met de partners. Ook de essentiële onderdelen zijn opgenomen. Deze moeten op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer een uitwerking krijgen in de regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen.



‘Kiezen en uitvoeren, Dynamische Beleidsagenda 2006-2010’ bevat een totaaloverzicht van de activiteiten en thema’s die de Provincie Noord-Brabant in de periode 2006-2010 zelfstandig of samen met haar regionale partners wil oppakken. De activiteiten bestaan uit het uitvoeren van infrastructurele maatregelen, pilotprojecten, onderzoeken, netwerkstudies en lobbytrajecten ten behoeve van duurzame mobiliteit. De genoemde activiteiten moeten bijdragen aan het realiseren van de gestelde doelen. De beleidsagenda is dynamisch. De beleidsagenda wordt elke twee jaar geactualiseerd op basis van de monitoring van de mobiliteit in Brabant en nieuwe politieke inzichten.

Het ‘Doelenschema’ geeft een beknopt overzicht van de prestatie en effectdoelen. Het legt de verbinding tussen het PVVP-beleid (doelen), de Dynamische Beleidsagenda (activiteiten) en de monitoring en evaluatie van beleid en uitvoering.

De samenvatting van Kaders en Ambities is als afzonderlijk document beschikbaar. Alle onderdelen van het PVVP zijn te vinden op www.brabant.nl.

Het PVVP is de basis voor een ‘Brabants MIT’. Dit jaarlijks te actualiseren uitvoeringsprogramma voor de periode 2006-2010 geeft een toelichting op concrete projecten die in het volgende jaar gerealiseerd worden. Het Brabants MIT geeft ook de planning voor de daaropvolgende jaren.

1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk schetst Brabant in een breed ruimtelijk perspectief en beschrijft de mobiliteitsontwikkelingen. Gezamenlijk bepalen zij namelijk de mobiliteitsopgaven in het PVVP. Die opgaven zijn in hoofdstuk 3 verwoord in de vorm van een missie en in hoofdstuk 4 uitgewerkt in concrete ambities en opgaven.

De drie pijlers van de Telos-balans, de specifiek voor Noord-Brabant ontwikkelde duurzaamheidsbalans fungeren daarbij als leidraad. De samenhang tussen de drie pijlers op netwerkniveau en per gebiedstype staat beschreven in hoofdstuk 5. Aansluitend komen de uitvoering (hoofdstuk 6), financiering (hoofdstuk 7) en monitoring (hoofdstuk 8) aan bod. Dit PVVP sluit af met een aantal bouwstenen die hebben bijgedragen aan de inhoud van het plan en aan de basis hebben gestaan van de gemaakte keuzes. Ze zijn een nadere verkenning van de mobiliteitsontwikkelingen en de (aanzetten tot) netwerkvisies.

De bijlagen bevatten een samenvatting van de Strategische Milieubeoordeling, een overzicht van de essentiële onderdelen en een overzicht van het provinciale investeringsvolume.

2 Dit is Brabant

Dit hoofdstuk schetst de ruimtelijk-economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten van Noord-Brabant en gaat op hoofdlijnen in op de mobiliteitsontwikkelingen. Gezamenlijk bepalen zij de opgave van het mobiliteitsbeleid, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 van dit PVVP.

Noord-Brabant is een kleurrijke, ondernemende en sociale provincie met een rijke geschiedenis. Belangrijk voor Noord-Brabant is de ligging te midden van drie internationale stedelijke netwerken: Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit. Deze ligging, de eigen economische kracht, de ruimtelijke kwaliteiten van stad en platteland en het woon- en leefmilieu zijn de kernkwaliteiten van Noord-Brabant.

Economische kwaliteiten

Noord-Brabant heeft een uitstekend investerings- en vestigingsklimaat. Het investeringsniveau en het rendement zijn hoog. De afgelopen jaren heeft de provincie haar strategische ligging tussen grote Europese regio's ook goed benut door gebruik te maken van een aantal belangrijke internationale assen. In de nota Pieken in de Delta (ministerie EZ) geeft het Rijk de betekenis van Noord-Brabant voor de (inter)nationale economie aan. Onder meer de toptechnologische regio Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant, de A2-kennisas en de A4-A16-zone met daarin het zeehaventerrein Moerdijk komen daarin sterk naar voren.

De Provincie Noord-Brabant werkt al jaren nauw samen met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de vijf grote Brabantse steden (BrabantStad). Deze samenwerking richt zich op de ontwikkeling van de stedelijke regio's Breda-Tilburg, Waalbosch en Eindhoven-Helmond tot één stedelijk netwerk waarbij het geheel meer is dan de som der delen. Eén van de gezamenlijke speerpunten is het zorgen voor een goede onderlinge en externe bereikbaarheid van het stedelijk netwerk BrabantStad.

Ook de gebiedsgerichte aanpak waarin de overige Brabantse gemeenten deelnemen heeft zich ontwikkeld tot een samenwerking die een belangrijke bijdrage levert aan de ontwikkeling en uitvoering van het regionaal mobiliteitsbeleid.

Sociaal-culturele kwaliteiten

Noord-Brabant is ook op sociaal-cultureel vlak een dynamische provincie. Brabant kent een rijk verenigingsleven en een groot aantal evenementen. Daarnaast is sprake van een rijkgeschakeerde en op vele fronten krachtige culturele sector. Anderzijds staat de sociaal-culturele kwaliteit onder druk. Onder andere vergrijzing en daarmee gepaard gaande vraag naar bijvoorbeeld mantelzorg en de toenemende armoede vragen om accuraat beleid. Vergroten van de burgerparticipatie, de sociale cohesie en de culturele identiteit zijn daarom belangrijke doelen van provinciaal beleid.

Ruimtelijke en ecologische kwaliteiten

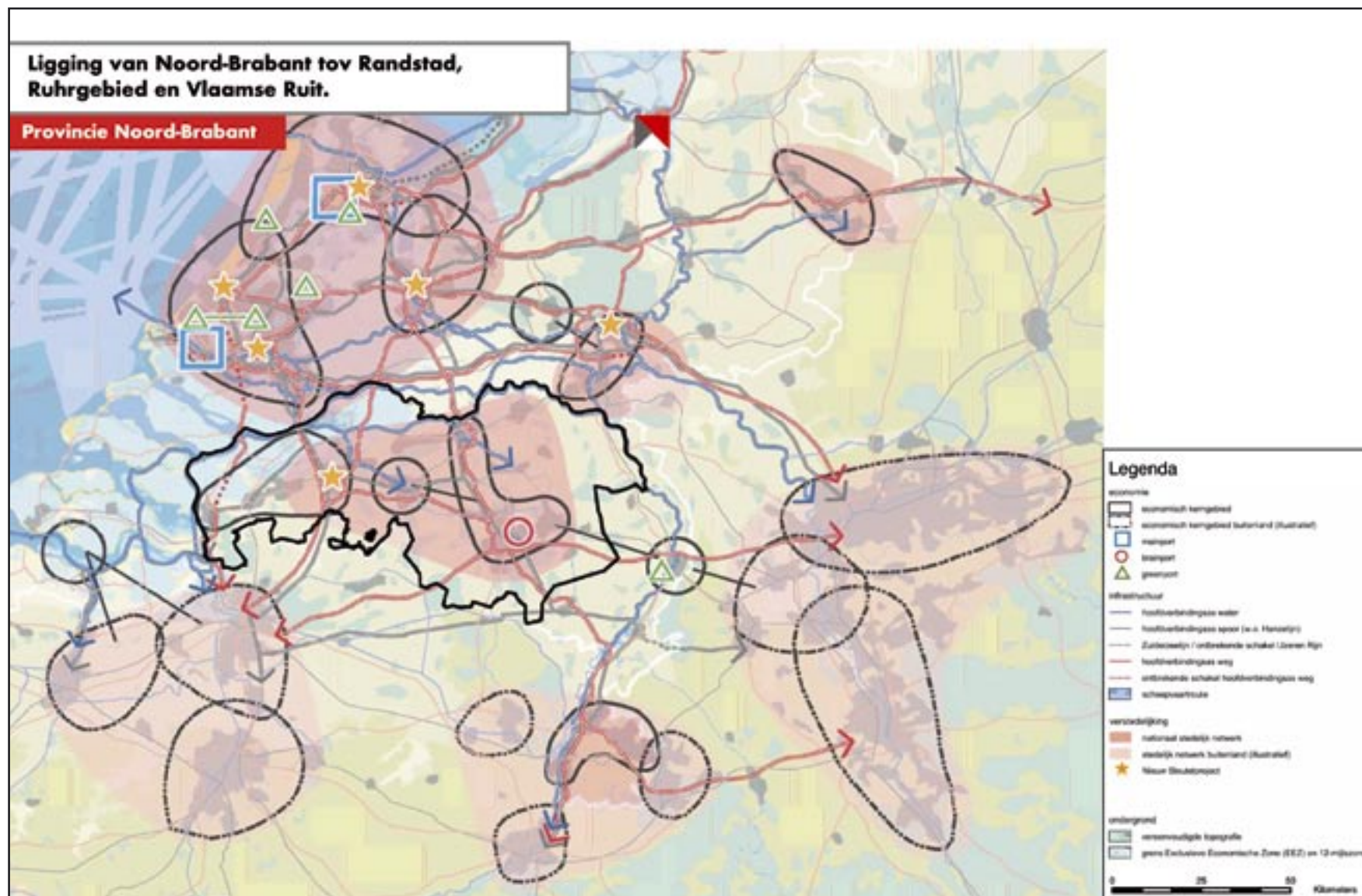
Noord-Brabant is door zijn afwisselende landschap een gebied met een eigen identiteit. De provincie heeft

prachtige bossen, meanderende beken, uitgestrekte heidevelden en zandverstuivingen. Er zijn onverkavelde landschappen en open polders. De provincie herbergt maar liefst drie nationale parken: de Loonse- en Drunense Duinen, de Biesbosch en de Peel. Daarnaast is er het Groene Woud, een natuur- en landschapsgebied in ontwikkeling, gelegen tussen Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Tilburg.

Door de ruimtelijke verscheidenheid is Noord-Brabant een provincie waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Het heeft historische steden en dorpen, inclusief waardevol industrieel erfgoed en een rijk cultureel leven. De betrokken en ondernemende Brabander zet zich graag in voor zijn medemens die het minder goed heeft getroffen. Er is sprake van een sterke onderlinge solidariteit en het sociaal (werk)klimaat is uitstekend.

Noord-Brabant blijft zich ook verder ontwikkelen. Het benutten van de kansen die veranderende omstandigheden bieden, is Brabanders niet vreemd. Een mooi voorbeeld is de reconstructie van het landelijk gebied. De Provincie heeft hierin het voortouw genomen. Samen met betrokken partijen wil zij toewerken naar een duurzame (her)inrichting en gebruik van het platteland. De ontwikkeling van Brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant en de herstructurering van de Brabantse binnensteden zijn andere voorbeelden.

Samenvattend heeft Noord-Brabant de afgelopen decennia haar kansen gegrepen om uit te groeien tot een welvarende en rijke provincie. Er wonen veel tevreden mensen die leven in een prettige en fraaie werk- en woonomgeving.



Figuur 1: Ligging van Noord-Brabant te midden van internationale stedelijke netwerken.

Ontwikkeling van de mobiliteit

De kwaliteiten van Noord-Brabant, de economische groei en veranderingen in de samenleving hebben een grote invloed op de mobiliteit. Duidelijk is dat de mobiliteit tot 2020 (in termen van afgelegde kilometers) onverminderd toeneemt. Volgens modelberekeningen² groeit het aantal verplaatsingen bij ongewijzigd beleid met zo'n 35% in 2020 ten opzichte van 2003. Mensen werken steeds verder van huis en de te overbruggen afstanden nemen alsmaar toe. Forenzen lijken daar nauwelijks problemen mee te hebben.

Voor het goederenvervoer geeft de Nota Mobiliteit (NoMo) een groei aan die kan variëren tussen de 15 en 80% in 2020 ten opzichte van 2000. Dat is afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen. Per saldo betekenen deze ontwikkelingen dat het aantal afgelegde kilometers de komende jaren fors toeneemt en de reistijden op de Brabantse wegen steeds minder betrouwbaar worden. Daardoor neemt de bereikbaarheid van vooral de economische centra steeds verder af.

Bovendien stuiten oplossingen om de capaciteit te verhogen snel op grenzen, zowel fysiek als wat betreft milieunormen. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer er sprake is van bebouwing vlak langs de weg. Het Brabantse vestigingsklimaat dreigt hierdoor minder aantrekkelijk te worden.

Daarnaast is de ligging van Noord-Brabant tussen de drie internationale stedelijke netwerken Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit de oorzaak van veel doorvoerkeer. De kwaliteit van de leefomgeving gaat achteruit en de verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt.

² In het kader van de studies OWN+ en de Verkenning OV-netwerk BrabantStad.

De lucht is de laatste jaren wel schoner, maar voldoet nog niet aan de vastgestelde normen. Europese wet- en regelgeving op dit punt leidt tot aanpassing van nationale wetten en regels. Dat kan beperkingen opleveren voor infrastructurele maatregelen of ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van grote verkeersaders. Dit vanwege te zware belasting van het leefmilieu (en de luchtkwaliteit in het bijzonder). Daardoor ontstaat wel een dilemma. De Nota Ruimte predikt verdichting. Maar EU-wetgeving staat in stedelijke gebieden diezelfde verdichting soms in de weg. De Provincie moet in de praktijk van alledag dus vaak schipperen.

In de afgelopen jaren is al veel bereikt. Daarbij kan gedacht worden aan de bereikte samenwerking op diverse terreinen. Met het bedrijfsleven is bijvoorbeeld de A59 gerealiseerd en voor de A4 worden de mogelijkheden daartoe onderzocht. Als uitwerking van de Visie Vaarwegen heeft de Provincie met gemeenten, bedrijfsleven, SRE en Rijk voor het goederenvervoer een convenant afgesloten over de opwaardering van de Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal. Een aantal maatregelen uit de eerste fase van het uitvoeringsprogramma OV-Netwerk BrabantStad zijn inmiddels gerealiseerd. Ook heeft het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld voor de tweede fase.

Met betrekking tot de regionale bereikbaarheid zijn in de verschillende regio's afspraken gemaakt over de aanpak van knelpunten voor het autoverkeer.

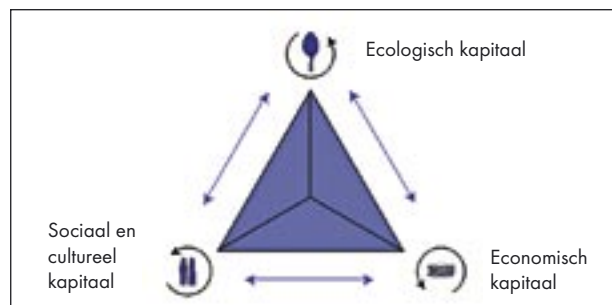
Ondanks deze successen staat Noord-Brabant zowel op economisch, sociaal-cultureel als ecologisch gebied nog voor een uitdagende opgave.

3 Brabant duurzaam bereikbaar

Duurzame bereikbaarheid is het doel van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid. Het PVVP maakt onderscheid naar economische doelen, sociaal-culturele doelen en ecologische doelen. Deze doelen zijn doorvertaald naar de verschillende schaalniveaus: (inter)nationaal, Brabant totaal en regionaal. In het Doelenschema zijn de doelen en de onderlinge samenhang verder uitgewerkt.

3.1 Duurzame bereikbaarheid

Duurzaamheid is het leidende thema in het provinciaal beleid. Hiervoor maakt de Provincie gebruik van de zogehete Telos-driehoek. Daarbij worden 3 pijlers onderscheiden: Economisch kapitaal, Sociaal-cultureel kapitaal en Ecologisch kapitaal. Vanuit de verschillende beleidsvelden zoals mobiliteit, milieu, ruimtelijke ontwikkeling, economie en welzijn zoekt de Provincie naar evenwicht tussen deze drie Pijlers (essentieel onderdeel 1*).



Duurzame bereikbaarheid is het doel van het PVVP. De nadruk ligt op de economische bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen is van groot belang voor een vitale economie. Centraal staat het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur van de Brabantse steden en bedrijventerreinen. Naast economische bereikbaarheid draagt het PVVP ook bij aan een sociaal Brabant. Die bijdrage bestaat uit het beperken van ongewenste neveneffecten van de mobiliteit op de leefkwaliteit. Het openbaar vervoer heeft hierin een belangrijke rol. Een stiller, schoner en zuiniger verkeers- en vervoersysteem. Dat is de PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit van Brabant. Voor een goede balans moeten dus de negatieve effecten van bereikbaarheid op veiligheid en leefbaarheid én de effecten op natuur en milieu voorkomen of beperkt worden.

Missie

De missie voor het mobiliteitsbeleid luidt als volgt dan ook: *Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economische, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant.*

De Provincie streeft naar duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat. Dit betekent per gebied een passende invulling geven aan mobiliteit. In stedelijke gebieden zijn eisen aan bereikbaarheid anders dan op het platteland of in natuurgebieden. Buitenwijken van een stad vragen om andere mobiliteitsoplossingen dan een agrarisch gebied. Aan de hand van specifieke gebiedskenmerken onderscheidt het PVVP gebiedprofielen (paragraaf 5.2 en 5.3). Per gebied zet de Provincie accenten. Afhankelijk van de ruimtelijke omgeving en de economische, sociale en ecologische factoren wordt gekeken welke vervoerwijzen (auto, bus, fiets, deeltaxi etc.) de voorkeur hebben. Dus geen standaardoplossingen voor de hele provincie maar gedifferentieerde bereikbaarheid per gebied.

Om de mobiliteitsmissie waar te maken staat het PVVP voor de onderstaande hoofddoelen. Samen zorgen deze doelen voor een betere economische-, sociale- en ecologische kwaliteit van Noord-Brabant. In hoofdstuk 4 zijn deze doelen verder uitgewerkt in concrete ambities.

Hoofddoelen economische pijler

De bijdrage van het PVVP aan de economische kwaliteit van Noord-Brabant:

1. verbetering van het vestigingsklimaat in Noord-Brabant. Dit is het resultaat van onder meer een betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, zoals binnensteden en bedrijventerreinen. De Provincie geeft prioriteit aan goede verbindingen van BrabantStad en het zeehavengebied Moerdijk met andere economische kerngebieden. Het accent ligt hierbij op de relaties met de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit (essentieel onderdeel 5*);
2. goed functionerende infrastructuurnetwerken voor personen- en goederenvervoer. Deze netwerken zijn zo met elkaar verbonden, dat iedere vervoerswijze een optimale bijdrage levert aan de bereikbaarheid (essentieel onderdeel 10*);
3. het behouden van ruimte voor de aanleg van nieuwe infrastructuur; zowel boven, onder als naast bestaande infrastructuur (essentieel onderdeel 4*);
4. het minimaliseren van transportkosten. Dit is mogelijk door de keuze van de meest geschikte vervoerssystemen, minder voertuigverliesuren en een verbeterde beladingsgraad (essentieel onderdeel 7*);
5. voorspelbare aankomsttijden (essentieel onderdeel 10*) voor personen- en goederenvervoer en de communicatie daarover.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

Hoofddoelen sociaal-culturele pijler

De bijdrage van het PVVP aan de sociale kwaliteit van Noord-Brabant:

6. gewaarborgde en verbeterde sociale bereikbaarheid en keuzemogelijkheden (oftewel: bereikbaarheid van dagelijkse bestemmingen, bewegingsvrijheid van kwetsbare weggebruikers en verplaatsingsmogelijkheden met én zonder auto) (essentiële onderdelen 11, 12 en 13*);
7. verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving (dit houdt in: verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van geluidsoverlast, bevordering van de overstekbaarheid in bebouwde kommen) (essentiële onderdelen 14, 19 en 22*);
8. verbetering van de veiligheid (meer concreet: de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de externe veiligheid) (essentiële onderdelen 16, 17 en 19*);
9. bereikbaarheid van het landelijk gebied (voor bewoners) (essentiële onderdelen 11, 12 en 13*).

Hoofddoelen ecologische pijler

De bijdrage van het PVVP aan de ecologische kwaliteit van Noord-Brabant:

10. in het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen en de daarmee gepaarde gaande negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de toekomst (essentieel onderdeel 3*);
11. bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij de inpassing van nieuwe infrastructuur. De Provincie wil geen nieuwe doorsnijdingen van het Brabantse landschap (zie Streekplan). Een uitzondering vormen stroomwegen waarvoor al een tracébesluit is genomen. Deze staan als zodanig op de plankaart van het Streekplan aangegeven (essentieel onderdeel 14*). Slechts wanneer mobiliteitsproblemen niet binnen het Streekplankader

kunnen worden opgelost, zal de Provincie tot het onderzoeken van andere alternatieven overgaan; ontsnippering van natuur en landschap (essentieel onderdeel 15*);

- 12.
13. vermindering van uitstoot (NO₂, fijn stof, CO₂, geluid), energie- en grondstoffengebruik door het verkeer en bij de aanleg en het beheer van infrastructuur (essentieel onderdeel 19*).

3.2 Samenhang tussen de pijlers en de schaalniveaus

Het verbeteren van de bereikbaarheid op een duurzame manier vraagt om een goede afstemming tussen de pijlers en de daaraan verbonden beleidsvelden (ruimtelijke ordening, economie, milieu, sociaal, cultureel en mobiliteit). Bovendien is samenhang van beleid essentieel tussen de verschillende schaalniveaus:

- Brabant in (inter)nationaal perspectief;
- Brabant totaal;
- Het regionale schaalniveau.

Binnen de verschillende schaalniveaus zoekt de Provincie ook naar mobiliteit op maat. Per schaalniveau legt de Provincie accenten. Voor het internationale schaalniveau ligt de nadruk op het bereikbaar houden van de economische kerngebieden uit de rijksnota Picken in de Delta (ministerie EZ). De economische pijler staat hierbij centraal. Dit vertaalt zich in aandacht voor de A2-kennisas en de A4-A16-zone met daarin het zeehaventerrein Moerdijk, de vaarwegen en het stedelijk netwerk BrabantStad. Voor het provinciale schaalniveau (Brabant totaal) spelen dezelfde dossiers, maar ligt het accent op de bereikbaarheid tussen de stedelijke regio's in Brabant.

Op het regionale niveau komen nadrukkelijk ook de twee andere pijlers aan bod. Naast de bereikbaarheid van stedelijke centrumgebieden en regionale kernen, staan onderwerpen als leefkwaliteit, sociale bereikbaar-

heid en veiligheid op de agenda. De Provincie pakt deze dossiers met haar regionale partners gebiedsgericht aan (essentieel onderdeel 1*). In gebiedsprofielen (zie hoofdstuk 4.2) geeft de Provincie haar visie op bereikbaarheid naar type gebied. Hiermee wil de Provincie, samen met regionale partners, de gewenste duurzame, regionale bereikbaarheid realiseren. Naast deze gebiedsgerichte benadering is ook de netwerkbenadering essentieel (zie hoofdstuk 4.1). De aanpak van bereikbaarheidsproblemen gebeurt vanuit een deur-tot-deur-benadering. Dit op basis van het inzicht in samenhangende netwerken (essentieel onderdeel 10*).

Projectclusters Brabants MIT

Het onderscheid in de schaalniveaus is ook zichtbaar in de onderverdeling van de projectclusters van het Brabants MIT (zie figuur 7.1). Het Brabants MIT kent 4 clusters: 'OV-netwerk BrabantStad', 'Autobereikbaarheid Brabant', 'Goederenvervoer' en 'Regionaal mobiliteitsbeleid'. De drie clusters 'OV-netwerk BrabantStad', 'Goederenvervoer' en 'Bereikbaarheid' richten zich vooral op de (inter)nationale en provinciale bereikbaarheid. Leefbaarheid en veiligheid zijn randvoorwaarden. Het cluster 'Regionaal mobiliteitsbeleid' richt zich in belangrijke mate op de balans tussen regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid c.q. de economische, sociaal-culturele en ecologische pijler. Belangrijke onderdelen in dit cluster zijn de netwerkvisies Beter Bereikbaar Brabant, Fiets en de OV-concessies.

Zowel de (inter)nationale, provinciale als regionale bereikbaarheid zijn sterk met elkaar verbonden. Regionaal verkeer maakt bijvoorbeeld ook intensief gebruik van internationale transportassen. Het is van belang om de vier project-'clusters' van het Brabants MIT in samenhang uit te voeren. Hoofdstuk 6 legt de sturing op de verschillende schaalniveaus verder uit.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

4 Ambitie en opgave

Duurzame bereikbaarheid, daar gaat het om in dit PVVP. De doelen van het PVVP zorgen voor een betere economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteit van Noord-Brabant. Dit betekent voor de periode 2006-2020 de volgende ambities en opgaven.

4.1 Economische pijler

Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen is van groot belang voor een vitale economie. Centraal hierin staat een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur van de Brabantse steden en bedrijventerreinen. Binnen Nederland gaat het hierbij vooral om de verbindingen van BrabantStad en het zeehaventerrein Moerdijk met de Randstad, en op internationaal niveau met het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit (essentiële onderdeel 5*). Op de internationale assen krijgen vooral Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant, de A2-zone en A16/A4-zone bijzondere aandacht.

Om deze ambitie te bereiken, staat Noord-Brabant voor de volgende opgaven:

Auto

- uitvoeren van de maatregelenpakketten uit de studie Beter Bereikbaar Brabant (gebiedsgericht benutten) (essentiële onderdelen 9 en 10*). Het gaat enerzijds om korte termijn maatregelen die veelal in uitvoering zijn. De lange termijn maatregelen zijn in voorbereiding. Meer concreet gaat het om:
 - de aanpak van het hoofdwegennet: A2, A67, A27, A58, N65 en N69;

- de aanpak van het onderliggend wegennet: BOSE, randweg 's-Hertogenbosch, Noordwest-tangent Tilburg, N261 en N279;
- een brede inzet van Dynamisch Verkeersmanagement (essentieel onderdeel 18*) op het gehele Brabantse wegennet;
- realiseren van de doortrekking van de A4 (essentiële onderdelen 9 en 10*);
- verbeteren van de bereikbaarheid van de steden. Dit door onder meer een selectieve toegankelijkheid van de steden voor autoverkeer, de inzet van (regionaal) prijsbeleid en de realisatie van transferia en overstappunten op OV en fiets (essentiële onderdelen 8 en 20*);
- opstellen van regionale meerjarige uitvoeringsprogramma's met de regionale partners. Afstemming van ruimtelijk beleid is hierbij van belang. Dit om onnodige mobiliteitsgroei en de daarmee gemoeide kosten te voorkomen (essentieel onderdeel 24*).

Goederenvervoer

- verbreden van het Wilhelminakanaal en de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, inclusief de vervanging van drie sluizen richting Veghel (essentiële onderdelen 9 en 10*);
- realiseren van de Goederenruit Zuid-Nederland (essentiële onderdelen 9 en 10*). Het betreft de spoorwegenruit Betuweroute, Rotterdam-Antwerpen, IJzeren Rijn en Zuidtak Betuweroute;
- optimaliseren van de stedelijke distributie (essentieel onderdeel 22*);
- het stimuleren van (markt)partijen tot multimodaal goederenvervoer, zodat goederen niet alleen over de weg maar ook meer over water en per spoor vervoerd worden;
- minimaliseren van transportkosten. Dit door de keuze van de meest geschikte vervoerssystemen, minder voertuigverliesuren en een verbeterde beladingsgraad (essentiële onderdelen 9 en 10*).

Fiets

- uitvoeren van maatregelen uit de studie 'Kansen voor de fiets in stedelijk gebied' (essentieel onderdeel 13*);
- opstellen van regionale fietsnetwerken per GGA-regio en realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk, primair gericht op de ontsluiting van belangrijke voorzieningen en werkgebieden.

Openbaar vervoer

- realiseren van de drie pijlers van het OV-netwerk BrabantStad (essentieel onderdeel 6*):
 - verhogen van de capaciteit en de kwaliteit van het spoor;
 - hoogwaardig openbaar vervoer in het stedelijk gebied;
 - knooppunten voor een overstap tussen de verschillende OV-systemen en naar auto en fiets;
- invoeren van de regionale integrale aanpak openbaar vervoer (RIA) en de vervoersarchitect (essentieel onderdeel 11*);
- doorvoeren van een programma van vernieuwing en innovatie van het OV (essentieel onderdeel 17*) en ontwikkelen van de marketingfunctie van het OV;
- uitwerking van de ambities uit de visie OV:
 - verbeteren ov-bereikbaarheid;
 - het in stand houden van de leefbaarheid;
 - het verbeteren van het milieu en de leefomgeving;
 - het vergroten van de tevredenheid van de reiziger;
 - het verhogen van de kosteneffectiviteit;
 - het afstemmen met de economische en ruimtelijke ontwikkeling;
- verbeteren van de doorstroming van het OV door zowel het verbeteren van de bestaande OV-infrastructuur als het aanleggen van nieuwe OV-infrastructuur (IVO).

Deze verschillende opgaven worden in het kader van de Netwerk Analyse BrabantStad onderling geprioriteerd.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

4.2 Sociaal-culturele pijler

De Provincie wil de ongewenste neveneffecten van de mobiliteit op de leefkwaliteit beperken. Daar ligt de verbinding naar de sociaal-culturele aspecten. Denk hierbij aan de bewegingsvrijheid van mensen en bereikbaarheid van het landelijk gebied. Maar ook om veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Om deze ambitie te bereiken staat Noord-Brabant voor de volgende opgaven:

Sociale bereikbaarheid

- de Provincie ondersteunt initiatieven om voorzieningen te concentreren in centraal gelegen en goed bereikbare locaties;
- in het landelijk gebied stelt de Provincie een basisniveau aan voorzieningen vast voor collectieve vervoerssystemen (essentieel onderdeel 12*). De vervoerswensen van specifieke doelgroepen zijn daarbij aandachtspunt;
- de infrastructuurbeheerders in Noord-Brabant werken samen aan het oplossen van bestaande en het voorkomen van nieuwe barrières voor fietsers en voetgangers (essentieel onderdeel 14*);
- de Provincie werkt samen met relevante partners aan verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (voertuigen, halteplaatsen en knooppunten en reisinformatie).

Sociale veiligheid

- de Provincie werkt met haar partners aan sociale veiligheid in het openbaar vervoer en met de vervoerder aan een veilig gevoel van de reiziger;
- gemeenten en Provincie richten de openbare ruimte, inclusief wegen, sociaal veilig in (essentieel onderdeel 17*).

Verkeersveiligheid

- Noord-Brabant realiseert een evenredig deel van de rijksdoelstellingen voor vermindering van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers (essentieel onderdeel 16*);
- de Provincie maakt afspraken met alle wegbeheerders over de verdergaande aanpak van 'black spots'. Dit in het kader van de regionale samenwerking. Ook het duurzaam veilig inrichten van het Brabantse wegennet is daarbij aan de orde. Noord-Brabant wil hierin vooroplopen; met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid, zoals dynamisch verkeersmanagement (essentieel onderdeel 16*);
- de Provincie sluit aan bij initiatieven voor de toepassing van nieuwe voertuiggebonden technologie die de verkeersveiligheid bevorderen, bijvoorbeeld Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA);
- ook mensgerichte maatregelen zijn van belang om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Dit gebeurt in combinatie met infrastructuurgerichte maatregelen. Voorlichting, educatie en handhaving van verkeersmaatregelen en rijgedrag maken onderdeel uit van een integraal maatregelenpakket, Duurzaam Veilig (essentieel onderdeel 16*);
- in het landelijk gebied treffen de gemeenten verkeersveiligheidsmaatregelen. De aandacht verschuift hierbij van 30 km-zones binnen de bebouwde kom naar 60 km-zones buiten de bebouwde kom;
- overheden, politie en maatschappelijke organisaties stemmen hun activiteiten op elkaar af. Hiermee stimuleren zij weggebruikers zoveel mogelijk tot veilig verplaatsingsgedrag.

Externe veiligheid

- de Provincie realiseert een intermodaal kwaliteitsnet voor goederenvervoer. Dit gebeurt samen met gemeenten, infrastructuurbeheerders en andere

partijen. Het kwaliteitsnet bestaat uit routes die aan de normen voor externe veiligheid voldoen (essentieel onderdeel 7*). De goederenruit Zuid-Nederland (spoor) en (een deel van) de Brabantse vaarwegen maken er onderdeel van uit.

De beschikbare weginfrastructuur is in kaart gebracht en vastgelegd in regionale netwerkvisies Beter Bereikbaar Brabant. Deze visies zijn een belangrijk instrument om het kwaliteitsnet goederenvervoer te realiseren;

- op het gebied van transportveiligheid hanteert de Provincie het programma Brabant Veiliger 2006-2010. Ook dit weer samen met partners;
- aanpak van (provinciale) komtraversen;
- regionale afstemming rond stedelijke distributie (essentieel onderdeel 22*).

Kwaliteit leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede beïnvloed door de directe effecten die de verschillende vervoerswijzen met zich mee brengen. Heel concreet moet daarbij gedacht worden aan uitlaatgassen en de geluidproductie door het verkeer. De opgaven gericht op deze neveneffecten van mobiliteit, worden voor een belangrijk deel ook ingegeven vanuit de ecologische kwaliteiten. Een verdere uitwerking van die opgaven is daarom opgenomen in paragraaf 4.3.

4.3 Ecologische pijler

De Provincie wil de ongewenste neveneffecten van de mobiliteit op de leefbaarheid, biodiversiteit en het landschap voorkomen of beperken. Stiller, schoner en zuiniger verkeers- en vervoerssysteem moet ervoor zorgen dat de geluid- en luchtkwaliteitsnormen worden gerealiseerd, bijdraagt aan energiebesparing, zuinig grondstoffengebruik en ontsnippering.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

Om deze ambitie te bereiken zet Noord-Brabant in op een integrale benadering op zowel (inter)nationaal, regionaal als lokaal niveau en op een samenhangend pakket generieke en gebiedsgerichte maatregelen op het terrein van schone en biobrandstoffen, efficiency-verbetering en innovaties in het verkeer- en vervoersysteem (vervoermiddelen en infrastructuur). De volgende opgaven horen daarbij:

Luchtkwaliteit- en geluidnormen

- geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen (plandrempel, grenswaarden) in 2010 en het voorkomen van het ontstaan van nieuwe knelpunten, ook na 2010
- bijdragen aan de aanpak van de geluidshinderknelpunten als gevolg van verkeer.

Maatregelen

- sanering geluidshinderknelpunten door technische voorzieningen aan woningen en langs de infrastructuur. Maar ook door verkeersstromen over andere routes te leiden, waarlangs minder geluidsgevoelige functies aanwezig zijn. Wegbeheerders werken hiervoor in GGA-verband samen (essentieel onderdeel 19*);
- de Provincie stelt in de OV-concessieverlening en de treintaxi-concessieverlening via het Programma van Eisen strengere milieu- en geluidsnormen voor het rijdend materieel. De provincie bevordert en faciliteert schoon collectief vraagafhankelijk vervoer en taxi's;
- op lokaal en regionaal niveau: gebiedsgerichte aanpak via BrabantStad en de GGA-regio's gericht op schoner en beter doorstromend (lokaal) verkeer, stimuleren van het fietsgebruik en modal shift. Daarnaast een schoon eigen wagenpark, schone stadsdistributie en milieuzonering, vervoers-

management, schoon collectief vraagafhankelijk vervoer en taxi's, parkeerbeleid en dynamisch verkeersmanagement;

- leefbaarheid, biodiversiteit en het landschap als dwingend criterium meenemen bij alle ontwikkelingen en planfasen van mobiliteitsprojecten;
- bijdragen aan de ontwikkeling en toepassing van schone en biotransportbrandstoffen, nieuwe en innovatieve motortechnieken en verkeerssystemen;
- het verminderen van het energie- en grondstoffengebruik bij de aanleg en het beheer van infrastructuur;
- implementeren en stimuleren van generieke maatregelen gericht op het terugdringen van de verkeersuitstoot. Tevens een grensoverschrijdende aanpak met Vlaanderen en de regio Nordrhein-Westfalen;
- het uitbouwen van het opgebouwde kennisnetwerk binnen het Brabants platform lucht en het investeren in het verzamelen van betere en meer regionaal/lokaal gedetailleerde gegevens. Deze informatie is nodig voor een kwalitatief hoogwaardige kennis- en informatievoorziening van de luchtkwaliteit.

Ontsnippering

- bij de inpassing van nieuwe infrastructuur beschermt en ontwikkelt de Provincie natuur en landschap. De Provincie wil geen nieuwe doorsnijdingen van het Brabantse landschap (conform het Streekplan). Een uitzondering vormen stroomwegen waarvoor al een tracébesluit genomen is. Deze zijn als zodanig op de plankaart van het Streekplan aangegeven;
- wegbeheerders werken in regionaal verband samen aan het oplossen van knelpunten. Dit gebeurt op het gebied van ontsnippering van natuur en landschap en barrièrewerking van infrastructuur voor langzaam verkeer (essentiële onderdelen 14 en 15*);

- bij de aanleg en reconstructie van wegen beschermen wegbeheerders de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

4.4 Innovatie

Noord-Brabant is binnen Nederland de innovatieregio bij uitstek en behoort binnen Europa tot de topspelers. Het bedrijfsleven in Noord-Brabant heeft een aandeel van ruim 40% van de totale Nederlandse Research & Developement (R&D)-uitgaven van het bedrijfsleven. Van de totale R&D-uitgaven (bedrijfsleven, universiteiten en kennisinstellingen) gaat ongeveer 20% naar Noord-Brabant.

Om de provinciale ambities te kunnen realiseren is het inzetten op innovatie een voorwaarde. Innovaties kunnen bijdragen aan de verwezenlijking van de ambities op alle drie de Telospijlers (economie, sociaal-cultureel en ecologie). Vanwege het economisch rendement van veel innovaties neemt het bedrijfsleven een groot gedeelte van de innovatieve ontwikkelingen voor zijn rekening, in nauwe samenwerking met de kennisinstellingen. Als Provincie willen we daarbij vooral fungeren als inspirator, stimulator en coördinator en binnen onze mogelijkheden zorgen voor een zo gunstig mogelijk innovatieklimaat.

4.5 Prijsbeleid

De mate en omvang van sturing van mobiliteit is één van de kernelementen uit dit PVVP. Om de eerder geformuleerde doelen te bereiken zijn in dit hoofdstuk de ambities en opgaven voor de periode 2006-2020 gepresenteerd. Hoofdstuk 6 gaat daar verder op in. Prijsbeleid is een belangrijk en effectief instrument in dit verband.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

Op rijksniveau is prijsbeleid recent prominent op de agenda gezet. In de Nota Mobiliteit is het advies ten aanzien van prijsbeleid voor het vervoer met motorrijtuigen overgenomen van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Kern van dat advies is om bij het gebruik, de bouw, de verbetering en het onderhoud van de weginfrastructuur uit te gaan van een aantal marktprincipes. Dit betekent een fundamentele omslag van belastingheffing naar het betalen van een prijs voor een wederprestatie, namelijk het gebruik van de weg. In de PKB deel 4 van de Nota Mobiliteit is hieromtrent het volgende opgenomen:

“Het Kabinet gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs en volgt hierbij de aanbevelingen zoals die door het Platform zijn gedaan. Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem komen uitsluitend ten goede aan het infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds.

Invoering van Anders betalen voor Mobiliteit kan pas plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen. In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. Anders betalen voor Mobiliteit komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop.”

Inmiddels is het kabinet gestart met de voorbereiding van diverse wetsvoorstellen die voor 2012 moeten leiden tot de landelijke invoering van kilometerheffing in plaats van belastingheffing op de aanschaf van de auto (BPM) en het gebruik van een voertuig (MRB). Overigens zal de heffing variëren op basis van het aantal verreden kilometers naar plaats, tijd en milieukenmerken van

het voertuig. In deze nieuwe situatie maakt de reiziger meer dan nu bewust de afweging of de prijs van zijn (auto)mobiliteit nog wel opweegt tegen het nut. Dit marktprincipe vormt de kern van het advies van de Platform Anders Betalen voor Mobiliteit wat als rijksbeleid is overgenomen in de Nota Mobiliteit. Vooruitlopend op de landelijke invoering van de kilometerprijs wordt dit jaar (2006) door de regering onderzocht op welke knelpunten in het wegennet in ons land gekomen kan worden tot een versnelde aanleg (versnellingsprijs). Deze aanleg van nieuwe infrastructuur zal gefinancierd moeten worden uit een extra heffing op de betreffende locatie. Bij het Rijk denkt men aan 8-9 knelpuntenheffingen. Het betalen van een tol wordt in dit verband overwogen. In Brabant kan op deze wijze bijvoorbeeld de aanpak van het knelpunt ‘Merwedeburg’ in de A27 als versnellingsproject ingezet worden.

Prijsbeleid op zich is niet nieuw. Overheden hanteren al vele jaren prijsbeleid in diverse sectoren van overheidsbeleid. Men kan hierbij denken aan leges, toegangsprijzen en retributies. In de mobiliteitssector is betalen voor parkeerplaatsen in binnensteden al jaren een geaccepteerd principe. Ook de prijs voor het openbare vervoerkaartje is een normaal maatschappelijk gegeven. Met de invoering van de chipkaart in 2007 in Nederland wordt tevens de overstap gemaakt van zonetarief (strippen) naar kilometer-tarief. Met andere woorden, zowel bij het autogebruik als het gebruik van het OV wordt in de naaste toekomst per kilometer betaald.

In navolging van het Rijksbeleid zet de Provincie Noord-Brabant prijsbeleid in als instrument om aan mobiliteitsgeleiding te doen. In de Visie OV (OV in Brabant: Snel - Schoon - Sociaal) kiezen wij voor de mogelijkheden die tariefdifferentiatie geeft. Zo blijft bijvoorbeeld het tarief als regel laag om de concurrentiepositie van het OV te

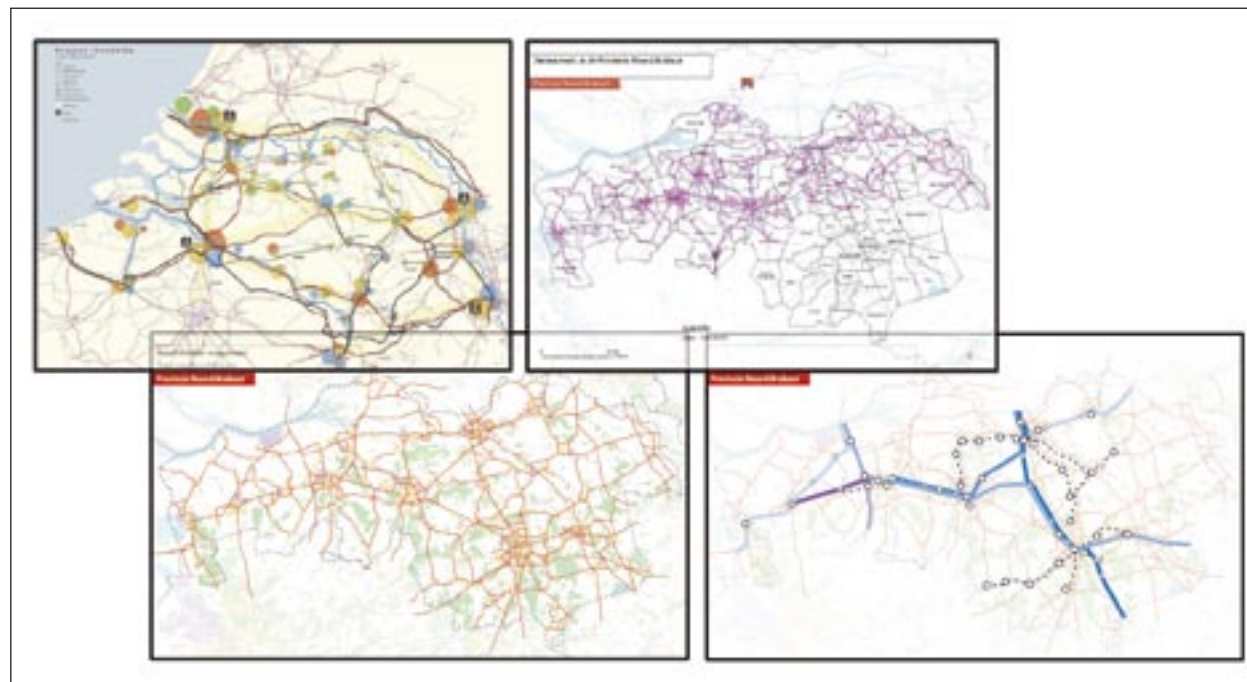
bevorderen. Daarbij wordt bovendien gewerkt aan de mogelijkheid voor gemeenten om via de chipkaart mensen met een laag inkomen te ondersteunen in de kosten van het OV (zie verder paragraaf 4.2.8. uit de Visie OV). De inzet van parkeertarieven is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Dit betekent dat prijsbeleid in de hierboven geschetste, brede zin nauwkeurig op elkaar afgestemd dient te worden door de beide overheden. De hoogte van parkeertarieven stuurt de automobilititeit en de hoogte van de tarieven voor het OV stuurt de vraag en het aanbod van OV. Vooral in de stedelijke agglomeraties is een goede afstemming noodzakelijk. De Provincie start daarom in 2007 met het in regionaal verband maken van afspraken met de steden over de ov-tarieven in samenhang tot de parkeertarieven. In 2008 kan dit leiden tot een samenhangend pakket aan prijsmaatregelen per regio. De gebiedsprofielen (zie hoofdstuk 5) vormen daarvoor de basis.

5 Brabantse keuzes voor duurzame bereikbaarheid

Wegen, fietspaden, spoorwegen en waterwegen moeten Noord-Brabant bereikbaar houden. En wel zodanig dat het bijdraagt aan een duurzame ontwikkeling van de provincie. De reiziger vraagt om acceptabele en betrouwbare reistijden, van deur tot deur en tegen redelijke kosten. Hierbij heeft hij de keuze uit meerdere vervoerswijzen. Dat vraagt om een afstemming van weg-, fiets-, spoor- en waterwegennetwerken. Omdat er binnen Noord-Brabant verschillende gebieden zijn, gebeurt dit vanuit de specifieke kenmerken van de gebieden. De afstemming levert de reiziger maatwerk op.

5.1 Netwerkvizies

Verwacht wordt dat de bereikbaarheidsproblemen zich steeds meer concentreren in en rond de stedelijke gebieden. Voor de aanpak van deze problemen kiest de Nota Mobiliteit (NoMo) voor een gebiedsgerichte benadering. De Provincie heeft dit al in overleg met betrokken partijen per vervoerswijze uitgewerkt in (regionale) netwerkvizies. Het bieden van betrouwbare (lees: voorspelbare) en acceptabele reistijden van deur tot deur staat in die visies centraal. Voorwaarden zijn veiligheid en leefbaarheid. Burgers en bedrijven willen er op kunnen vertrouwen dat zij binnen een aanvaardbare reistijd op hun bestemming zijn. Voor infrastructuurbeheerders betekent dit dat zij naar de kwaliteit van de hele reis moeten kijken. Zij richten zich dus niet alleen op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling binnen hun eigen infrastructuurnetwerk.



Figuur 2: Diverse netwerkvizies.

De samenhang tussen de afzonderlijke netwerkvizies komt aan de orde in de integrale Netwerkanalyse BrabantStad. Dit is een gezamenlijke analyse van Rijk, Provincie, SRE, BrabantStad-gemeenten, NS en Prorail. De netwerkanalyse is een instrument om tot gedeelde bereikbaarheidsambities en een gezamenlijk probleembesef te komen. De analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten in kaart. Ook potentiële problemen en opgaven voor de periode tot 2020 staan erin beschreven. De netwerkanalyse behandelt verder de verschillende visies op de afzonderlijke netwerken zoveel mogelijk in samenhang. Op basis daarvan komen intermodale maatregelenpakketten tot stand.

De afzonderlijke netwerkvizies, die de bouwstenen voor de Netwerkanalyse BrabantStad vormen, zijn:

- de regionale netwerkvizies voor autobereikbaarheid, Beter Bereikbaar Brabant (BBB);
- de verkenning OV-netwerk BrabantStad;
- de regionale fietsnetwerken (inclusief de studie 'Kansen voor de fiets' voor de grote Brabantse steden);
- een kwaliteitsnet goederenvervoer bestaande uit weg-, water- (Visie Brabantse Vaarwegen) en spoorwegen (Spoorvisie).

Voor de verdere uitwerking zijn daarnaast ook de volgende ontwikkelingen in de analyse aan de orde:

- Dynamisch Verkeersmanagement; als kansrijk en effectief middel om een goede bijdrage te leveren aan de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid;
- prijsbeleid; als regulerend instrument en middel om uitvoeringsmiddelen te genereren;
- visie op toekomstig beheer van het beschikbaar wegennet uit de BBB-studies. Dit als vertrekpunt voor afspraken met overige wegbeheerders over wie eerst verantwoordelijke is voor welke wegen.

Een korte schets van deze bouwstenen en overige ontwikkelingen is opgenomen achterin dit PVVP, voorafgaand aan de bijlagen.

5.2 Gedifferentieerde bereikbaarheid

Noord-Brabant is een gevarieerde provincie. Met grote drukke steden, rustige dorpen, bijzondere natuurgebieden en dynamische bedrijventerreinen. Deze 'gebieden' zijn verschillend en hebben elk hun eigen kwaliteiten. Sommige gebieden hebben een hoge dichtheid van functies en een groot belang voor de economie en vragen om een optimale bereikbaarheid. Andere gebieden kenmerken zich door een aantrekkelijk (rustig) woonmilieu of hebben belangrijke natuurlandschappelijke waarden. Dergelijke gebieden stellen minder hoge eisen aan de bereikbaarheid.

Gebiedsprofielen: doel

Infrastructuur en bereikbaarheid kunnen een belangrijke rol spelen bij de realisatie van het gewenste ruimtelijk beleid. Ruimtelijke keuzen sturen echter ook de mobiliteitsontwikkeling in een gebied. Deze samenhang tussen enerzijds het ruimtelijk beleid (opgenomen in het Streekplan) en anderzijds het mobiliteitsbeleid (opgenomen in het PVVP), maar ook de samenhang met economische en ecologische aspecten, komt verder tot uiting in zogenoemde gebiedsprofielen.

Een gebiedsprofiel geeft een omschrijving van het belang van verschillende vervoerwijzen voor de bereikbaarheid van het betreffende gebied afgestemd op de ruimtelijke kwaliteiten en het eigen karakter, zodanig dat met de mix aan vervoerwijzen wordt bijgedragen aan een duurzame ontwikkeling van het betreffende gebied.

Het invullen van en werken met gebiedsprofielen draagt bij aan het maken van integrale afwegingen. Deze afwegingen moeten voornamelijk op het regionale schaalniveau gemaakt worden, maar in een aantal gevallen ook op het niveau van BrabantStad (essentieel onderdeel 1*). Daarbij behoudt iedere partner natuurlijk zijn eigen verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het beleid.

Gebiedsprofielen: het proces van uitwerking

De regionale partners (gemeenten en Rijk) vullen in gezamenlijk overleg de binnen de GGA-regio te onderscheiden gebiedsprofielen nader in. Per gebieds-profiel moet de rol en ruimte voor de verschillende vormen van personen- en goederenvervoer worden aangegeven. De regionale partners maken daarbij samenhangende keuzes over de inzet van de diverse vormen van vervoer. Die keuzes zijn afhankelijk van het soort gebied en de specifieke lokale omstandigheden en zijn nodig om de samenhang van netwerken te realiseren. De exacte mix van de verschillende manieren van vervoer kan per gebied en per regio verschillen. Per regio kan zo op maat per gebiedstype een bereikbaarheidskwaliteit geformuleerd worden die bijdraagt aan de oplossing van knelpunten en aan een duurzame ontwikkeling van het gebied. De provinciale ambitie per gebiedstype en inzet voor het overleg met de regionale partners is opgenomen in paragraaf 5.3.

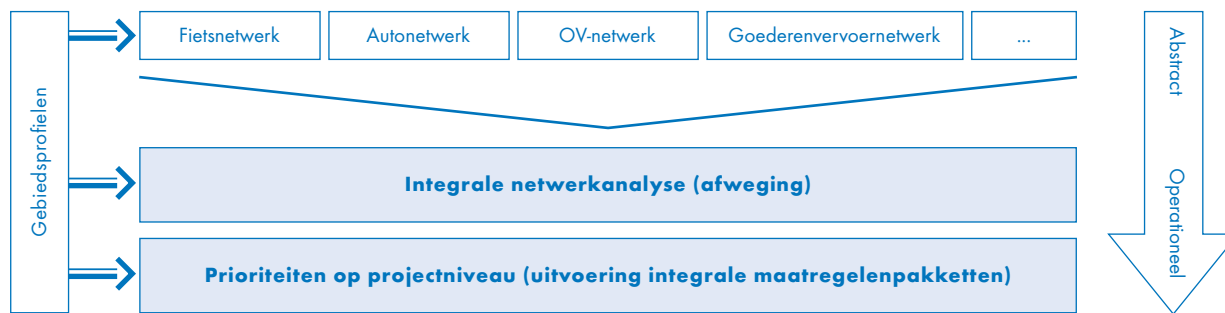
Conform de principes van de regionale samenwerking, zoals die in hoofdstuk 6 verder staan uitgewerkt, moeten de met de regionale partners gemaakte keuzes bestuurlijk geaccordeerd worden. Nadat dit heeft plaats gevonden,

vormen de gebiedsprofielen voor de betreffende regio het kader voor verdere afspraken (essentieel onderdeel 9*) over concrete maatregelen uit de regionale maatregelenpakketten en over de benutting van de cofinancieringsmiddelen. Deze worden door Provinciale Staten in het kader van het Brabants MIT aan de regio's beschikbaar gesteld. Conform de cofinancieringsregeling, houdt de Provincie de bevoegdheid om maatregelen wel of niet een bijdrage vanuit de BDU (Brede Doeluitkering) te geven. De Provincie is hiertoe bevoegd als kadersteller en als budgethouder BDU. Alleen als een maatregel iets toevoegt aan de gezamenlijke doelstellingen en past binnen de met de regio verder uitgewerkte gebiedsprofielen zal de Provincie een bijdrage leveren.

De volgende overwegingen komen aan de orde bij het regionale overleg over de nadere invulling van de gebiedsprofielen:

- de manier waarop gemeenten het verkeer en vervoer organiseren, heeft een directe invloed op het functioneren van de regionale en nationale netwerken, zowel auto als OV (met name de trein). Bij het maken van keuzes moet daarom oog zijn voor de gevolgen op het regionale schaalniveau. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking bij het denken in reiskwaliteit 'van-deur-tot-deur'. Dat vraagt om een visie op de samenhang tussen de verschillende schaalniveau's en gezamenlijke afstemming tussen betrokken partijen (essentiële onderdelen 9 en 10*). Hoofdstuk 6 gaat hier nader op in;
- niet overal is er ruimte voor een perfecte bereikbaarheidskwaliteit voor alle modaliteiten. Soms zijn er zelfs strijdige belangen binnen en tussen de economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten in een gebied. Een afweging is dan nodig;
- er zijn financiële grenzen aan het maximaal faciliteren van alle vervoerswijzen. Betrouwbare en acceptabele reistijden zijn belangrijk. Wanneer een locatie binnen een betrouwbare en acceptabele reistijd bereikbaar is met één vervoerswijze, kan overwogen worden om voor een andere vervoerswijze met een lagere kwaliteit genoeg te nemen.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.



Figuur 3: Gebruik van de gebiedsprofielen.

Gebiedsprofielen: de toepassing

Gebiedsprofielen kunnen op verschillende manieren gebruikt worden. Daarbij gaat het om de volgende punten:

- de per regio vast te stellen gebiedsprofielen vormen het kader voor verdere afspraken (essentieel onderdeel 9*) over concrete maatregelen uit de regionale maatregelenpakketten en over de benutting van de cofinancieringsmiddelen;
- de gebiedsprofielen zijn een hulpmiddel bij het bepalen van de prioriteit van verbindingen binnen de infrastructuurnetwerken én hun positie ten opzichte van elkaar en ook bij het prioriteren van concrete maatregelen;
- de gebiedsprofielen kunnen gebruikt worden bij de uitwerking van thematische netwerkvisies. En ook bij de integratie daarvan tot een integrale netwerkvisie.

5.3 Gebiedsprofielen: de provinciale ambitie

De provinciale ambitie ten aanzien van de rol en ruimte voor de verschillende vormen van personen- en goederenvervoer wordt in deze paragraaf per gebiedsprofiel verder beschreven. Uitgangspunten daarbij zijn bereikbaarheid van deur tot deur, verbinden van netwerken

en vervoerswijzen inzetten op hun sterke kant. De gebiedsprofielen bieden ruimte voor regionale en lokale verscheidenheid. Er zijn tien gebiedsprofielen uitgewerkt (zie ook kaart). Dit sluit aan op het Streekplan 'Brabant in Balans'. De gekozen benaming sluit niet één op één aan bij de gebruikte termen in het Streekplan.

Sommige gebiedsprofielen zijn namelijk combinaties van functies die in het plan zijn aangegeven (vooral de term 'agrarisch cultuurlandschap'). In andere gevallen geven de gebiedsprofielen een verdere detaillering binnen de aangegeven functie in het Streekplan (opdeling van stedelijke regio's).

Verder is de gebiedsindeling van de gebiedsprofielen niet helemaal dezelfde als die van de uitwerkingsplannen van het Streekplan. Omdat in de gebiedsprofielen de bereikbaarheidskwaliteit centraal staat is er sprake van een zachte begrenzing. Deze hoeft niet exact bij de grens van een gebied op te houden. Aangrenzende functies uit het Streekplan lopen in de gebiedsprofielen daardoor soms in elkaar over. Een en ander leidt tot de volgende tien profielen:

Stedelijke regio's, met daarin:

- centrumgebieden
- stedelijk kerngebied BrabantStad
- regionale stedelijke kernen
- stedelijke periferie

Landelijke regio's, met daarin:

- kernen in het groen
- regionale natuur- en landschapseenheden
- agrarische cultuurlandschappen

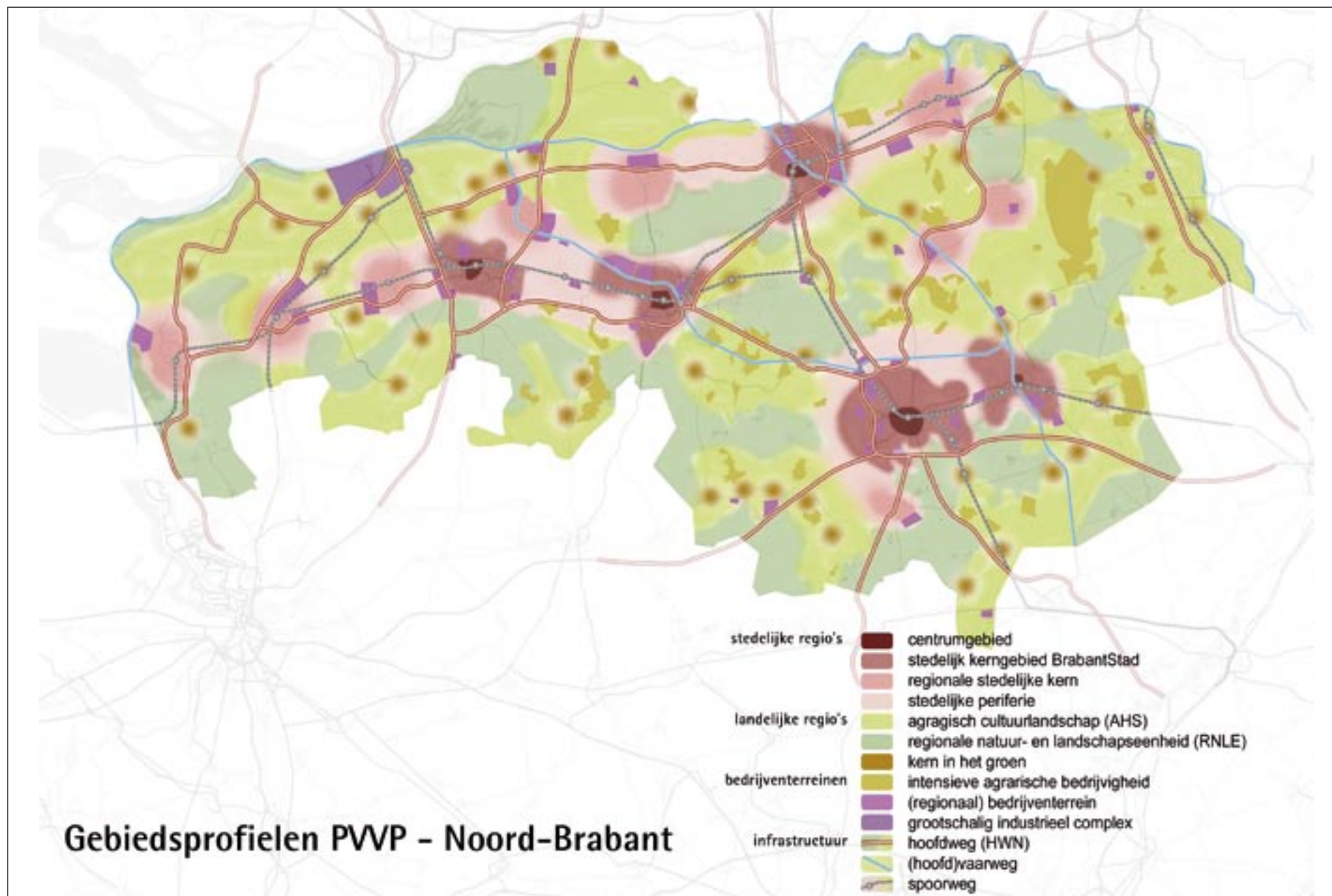
Bedrijventerreinen (in het stedelijk én het landelijk gebied), met daarin:

- grootschalig industrieel complex (zeehaven terrein Moerdijk)
- (regionale) bedrijventerreinen
- intensieve agrarische bedrijvigheid

De volgende principes gelden voor alle gebiedsprofielen:

- de fiets is sterk op de korte afstand. Dit vervoermiddel scoort traditioneel hoog in de afstandsklasse tot 7,5 kilometer;
- voor het openbaar vervoer blijkt stedelijke dichtheid in herkomst en/of bestemmingsgebied een voorwaarde voor een omvangrijk en rendabel gebruik. De kracht van het openbaar vervoer blijkt vooral uit verplaatsingen van en naar locaties die veel reizigers trekken: stations en de centrumgebieden van de steden. De belangrijkste lijnen van het openbaar vervoer zijn die over grotere afstanden van en naar deze centrumgebieden. Deze hebben dus vooral een functie voor de bereikbaarheid van buiten af; vanuit gebieden met een redelijke reizigersdichtheid. Dit maakt het openbaar vervoer zeer geschikt als vervoerswijze van en naar de stedelijke centra en in de gebieden tussen die centra;
- gemeenten kunnen hun stedelijke distributie coördineren. Door in regionaal verband maatregelen en regelgeving op elkaar af te stemmen. Daarnaast kunnen ze, in samenwerking met het bedrijfsleven, zoeken naar mogelijkheden voor verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid (essentieel onderdeel 22*).

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.



Gebiedsprofielen PWP – Noord-Brabant

5.3.1 Stedelijke regio's

Centrumgebieden

Centrumgebieden zijn de centra van de vijf grote Brabantse steden. Het zijn gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en hoge ruimtelijke kwaliteit. Een goede bereikbaarheid van deze centra is heel belangrijk; vanwege het economische belang én de hoge dichtheid van functies. Daarbij is het nodig te waken voor de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. Binnen de centrumgebieden is de ruimte vaak beperkt. Zowel fysiek als in termen van 'milieugebruiksruimte' komt het aan op keuzes maken. Denk hierbij aan luchtkwaliteit en geluid. In de ernst van de problematiek tussen de vijf grote steden zijn er natuurlijk ook verschillen. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging van de bereikbaarheid van deze gebieden met de verschillende vervoerswijzen.

Zoals gezegd, is de fiets sterk op de korte afstand. Daarom geeft de Provincie prioriteit aan dit vervoermiddel binnen de centrumgebieden en op de wegen naar het omringende stedelijk gebied.

De stedelijke dichtheid van de centrumgebieden vraagt om goed openbaar vervoer. Het gaat daarbij vooral om de ontsluiting vanuit de regio en andere stedelijke centra op het centrumgebied. Minder belangrijk is de ontsluiting binnen het gebied. Dit vergt investeringen in doorstroming en toegankelijkheid. Ook afstemming van de lokale en interlokale netwerken is nodig. Als vangnet kan de regiotaxi alle adressen in het centrumgebied bereiken. Daarnaast is dit vervoermiddel speciaal geschikt voor mensen met een handicap. Het openbaar vervoer, vooral de trein, vervult een belangrijke rol in het verkeer. Dat komt door de verbindingen tussen de stedelijke centra.

Voor het bepalen van de mate van autobereikbaarheid van de centrumgebieden is het onderscheid tussen

interne en externe bereikbaarheid van belang. Bedrijven en instellingen binnen de centrumgebieden zijn vaak afhankelijk van werknemers en bezoekers uit de landelijke regio's. De centrumgebieden moeten daarom per auto bereikbaar blijven vanuit de landelijke gebieden waar de auto dominant is, en in mindere mate vanuit het stedelijk kerngebied, waar fiets en openbaar vervoer goede alternatieven bieden voor de auto.. Een goede aansluiting van de parkeergelegenheid voor centrum-bezoekers op het (regionale) auto- en ov-netwerk is noodzakelijk (essentieel onderdeel 20*). De regionale netwerkvisies moeten daar voor zorgen.

De bereikbaarheid van de centrumgebieden voor het goederenvervoer is met name belangrijk voor de distributiesector en koeriers- en expressdiensten. Goederenvervoer heeft echter een relatief groot aandeel in de uitstoot van fijn stof. Daarom is juist bij deze doelgroep een afweging van belang tussen de bereikbaarheidsinspanningen aan de ene kant en de leefbaarheidsaspecten in het centrumgebied aan de andere kant. Een voorbeeld zijn de enkele ritten van grote voertuigen met een kleine hoeveelheid goederen. Dit is te voorkomen door bundeling van dit soort leveringen in combinatie-ritten met milieuvriendelijke voertuigen.

Stedelijk kerngebied BrabantStad

Het stedelijk kerngebied BrabantStad bestaat uit de aangesloten stedelijke gebieden van de grote steden. Ze hebben verschillende soorten woonmilieus en werkgebieden; waaronder nevencentra met grootschalige regionale voorzieningen. Ongeveer de helft van alle Brabanders is voor wonen en/of werken en voorzieningen aangewezen op het stedelijk kerngebied BrabantStad. De kwaliteit van de bereikbaarheid binnen deze gebieden is dus voor veel mensen van belang. Daar staat tegenover dat ook de leefbaarheid belangrijk is door het grote aantal inwoners. Ook hier is het zoeken naar een goed evenwicht tussen bereikbaarheids- en leefbaarheidskwaliteit.

Voor veel verplaatsingen binnen een stad is de fiets het meest aangewezen vervoermiddel. Dit vanwege de relatief geringe afstanden (< 7,5 kilometer). De gemeenten kunnen dit ondersteunen met een goed fietsnetwerk. In het stedelijk kerngebied BrabantStad zijn de auto én het openbaar vervoer van belang. De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied BrabantStad vanuit de landelijke regio's. De functie van het stedelijk hoofdwegennet voor het autoverkeer moet daarom afgestemd worden op de Regionale Netwerkvisie. Kantoorlocaties met een sterke regionale werkgelegenheidsfunctie moeten goed op dat netwerk zijn aangesloten.

Hoe groter en drukker het stedelijk kerngebied BrabantStad, hoe belangrijker de rol van het openbaar vervoer binnen dit stedelijk gebied. Verbindingen van openbaar vervoer binnen het stedelijk kerngebied BrabantStad blijken over afstanden van minimaal 5 kilometer van essentieel belang te zijn. De inkomende lijnen uit de regio hebben een belangrijke functie voor de snelle ontsluiting van wijken op het centrum. Voor de ontsluiting van grote en verafgelegen wijken zijn stedelijke lijnen gewenst. Op knooppunten (transferia) waar de verschillende OV-verschijningsvormen en andere modaliteiten bij elkaar komen kan de reiziger overstappen. Ook transferia met parkeergelegenheid op de overgang van stedelijk kerngebied naar het centrum passen binnen dit kader. Verder is een goed verband nodig tussen de ontwikkeling van OV-voorzieningen en nieuwe woongebieden en (arbeidsintensieve) bedrijfslocaties. Dit is belangrijk voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Assen met hoogwaardig openbaar vervoer en een goede doorstroming in het gehele gebied zijn hiervoor van belang.

Het goederenvervoer moet een aantal locaties binnen het stedelijk kerngebied BrabantStad kunnen bedienen. Specifiek gaat het hierbij om de bedrijventerreinen en in

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

het algemeen om de stedelijke distributie. In de Regionale Netwerkvisies is daar rekening mee gehouden. Op hun grondgebied kunnen gemeenten nadere eisen stellen aan de gebruikte goederenvoertuigen. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, kunnen ze een milieuzonering instellen. Ook het definiëren van daarbij behorende bevoorradingsprofielen is mogelijk. Dit gebeurt in overleg met het betrokken bedrijfsleven.

Het stedelijk kerngebied BrabantStad is aangesloten op het Brabantse vaarwegennet. Voor bulkvervoer en containervervoer dat niet aan tijd is gebonden krijgt het vervoer over water prioriteit. Voor bedrijven met dit soort goederenstromen heeft vestiging op bedrijventerreinen met een waterontsluiting een duidelijke meerwaarde. Samen met betrokken partijen, stimuleert de Provincie vestiging van deze bedrijven op 'multimodaal ontsloten bedrijventerreinen'. Dat betekent dat ze naast de weg ook via water en/of spoor toegankelijk zijn. Bedrijven waarvoor vervoer over water geen optie is, raadt de Provincie een andere vestigingslocatie aan.

Binnen het gebiedstype 'stedelijk kerngebied Brabant-Stad' kan een verdere verfijning nodig zijn. Dit is aan de orde bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in gemeentelijke en regionale plannen. Betrokken partijen kunnen daarop het ontwerp van de netwerken voor de verschillende modaliteiten afstemmen. Denk hierbij aan concentraties van kantoorlocaties, bedrijventerreinen (zie onder) en grotere aaneengesloten woongebieden (vinexlocaties).

Regionale stedelijke kernen

Regionale stedelijke kernen zijn de overige Brabantse steden met een belangrijke regionale verzorgingsfunctie. Ze verzorgen een belangrijk deel van de regionale woning-behoefte. Ze kenmerken zich door hogere dichtheden in het centrum en lagere dichtheden aan de randen. Er is ruimte voor bedrijvigheid. In de zwaarste milieu-

categorieën gelden beperkingen voor de vestiging van bedrijvigheid. In de afweging tussen de duurzaamheids-pijlers leiden deze karakteristieken tot een keuze die sterk lijkt op die van het stedelijk kerngebied BrabantStad. De grootte van regionale stedelijke kernen is vooral geschikt voor verplaatsingen per fiets. Dit vervoermiddel heeft voor de binnenstedelijke verplaatsingen dan ook prioriteit. Voor de bereikbaarheid van de regionale stedelijke kernen is de auto als vervoermiddel dominant. Openbaar vervoer (trein, hoogwaardig openbaar vervoer en streekbusvervoer) biedt goede verbindingen met andere stedelijke kernen. Het voldoen aan de binnenstedelijke vervoersbehoefte kan op diverse manieren.

Het aandeel van het openbaar vervoer is echter beperkt. De Provincie zoekt daarom, samen met gemeenten, naar maatwerk. Dit is nodig om effectief en efficiënt in te spelen op de vraag naar binnenstedelijk openbaar vervoer. Voor bereikbaarheid vanuit de regio is vooral de auto belangrijk en is het openbaar vervoer aanvullend. Anders is het voor de verbinding met het stedelijk kerngebied BrabantStad en de centrumgebieden. Hier is het openbaar vervoer wel van belang. Daarom stimuleert de Provincie op deze verbindingen deze vervoerswijze. In de Regionale Netwerkvisies houden de partners hiermee rekening.

Het parkeerbeleid bedient de regionale bereikbaarheid per auto voldoende. Maar om de leefbaarheid niet te veel aan te tasten en om de het fietsen te stimuleren, kunnen in de centra wel beperkingen gelden voor het aantal parkeerplaatsen en de gratis beschikbaarheid daarvan.

De bereikbaarheid van regionale stedelijke kernen speelt voor het goederenvervoer vooral voor de distributiesector en voor koeriers- en expressdiensten. Ook voor deze doelgroep is een afweging nodig tussen de bereikbaarheidsinspanningen en de leefbaarheidsaspecten in de regionale stedelijke kernen. Ook de bereikbaarheid van

bedrijventerreinen heeft in verband met het goederenvervoer in de Regionale Netwerkvisies nadrukkelijk aandacht gekregen.

De meeste regionale stedelijke kernen in Noord-Brabant zijn aangesloten op het Brabantse vaarwegennet. Voor bulkvervoer en containervervoer dat niet aan tijd is gebonden, krijgt het vervoer over water prioriteit. Voor bedrijven met dit soort goederenstromen heeft vestiging op bedrijventerreinen aan het water een duidelijke meerwaarde. Samen met betrokken partijen stimuleert de Provincie vestiging van deze bedrijven op 'multimodaal ontsloten bedrijventerreinen'. Dat betekent dat ze naast de weg ook via water en/of spoor toegankelijk zijn. Bedrijven waarvoor vervoer over water geen optie is, raadt de Provincie een andere vestigingsplaats aan.

Stedelijke periferie

De stedelijke periferie (of ring) ligt tussen stad en landelijk gebied. Er zijn woonmilieus in lage dichtheden te vinden. Dit gebied is voor zijn voorzieningen vooral afhankelijk van de stedelijk kerngebied BrabantStad en de regionale stedelijke kernen. De verplaatsingsafstanden zijn daardoor gemiddeld wat groter dan in de stedelijk kerngebied BrabantStad. Voor de stedeling heeft dit gebied een recreatieve functie.

De auto en de fiets zijn hier de belangrijkste vervoermiddelen. Regionale fietsnetwerken geven een goede verbinding met de andere stedelijke gebieden. Ook de omliggende landelijke regio's zijn per fiets goed bereikbaar. Inspanningen op het autonetwerk zijn vooral gericht op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ze zijn afhankelijk van de functie in de Regionale Netwerkvisie, ook wat betreft de bereikbaarheid.

De vraag naar openbaar vervoer is op deze verbindingen niet bijzonder groot. Het openbaar vervoer ontsluit via de doorstroommassen van het streekvervoer delen van de

stedelijke periferie. Voor die delen waar dit niet het geval is, voldoen efficiënte ontsluitende voorzieningen aan de vraag. Deze voorzieningen bieden aansluiting op knooppunten in het verbindende net. De bereikbaarheid van de stedelijke periferie is voor het goederenvervoer minder van belang, behalve wat betreft de bedrijven-terreinen in dit gebied. In bepaalde gevallen moet de inrichting ook voldoen aan de eisen die het goederenvervoer stelt. Het gaat dan om wegen in de netwerkvisie die een functie hebben voor het doorgaande verkeer.

5.3.2 Landelijke regio's

Kernen in het groen

Kernen in het groen zijn de middelgrote kernen (> 7.500 inwoners) buiten de stedelijke regio's. Deze gebieden hebben een woonfunctie. Daarnaast is er ruimte voor lokaal gebonden bedrijvigheid. De voorzieningen zijn gericht op de eigen inwoners.

De auto én de fiets zijn hier de vervoermiddelen. Regionale fietsnetwerken hebben een belangrijke recreatieve functie. Ze functioneren ook als verbinding tussen de kernen in het groen en de stedelijke periferie. De partners maken regionale afspraken over de ontwikkeling en instandhouding van het fietsnetwerk. Automobilisten hebben in de middelgrote kernen andere bereikbaarheidsproblemen dan in en rondom steden. Daarom benadert de Provincie de facilitering van het autogebruik hier vooral vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit laatste kan voor gemeenten aanleiding zijn om parkeerregulering in te voeren.

In het landelijk gebied heeft het openbaar vervoer een belangrijke sociale functie. Het biedt mobiliteit en bereikbaarheid aan mensen die geen auto hebben. De Provincie organiseert het openbaar vervoer zo, dat het zo optimaal mogelijk voldoet aan deze functie. Dit gebeurt in overleg met de regionale partners in het landelijk gebied. Kernen in het groen hebben altijd een

ontsluitende of verbindende OV-voorziening (lijndienst, buurtbus, regiotaxi). Alleen bij voldoende vraag naar openbaar vervoer is een vast netwerk (bijvoorbeeld reguliere lijndienst) rendabel te exploiteren. In de kernen in het groen is geen ruimte voor doorgaand goederenvervoer. Alleen bedienend goederenvervoer krijgt toegang (eventueel met beperkingen).

Agrarische cultuurlandschappen

Landbouw is de dominante functie in agrarische cultuurlandschappen. Kleinere kernen (< 7.500 inwoners) kennen vaak alleen wat basisvoorzieningen.

Auto en fiets zijn hier de belangrijkste vervoermiddelen. De bereikbaarheid van agrarische bedrijven moet vooral voor het agrarisch goederenvervoer verzekerd zijn. De regionale partners houden hiermee specifiek rekening; zowel in de Regionale Netwerkvisies als in het duurzaam veilig wegontwerp. Daarnaast is de landschappelijke inpassing van wegen in het agrarisch cultuurlandschap (volgens het Groenbeleidsplan) een belangrijk thema. Voor fietsers is er een regionaal fietsnetwerk. Dit netwerk sluit goed aan op allerlei bestemmingen in de regio. Scholenconcentraties krijgen in het fietsnetwerk speciale aandacht. Ook recreatieve routes maken deel uit van het netwerk. Stroomwegen in het gebied vormen geen onveilige barrières voor fietsers. Het openbaar vervoer biedt een ontsluitende functie op maat, bijvoorbeeld door een regiotaxi. Het openbaar vervoer dient vooral als sociale vangnetvoorziening.

Regionale natuur- en landschapseenheden

Regionale natuur- en landschapseenheden zijn gebieden waar natuur- en landschapswaarden het provinciale beleid bepalen. Voorzieningen zijn kleinschalig en goed ingepast in het landschap. Het beleid richt zich op ontsnippering van natuur en landschap. Aan de andere kant wonen en werken in deze gebieden ook mensen. De agrarische hoofdstructuur maakt deel uit van dit gebiedsprofiel.

Onbereikbaarheid van natuurgebieden binnen de regionale natuur- en landschapseenheden kan de kwaliteit ervan versterken. Ook kan die bijdragen aan de vermindering van licht- en geluidshinder van het wegverkeer. De natuurgebieden zijn toegankelijk voor voetgangers en fietsers. De recreatieve fietsroutes binnen dit gebied zijn onderdeel van het regionale fietsroutenetwerk. Of ze sluiten er op aan.

De plekken waar mensen hier wonen en werken, moeten wel bereikbaar blijven. Dit geldt voor zowel de auto als het (agrarisch) goederenvervoer. Maar de kwaliteit van die bereikbaarheid is anders dan in andere delen van de landelijke regio's. Dit vanwege de natuur- en landschapswaarden. Het openbaar vervoer biedt een ontsluitende functie op maat. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld een Regiotaxi en incidenteel een passerende lijndienst. Het parkeren van de auto vindt plaats op 'eigen erf' of op natuurtransferia. Dit zijn parkeergelegenheden aan de rand van natuurgebieden met specifieke voorzieningen zoals fietsverhuur en horeca- en informatievoorzieningen.

5.3.3 Bedrijventerreinen

Vitale bedrijventerreinen zijn onmisbaar voor de economische motor van Noord-Brabant. Bovendien hebben ze een belangrijke functie in het creëren van werkgelegenheid. De gebiedsprofielen voor bedrijventerreinen zijn vooral belangrijk voor de uitwerking van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Het gaat dus niet om specifieke kantoorlocaties (bijvoorbeeld 'brainport' binnen het SRE-gebied). Die passen prima binnen stedelijk kerngebied Brabantstad en regionale stedelijke kernen. Voor kantoorlocaties is een goede bereikbaarheid belangrijk voor werknemers en klanten.

Wél gaan de gebiedsprofielen voor bedrijventerreinen over concentraties van bedrijven die sterk afhankelijk zijn van de aan- en afvoer van goederen, of daar hun

geld mee verdienen (productiebedrijven en logistieke bedrijven). Dergelijke bedrijventerreinen zijn over het algemeen op drie locaties te vinden: binnen of aan de rand van het stedelijk kerngebied BrabantStad, in een regionale stedelijke kern of in een kern in het groen.

Grootschalig industrieel complex

Het zeehaventerrein Moerdijk is een grootschalig industrieel complex met een nationale uitstraling. Het is op verschillende manieren rechtstreeks bereikbaar: via een diep vaarwater, via het spoor en via het hoofdwegennet. Voor werknemers is collectief bedrijfsvervoer beschikbaar. Het openbaar vervoer rijdt naar behoefte van de betrokken bedrijven. Ook de bereikbaarheid per fiets is gefaciliteerd.

(Regionale) bedrijventerreinen

(Regionale) bedrijventerreinen zijn bedoeld voor onder meer productie en logistieke bedrijvigheid. Bedrijventerreinen zijn of worden rechtstreeks aangesloten op de wegen uit de Regionale Netwerkvisie en het kwaliteitsnet goederenvervoer. In bepaalde gevallen zijn zij op meerdere manieren bereikbaar.

Bedrijventerreinen zijn direct aangesloten op lokale en regionale fietsroutenetwerken in alle benodigde richtingen. Bovendien hebben ze veilige fietsvoorzieningen op het terrein zelf. Afhankelijk van de vervoersvraag en de ligging, zijn deze terreinen ontsloten door het openbaar vervoer. Een andere mogelijkheid is dat het openbaar vervoer rijdt naar behoefte van de bedrijven. Parkeren van auto én fiets wordt naar behoefte geregeld.

Intensieve agrarische bedrijvigheid

Gebieden met intensieve agrarische bedrijvigheid stellen speciale eisen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Landbouw Ontwikkelingsgebieden (LOG) en glastuinbouwcomplexen. Deze gebieden zijn rechtstreeks aangesloten op de wegen uit de Regionale Netwerkvisie. Hierbij is specifieke aandacht nodig voor intensief goederenvervoer (agrologistiek).

Voor fietsers is er een regionaal netwerk van fietsverbindingen. Dit netwerk sluit goed aan op herkomsten en bestemmingen in de regio. Speciale aandacht is er voor scholenconcentraties. Ook recreatieve routes zijn onderdeel van het netwerk. Stroomwegen in het gebied vormen geen onveilige barrières voor fietsers. Het openbaar vervoer rijdt naar behoefte van de betrokken bedrijven.

6 Samenwerken, sturen en uitvoeren

Veel partijen houden zich bezig met het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem. Mobiliteitsproblemen zijn echter niet langer door de overheden afzonderlijk op te lossen. Samenwerking tussen de overheden, maar ook met het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties is onontbeerlijk. De provincie heeft een specifieke rol in het sturen op deze samenwerking zodat het beleid ook in samenhang uitgevoerd wordt.

6.1 Samenwerken

‘Decentraal wat kan, centraal wat moet’ is een belangrijk gezegde in de Nota Mobiliteit. Problemen zijn het beste daar aan te pakken waar ze de kop opsteken. De Provincie Noord-Brabant focust zich daarom met haar mobiliteitsbeleid op een regionale aanpak. Op dit schaalniveau komen de meeste verplaatsingen voor. Hier ligt ook de sleutel tot de oplossing van veel bereikbaarheidsproblemen.

Concreet wil de Provincie met dit PVVP het regionale denken en doen bij de gemeenten versterken. De in de afgelopen jaren opgebouwde GebiedsGerichte Aanpak (GGA) en de samenwerking in BrabantStad zijn hierin belangrijke structuren. De provincie verwacht van de partners een actieve inbreng en gemeentegrensoverstijgend

denken en handelen. Daarbij gaat het om het oplossen van mobiliteitskelpunten en het verhogen van de uitvoeringskracht.

Bij het aanpakken van knelpunten en kansen staat niet het eigen grondgebied centraal, maar de burger. De Provincie zet zich in om de partners op één lijn te krijgen in hun aanpak van problemen.

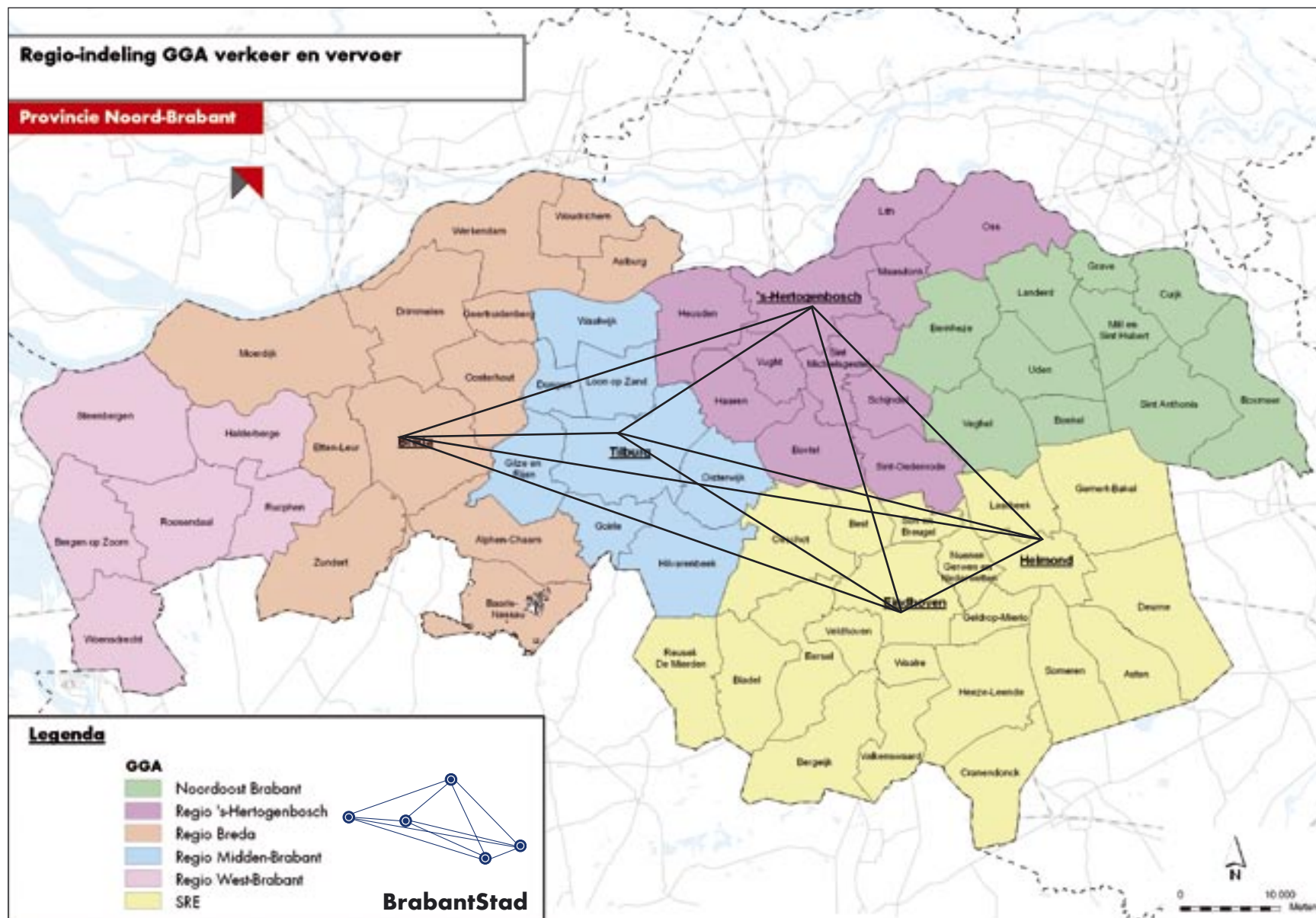
De Provincie Noord-Brabant wil op meerdere manieren investeren in versterking van de regionale samenwerking:

- de Provincie neemt als volwaardig partner deel aan de (inter)regionale samenwerkingsverbanden;
- Provincie, gemeenten, Rijk, Politie, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties komen gezamenlijk tot voorstellen over de manier waarop ieders inbreng in GGA-regio's en BrabantStad vorm krijgt. Dit doet recht aan de verantwoordelijkheid en betrokkenheid van alle partners (essentieel onderdeel 27*);
- de Provincie draagt financieel bij aan de (uitbreiding van de) procesmatige ondersteuning van GGA-regio's. Een externe regiocoördinator is hiervoor verantwoordelijk. Hij of zij draagt het PVVP actief uit;
- de regionale partners komen gezamenlijk tot regionale probleemanalyses en beleidsagenda's voor elke GGA-regio en BrabantStad. Elke twee jaar vindt een actualisatie plaats als inhoudelijke basis voor de samenwerking (essentieel onderdeel 25*);
- samen met de partners, werkt de Provincie aan meerjarige maatregelenpakketten en jaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Het gaat hierbij om integrale regionale afspraken;
- de Provincie cofinanciert de regionale uitvoeringsprogramma's;

- verder neemt de Provincie de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de verschillende schaalniveaus, zowel qua beleid als qua uitvoering;
- De BrabantStad-steden vervullen, samen met de Provincie, een schakelfunctie tussen BrabantStad en de GGA-regio's. Dit geldt voor de delen van hun mobiliteitsbeleid die samenhangen met hun regionale centrumfunctie (essentieel onderdeel 26*);
- de Provincie vervult op haar beurt een schakelfunctie tussen het Rijk en BrabantStad;
- de Provincie vervult ook de schakelfunctie tussen de regio's en de bureaus (provincies, kaderwetgebieden en België).

Problemen die lokaal op te lossen zijn, blijven de lokale overheden vanuit hun verantwoordelijkheid als wegbeheerder uiteraard zelf aanpakken. Daarvoor is regionale afstemming niet nodig.

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.



Figuur 4: Gebiedsgerichte aanpak en samenwerking BrabantStad

Samenwerkingsvorm

De regionale samenwerking vraagt inhoudelijk veel van de betrokken partijen. Ze moeten bereid zijn om binnen het regionale verband hun eigen beleid te beoordelen. Ten tweede moeten ze daarover afspraken maken met de regionale partners. Dit gebeurt in de vorm van integrale regionale maatregelenpakketten en uitvoeringsprogramma's (essentieel onderdeel 24*).

In bestuurlijk-juridische zin denkt de Provincie aan een lichte samenwerkingsvorm voor zowel de GGA-regio's als BrabantStad. Deze werkwijze respecteert de eigen bevoegdheden van de deelnemende partijen, bijvoorbeeld in de vorm van convenanten. De partners bekijken tenminste één keer in de vier jaar of de gekozen samenwerkingsvorm nog voldoet. Voorlopig is de Provincie niet van plan om de bestaande samenwerkingsverbanden ter discussie te stellen.

6.2 Sturen

Positie van het provinciaal bestuur

In het huidige duale bestuurlijke stelsel is er een duidelijke taakverdeling tussen Provinciale Staten (PS) en Gedeputeerde Staten (GS). Dat geldt ook voor het mobiliteitsbeleid en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Provinciale Staten beslissen over de doelstellingen en de (financiële) kaders van het beleid.

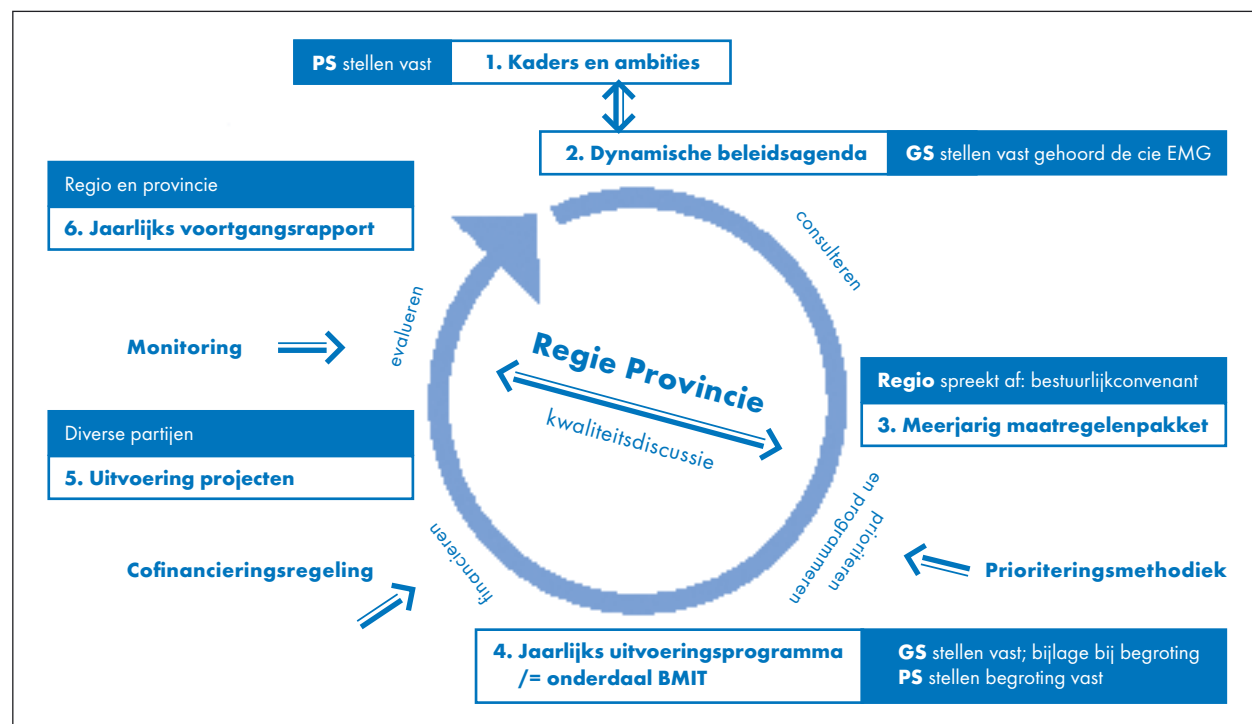
Zij stellen de essentiële onderdelen van het beleid vast. Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid. Zij informeren Provinciale Staten over de te nemen maatregelen en de financiële consequenties daarvan.

Concreet beslissen Provinciale Staten over het PVVP-deel 'Kaders en Ambities' en het bijbehorende doelenschema. Gedeputeerde Staten besluiten over de dynamische beleidsagenda en de cofinanciering van regionale maatregelenpakketten. Dit doen ze na eerst de statencommissie te hebben gehoord. Figuur 5 geeft de

uitvoeringsstrategie schematisch weer. In paragraaf 6.3 en op de achterkant van het doelenschema is de uitvoeringsstrategie nader toegelicht.

Sturen en ruimte geven

De uitvoeringsstrategie van het PVVP kenmerkt zich door een balans tussen sturen en ruimte geven. De inhoudelijke sturing bestaat uit de kaderstellende werking van de essentiële onderdelen van het PVVP. De wijze waarop de provincie die kaderstelling wil vormgeven in de verhouding tussen Provincie en gemeenten duiden we aan met het begrip horizontalisering.



Figuur 5: Schematische weergave van de uitvoeringsstrategie

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

Een uitleg van beide begrippen volgt hieronder.

Kaderstelling: essentiële onderdelen

De Provincie kan de PVVP-doelen niet alleen realiseren. Via de essentiële onderdelen stelt de Provincie veilig dat zowel regionaal als lokaal de PVVP-doelen uitgangspunt zijn voor het beleid: de essentiële onderdelen van dit PVVP zijn op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer verplichtend voor de gemeenten in Noord-Brabant⁴. Zij moeten in hun beleid herkenbaar uitvoering geven aan deze essentiële onderdelen (essentieel onderdeel 23*). Dat vormt het belangrijkste beoordelingscriterium bij het verdelen van financiële middelen. Concreet betekent dit dat in de regionale maatregelenpakketten een uitwerking moet komen van de verschillende essentiële onderdelen. In bijbehorende bestuursovereenkomsten maken de regionale partners concrete afspraken over ieders taken, rollen en verantwoordelijkheden. De PVVP-kaders bieden gemeenten en regio's ruimte om hun verantwoordelijkheid te nemen. Maar ook om eigen accenten te leggen en initiatief te tonen. De Provincie daagt de regio daarbij uit om met creatieve en innovatieve oplossingen te komen.

Horizontalisering

Dit PVVP introduceert het sturingsconcept horizontalisering. Doel hiervan is de PVVP-doelen binnen de vastgestelde beleidskaders te realiseren. De Provincie dwingt deze beleidskaders (essentiële onderdelen) niet af door een gedetailleerde regelgeving. In plaats daarvan spreekt zij partijen aan op hun professionele kwaliteiten en verantwoordelijkheden. Discussies met gemeenten gaan niet meer over het wel of niet voldoen aan de subsidievoorwaarden. De kwaliteit, en de effectiviteit in het bijzonder, van de maatregelen is voortaan onderwerp van gesprek.

⁴ Met uitzondering van de gemeenten die onderdeel uitmaken van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

Oftewel: leveren nieuwe projecten de gewenste bijdrage aan verbetering van bereikbaarheid, veiligheid en/of leefbaarheid?

De betrokken partners leggen aan elkaar verantwoording af binnen de gestelde kaders. Dat vraagt om duidelijke rollen, taken, verantwoordelijkheden en spelregels, waaraan ze elkaar kunnen houden. Het concept van horizontalisering gaat uit van horizontale verantwoording: verantwoording van gemeenten aan gemeenten, van regionale partner aan regionale partner.

Door uitgebreide regels en richtlijnen te vermijden, ontstaat ruimte voor regionaal denken, eigen verantwoordelijkheid en professionaliteit. Uiteindelijk hebben alle partners belang bij een goede oplossing voor ervaren problemen. Inhoudelijke deskundigheid is daarbij een solide basis waarop partners elkaar kunnen vinden.

6.3 Uitvoeren

Het regionaal ontwikkelen van horizontalisering is bepalend voor het welslagen van dit PVVP. Binnen de uitvoeringsstrategie is een aantal belangrijke documenten en instrumenten benoemd. Zij dragen elk op hun eigen manier bij aan een regionaal samenhangende uitvoering van het beleid.

Uitvoeringsstrategie: documenten

Dynamische beleidsagenda en regionale beleidsagenda's

De dynamische beleidsagenda van dit PVVP geeft een overzicht van de prestaties op hoofdlijnen voor de komende jaren. Het is aan de Provincie en haar partners (in regio's georganiseerde gemeenten, maatschappelijke organisaties, Rijkswaterstaat, reconstructiecommissies) om deze prestaties te leveren.

De dynamische beleidsagenda is daarmee een uitvoeringsgerichte vertaling van 'Kaders en Ambities'. De agenda geeft aan hoe de partners de beoogde doelen uit het doelschema kunnen realiseren. Hierbij is het extra belangrijk de toezeggingen van iedere partner vast te leggen. Eén op één sturen op resultaten is immers vaak niet mogelijk; autonome ontwikkelingen hebben we nu eenmaal niet in de hand. Welke activiteiten de Provincie op bovenregionaal en nationaal niveau uitvoert en welke helemaal zelfstandig, staat ook in de dynamische beleidsagenda.

Ook de regionale beleidsagenda's zijn onderdeel van de dynamische beleidsagenda. Deze agenda's vormen de inhoudelijke basis van de regionale samenwerking. Ze zijn gebaseerd op een analyse van de regionale mobiliteitsproblemen. In de regionale beleidsagenda leggen de samenwerkende overheden een aantal zaken vast: welke problemen ze gezamenlijk gaan aanpakken én met welk ambitieniveau.

De kracht van de dynamische beleidsagenda zit in de realiteitszin van het document. De agenda gaat niet alleen over wenselijkheid, maar ook over uitvoerbaarheid. En daarmee over beschikbare middelen, rollen, taken en verantwoordelijkheden. Het dynamische karakter van de beleidsagenda garandeert dat er ruimte is voor nieuwe inzichten.

Integrale regionale maatregelenpakketten en jaarlijkse regionale uitvoeringsprogramma's

Centraal in de regionale samenwerking staat een doorlopende discussie over de kwaliteit en effectiviteit van nieuwe maatregelen. Om dit vorm te geven werken de regio's de regionale beleidsagenda's uit. Dit gebeurt in de vorm van een meerjarig integraal regionaal maatregelen-

* De essentiële onderdelen van het PVVP zijn die onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en het PVVP. Ze zijn ook belangrijk voor samenhang tussen het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. Een overzicht van de essentiële onderdelen treft u aan in bijlage 2.

pakket. Hierin staan concrete activiteiten, benodigde middelen en een planning. Het actueel houden van de regionale maatregelenpakketten vindt regelmatig plaats. De uitvoering van de beleidsagenda en nieuwe inzichten vormen hiervoor de basis. De meerjarige regionale maatregelenpakketten zijn de basis voor de jaarlijkse integrale regionale uitvoeringsprogramma's. Deze programma's bevatten alleen projecten die klaar zijn voor uitvoering in het eerstvolgende jaar. De Provincie regisseert de discussie over de kwaliteit van de nieuwe projecten in het uitvoeringsprogramma. Een prioriteringsmethode (zie hieronder) ondersteunt deze discussie.

Jaarlijks voortgangsrapport

In een jaarlijks voortgangsrapport vermelden de regio's de voortgang van de uitvoering van het regionaal maatregelenpakket. Ook de effecten die de maatregelen hebben op de mobiliteitsproblemen in de regio komen aan bod. Een belangrijke bron van informatie is daarbij de regionale monitoring en evaluatie die wordt uitgevoerd onder regie van de Provincie (zie ook hoofdstuk 8). Daarnaast geeft het voortgangsrapport inzicht in het proces van horizontalisering binnen de regio.

Uitvoeringsstrategie: instrumenten

Prioriteringsmethode

De Provincie Noord-Brabant stelt de regio's (GGA en BrabantStad/SRE) een prioriteringsmethode ter beschikking. Deze methode biedt hulp bij het opstellen van het regionaal uitvoeringsprogramma. De prioriteringsmethode ondersteunt de discussie over de kwaliteit van projecten voor het regionaal uitvoeringsprogramma. De betrokken overheden geven de projecten gezamenlijk een 'score': op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De uitslag geeft een geobjectiverd beeld van de kwaliteit van de ingediende projecten, die voor cofinanciering in aanmerking komen. De resultaten van de prioriteringsmethode zijn beslissingsondersteunend voor de uiteindelijke bestuurlijke besluitvorming over de prioriteit van projecten.

(Co)financieringsregeling

De Provincie Noord-Brabant is van subsidiëring van individuele gemeentelijke projecten overgegaan op het cofinancieren van regionale integrale uitvoeringsprogramma's. Hiermee wil de Provincie de samenhang in de beleidsuitvoering bevorderen. De uitvoeringsprogramma's die de regio's jaarlijks opstellen, komen in aanmerking voor 50% cofinanciering. Binnen de programma's zijn de regio's vrij om het cofinancieringspercentage per project te variëren. Daarmee kunnen specifieke speerpunten binnen de programma's extra worden gehonoreerd. De regio's moeten bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma en de verdeling van de cofinancieringsmiddelen aan een aantal proceseisen voldoen. Het belangrijkste is dat de regio een gedegen discussie moet hebben gevoerd. Onder meer over de kwaliteit van de projecten (effectiviteit en efficiëntie) en hun regionale karakter. Maar ook over de bijdrage aan de doelstellingen van het PVVP en de regionale beleidsagenda. Deze eisen staan in de provinciale cofinancieringsregeling.

Monitoring en evaluatie

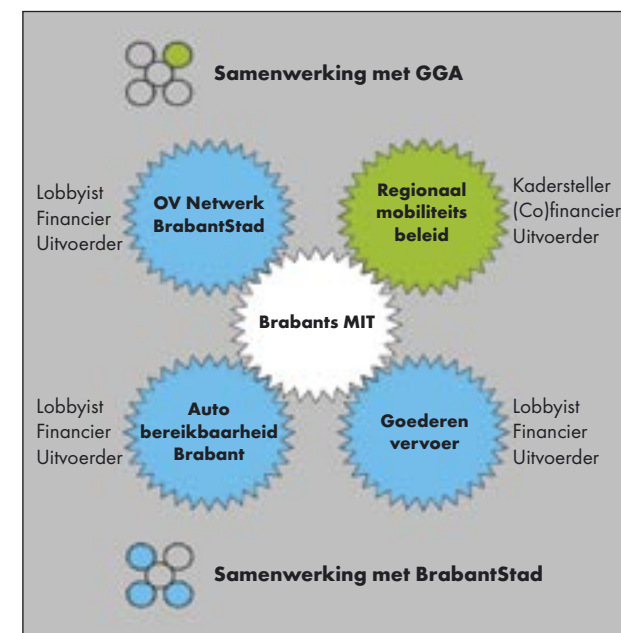
Monitoring en evaluatie zijn belangrijke aspecten van horizontalisering. Informatie over geboekte resultaten vormt de basis voor het creëren van een gezonde rivaliteit in en tussen de regio's. Zonder daarbij overigens te vervallen in een starre afrekencultuur, die contraproductief werkt. De doelgerichtheid en regionale ambities nemen juist toe door rivaliteit op met name vakinhoudelijk gebied. De jaarlijkse voortgangsrapportage wordt gepresenteerd door GGA-regio's en BrabantStad in het Platform Verkeer en Vervoer. Daarnaast kan beleidsevaluatie op basis van het voortgangsrapport voor Provinciale Staten aanleiding zijn voor gerichte bijsturing.

6.4 Rollen Provincie bij de uitvoering

De Provincie heeft in het mobiliteitsbeleid meerdere rollen. Onderstaand model (figuur 6) plaatst de ver-

schillende rollen ten opzichte van de schaalniveaus waarop de beleidsinspanningen zich richten. Het gaat om vier clusters van beleidsuitvoering (programma's), met ieder een eigen financiering en aansturing die bovendien op elkaar ingrijpen.

Wat het (inter)nationale schaalniveau betreft, is de Provincie de eerst handelende partij. Waar nodig raadpleegt ze de Brabantse partners. Verder staat de Provincie voor het Brabants belang in gesprekken met het Rijk, Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vlaamse Provincies en Gewesten en de Europese Unie, waar het gaat om de programmaclusters OV-netwerk BrabantStad, (auto)bereikbaarheid BrabantStad en Goederenvervoer.



Figuur 6: Samenspel van raderen en rol provincie daarin.

De Provincie kiest voor een actief betrokken rol. Dat betekent ook: het waar nodig doen van voorstellen voor mede- of voorfinanciering en uitvoering van concrete projecten. Daarbij respecteert de Provincie de positie van het SRE als WGR-plusregio. Op het niveau van 'Brabant totaal' - de samenhang binnen stedelijk netwerk BrabantStad- zijn BrabantStad en het SRE onmisbare partners. Het stellen van kaders komt dan ook tot stand in goed overleg met deze partners. Daarbij vervult de Provincie een schakelfunctie tussen het Rijk en het stedelijk netwerk BrabantStad.

Op het regionale schaalniveau vraagt de horizontalisering als sturingsconcept van het PVVP van de provincie een brede rolinvulling. De provincie heeft in het regionaal mobiliteitsbeleid primair de rol van kadersteller, maar daarnaast ook een rol als budgethouder en regionaal partner. De aard van de drie provinciale rollen op het regionale schaalniveau wordt hieronder uitgelegd.

Kadersteller

In de vorm van de essentiële onderdelen, stelt de Provincie kaders aan het regionaal en gemeentelijk vervoerbeleid:

- op lokaal niveau hebben de gemeenten hun eigen verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en de interne bereikbaarheid. De essentiële onderdelen zijn daarbij kaderstellend;
- op het regionale schaalniveau is de Provincie vooral sturend, begeleidend en faciliterend. De Provincie ziet erop toe dat in de regionale maatregelenpakketten de essentiële onderdelen tot uitdrukking komen.

Budgethouder

De Provincie is budgethouder van de gedecentraliseerde Rijksmiddelen: de Brede Doeluitkering (BDU). Deze middelen zijn voor verschillende financieringen inzetbaar. Onder meer voor de (co)financiering van integrale regionale maatregelenpakketten. Maar ook voor grote

regionale en bovenregionale projecten. En voor provinciebrede projecten en het openbaar vervoer.

Daarnaast kan de Provincie ook eigen middelen inzetten voor de realisatie van regionale projecten. Bijvoorbeeld voor maatregelen op haar eigen wegennet. Vanuit haar rol als budgethouder en kadersteller, streeft de Provincie altijd naar effectieve en efficiënte maatregelen.

Uitvoerder

Naast kadersteller en budgethouder, is de Provincie ook een partner in de uitvoering van projecten. Dit is formeel het geval in BrabantStad en GGA-verband. Maar ook incidenteel kan deze rol vorm krijgen. Gezamenlijk maken partijen afspraken over beleidsdoelen (regionale beleidsagenda) en op te pakken activiteiten (regionaal maatregelenpakket). Vervolgens komen planning, financiering en rollen in de uitvoering aan de orde. Met die afspraken legt de Provincie zich vast op meerjarige uitvoeringsprogramma's. Deze programma's zijn leidend voor de eigen werkplanning. In haar rol als uitvoerder werkt de Provincie samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van de A59 door publiek-private samenwerking.

7 Financiering

De beschikbare financieringsbronnen voor het realiseren van de doelstellingen in dit PVVP staan centraal in dit hoofdstuk. Het gaat zowel om de eigen provinciale middelen als om de middelen van partners.

7.1 Financieringsbronnen

Voor de financiering van het mobiliteitsbeleid in Noord-Brabant zijn drie bronnen voorhanden: gedecentraliseerde Rijksmiddelen, eigen provinciale middelen en middelen van partners.

Gedecentraliseerde Rijksmiddelen voor regionale mobiliteit

Dit betreft de Brede Doeluitkering (BDU). Hierin zijn alle voormalige Rijksbijdragen voor specifieke doelen samengebracht. Onder meer de Gebundelde Doeluitkering (GDU), de GDU+, de openbaar vervoersuppletie, het vervoersmanagement en Duurzaam Veilig. Deze ‘ontschotting’ door het Rijk geeft Provincies en WGR-plusregio’s, als budgethouder van de BDU, meer vrijheid. Zij kunnen hierdoor met middelen schuiven tussen de verschillende onderdelen van het mobiliteitsbeleid. De BDU is uitdrukkelijk (ook) bedoeld voor het cofinancieren van gemeentelijke en regionale projecten.

Eigen provinciale middelen

De Provincie beschikt onder andere via de opcenten van de motorrijtuigenbelasting over eigen inkomsten. Daarnaast ontvangt de provincie ook gelden van het Rijk uit het Provinciefonds. Over de verdeling van die middelen kunnen Provinciale Staten in principe autonoom beslissen. Daarbij wordt in ieder geval onderscheid gemaakt tussen:

- structurele middelen voor onder meer beheer, onderhoud, aanleg en reconstructie van provinciale wegen, innovatie, dynamisch verkeersmanagement, Personenvervoer van Morgen;
- eenmalig toegekende middelen voor specifieke projecten of programma’s. Bijvoorbeeld OV-netwerk BrabantStad, A4-zuid, stedelijke tangenten en kanalen.

Middelen die partners inbrengen en/of besteden

Hierbij gaat het onder meer om de eigen bijdragen van gemeenten aan cofinanciering, het bedrijfsleven, het Rijk (waaronder het MIT) en de EU. De Provincie heeft indirect invloed op de manier waarop partners deze middelen inzetten voor regionale mobiliteitsdoelstellingen. Bijvoorbeeld door afspraken, convenanten en cofinancieringsovereenkomsten. Constructies van Publiek Private Samenwerking zijn op zichzelf geen aparte financieringsbron. Wel bieden ze de Provincie mogelijkheden om op vernieuwende wijze grote infrastructurele projecten te financieren. Daarmee is het mogelijk projecten voor hetzelfde geld versneld en/of met meer kwaliteit te realiseren.

7.2 Bestedingen

De Provincie legt bij het inzetten van haar beschikbare middelen sterk het accent op uitvoering. Hierbij is er een onderscheid tussen provinciebrede en (boven)regionale belangen.

De Provincie draagt financieel bij aan projecten als sprake is van bovengenoemde belangen. Bovendien moet zij op basis van dit PVVP belang hechten aan de programma’s van projecten en oplossingen. De Provincie stelt per bestuursperiode de budgetten vast. Het Rijk bepaalt jaarlijks de omvang van de te verdelen middelen binnen het MIT. Voor de BDU worden budgetten 4 à 5 jaarlijks vastgesteld. De principes voor de besteding van de middelen zijn als volgt:

- de Provincie (co)financiert inspanningen op basis van hun eigen nut en effectiviteit. Dit ter versterking van provinciebrede belangen. De activiteiten hoeven in dit geval geen onderdeel te zijn van een breder maatregelenpakket of programma. Provinciale Staten nemen over deze onderwerpen apart besluiten. Het gaat hier dus om ‘projectgebonden’ financiering. In bepaalde gevallen zoekt de Provincie naar creatieve en innovatieve financieringsconstructies. De Provincie wil hiermee het hoogste rendement krijgen uit de inzet van de eigen middelen. Dit noemen we de vliegwielfunctie of het multiplier-effect. Voorbeelden zijn innovatie en instrumentontwikkeling. Maar ook het signaleren van ontwikkelingen in de samenleving en het creëren van kansen. Daarnaast behoren ook omvangrijke programma’s en projecten tot deze categorie. Zoals de Visie op de Brabantse Vaarwegen, de Visie OV of PPS A59;
- voor (boven)regionale opgaven stellen Provinciale Staten de kaders. Zij adviseren over de cofinanciering overeenkomstig de cofinancieringsregeling. Deze regeling maakt onderscheid tussen infrastructurele investeringsprojecten boven en onder de 11 miljoen euro:
 1. De cofinanciering van ‘grote’ projecten zal tot en met 2010 plaatsvinden op basis van separate dossiers waarover Provinciale Staten afzonderlijk besluiten;
 2. De provinciale bijdrage bij andere (boven-)regionale projecten is altijd een vorm van cofinanciering van een totaalpakket of -programma. De criteria voor cofinanciering zijn: samenhang, een effectieve en efficiënte uitvoering en wederkerigheid. Dit laatste betekent dat er binnen het regionale pakket voldoende aandacht is voor alle essentiële onderdelen uit dit PVVP. Daarnaast moeten de regionale partners ook hun eigen ambities in het maatregelenpakket kunnen

realiseren. En het houdt in dat alle partijen zich verantwoordelijk voelen; ze dragen actief bij en nemen (een deel van) de financiering op zich. De Provincie kent de cofinanciering toe als het regionaal uitvoeringsprogramma voldoet aan deze voorwaarden. Bovendien moet een goede discussie over de kwaliteit van de projecten vooraf zijn gegaan;

- Het kan voorkomen dat maatregelen op wegen van andere wegbeheerders de regionale mobiliteitsproblemen efficiënter oplossen dan maatregelen op het provinciale wegennet. Dit heeft te maken met de netwerkbenadering (zie paragraaf 4.1). In die gevallen kan de Provincie eigen middelen inzetten voor aanleg en reconstructie van wegen. Dit als aanvullende cofinanciering van regionale maatregelenpakketten.

Heroverweging bestedingen

Het vaststellen van het Provinciale bestuursakkoord is het moment om de dynamische beleidsagenda van dit PVVP opnieuw te herijken. Dan legt de Provincie de investeringen vast voor de uitvoering in die bestuursperiode. Evaluatie van de beleidsagenda vindt halverwege deze periode plaats. Die kan aanleiding zijn voor het bijstellen van financiële middelen. Twee keer per provinciale bestuursperiode evalueert en beoordeelt de Provincie, op grond van de (boven)regionale problematiek, het oplossend vermogen van de (boven)regionale maatregelenpakketten en uitvoeringsprogramma's en de mate waarin aan de essentiële onderdelen evenwichtig invulling wordt gegeven. Daartoe volgt en monitort de Provincie de voortgang van de uitvoering. Op basis van deze beoordeling bepaalt zij de hoogte van de cofinanciering voor de komende twee jaren, met een verwachting voor het derde en vierde jaar. Ook kan de beoordeling aanleiding zijn voor een strakkere of lossere sturing door de Provincie. Dit PVVP introduceert het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en

Transport (BMIT). Dit programma dient als integraal afwegingsinstrument voor de inzet van middelen en de keuze voor provinciale investeringen.

7.3 Brabants MIT

Het PVVP krijgt een integraal uitvoeringsprogramma. Hierin is de dynamische beleidsagenda vertaald in concrete projecten en maatregelen. Het uitvoeringsprogramma PVVP heeft de naam Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BMIT) gekregen. Daarmee sluit Noord-Brabant aan op de terminologie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit ministerie gebruikt een soortgelijk programma voor de infrastructurele werken.

Doel van het Brabants MIT is in de eerste plaats het behouden van overzicht. Daarnaast wil de Provincie hiermee de samenhang in de uitvoering van dit PVVP bewaken. Dit in relatie tot de inspanningen van andere partijen, zoals het Rijk, gemeenten en regio's en het bedrijfsleven. Bestedingen en investeringen kan de Provincie zo afwegen vanuit een breed geheel. Daarvoor geeft het Brabants MIT inzicht in alle geplande en lopende investeringen op het gebied van infrastructuur en mobiliteit van de Provincie, het Rijk, de GGA-regio's en BrabantStad, inclusief het SRE.

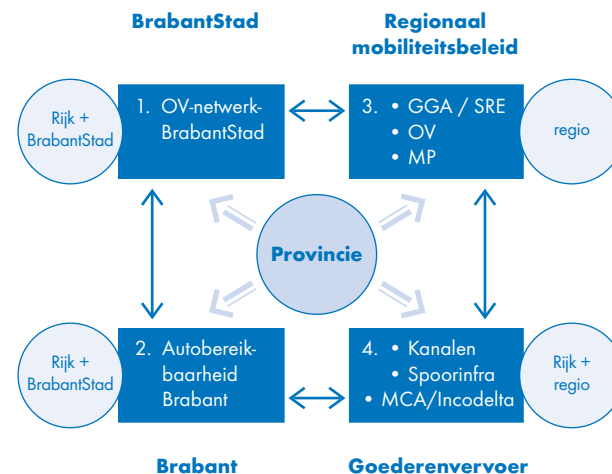
Het Brabants MIT is een uitvoeringsprogramma. Het programma toont dan ook alleen geplande of te realiseren investeringen met een status. De betrokken projecten en programma's in vier onderdelen ingedeeld (zie figuur 7):

1. OV-netwerk BrabantStad;
2. autobereikbaarheid Brabant: grootschalige weginfrastructuur (HWN);

3. regionale bereikbaarheid (regionale uitvoeringsprogramma's, OV-concessies, meerjarenprogramma provinciale wegen (MP));
4. goederenvervoer (vaarwegen, goederenspoorinfrastructuur).

Deze indeling vloeit voort uit:

- de combinatie van betrokken partijen bij het opstellen en/of goedkeuren van de investeringsprogramma's;
- de samenhang van de betrokken projecten/programma's wat betreft vervoerswijze, regio of omvang.



Figuur 7: Schema van beleidsthema's en geldstromen binnen het Brabants MIT

Onderdelen uit de dynamische beleidsagenda verschijnen in het BMIT, als ze vertaald zijn in concrete projecten of programma's die een investering nodig hebben. Omgekeerd geldt dat een verkeers- of vervoersprobleem uit het PVVP niet in het BMIT komt, zolang het nog niet in een project of programma is gegoten. Het overgangspunt is het moment waarop partners een verkenning starten op basis van een probleem of knelpunt. Uitzonderingen bevestigen hierbij de regel.

7.4 Provinciale financiële consequenties

Dit ontwerp PVVP bevat ambities tot en met 2020. Een grove inschatting leert dat de totale kosten geraamd worden op circa 2 miljard euro. In tabel 7.1 is een nadere onderverdeling gemaakt naar de komende bestuursperiodes.

Raming		
	kosten	beschikbare middelen
Bestuursperiode 2008-2011	691	550
Bestuursperiode 2012-2015	634	463
Bestuursperiode 2016-2019	634	463
	1.960	1.476
tekort/extra benodigd (1.960 - 1.476 =) 484		

Tabel 7.1: totale kosten PVVP 2006-2020 in miljoenen Euro's

Bijlage 3 geeft een overzicht van de provinciale middelen over de afgelopen bestuursperiode en de ambitie voor de komende bestuursperiode.

Het realiseren van dit PVVP betreft een extra ambitie van € 695 miljoen. Hiervan is voor € 211 dekking aanwezig in de BDU. Voor een bedrag van € 484 miljoen is geen dekking aanwezig en zou een beroep kunnen worden gedaan op extra autonome middelen. Deze zouden als volgt over de 3 komende bestuursperiodes kunnen worden verdeeld:

2008 - 2011:	€ 142 miljoen
2012 - 2015:	€ 171 miljoen
2016 - 2019:	€ 171 miljoen
Totaal:	€ 484 miljoen

Als dit bedrag geheel niet of slechts ten dele beschikbaar komt, heeft dit de volgende consequenties:

- Minder investeringen op het gebied van provinciale infrastructuur; bij ongewijzigd beleid valt het investeringsvolume terug van € 41,6 miljoen naar € 22,5 miljoen per jaar;
- Het niet kunnen realiseren van grote provinciale projecten zoals N261 en N279.

Verder kunnen dan minder uitgaven gedaan worden op bijvoorbeeld de volgende activiteiten:

- Minder of geen investeringen in projecten van derden, zoals OV netwerk Brabantsstad, versnelling grote autobereikbaarheidsprojecten;
- Minder of geen investeringen op het gebied van goederenvervoer (o.a. kanalen en sluizen).

Direct gevolg hiervan zal zijn dat de provincie de in het PVVP geformuleerde ambities ten aanzien van onder andere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersvei-

ghed voor wat betreft haar eigen wegnnet niet of slechts in beperkte mate kan waarmaken.

Ten aanzien van de ambities (en daarmee de extra provinciale middelen) kan opgemerkt worden dat vanaf de 2e bestuursperiode (na 2011) er ontwikkelingen zijn te voorzien (o.a. prijsbeleid en hogere BDU) die naar verwachting zullen leiden tot meer financiële ruimte zodat de ambities wel waargemaakt kunnen worden. De inkomsten aan BDU zijn bijvoorbeeld aan de hand van een behoudend scenario bepaald.

Het voorliggende cijfermateriaal is bedoeld om inzicht te geven in het realiteitsgehalte van de uitvoering van het plan. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als volledige financiële verantwoording. Besluitvorming over beschikbare financiële middelen en verdere verdeling daarvan, zal per bestuursperiode via de bestuursakkoorden en de jaarlijks terugkerende begrotingscyclus (o.a. met het BMIT) plaats moeten vinden.

8 Monitoring en evaluatie

‘Beleid met uitvoeringskracht’ is de lijfspreuk van dit PVVP. Dat betekent doelen stellen. Maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop de samenwerkende partners deze doelen nastreven. De Provincie legt een duidelijke link tussen de gewenste effecten en de prestaties (concrete activiteiten) die de partners daarvoor moeten leveren. Dit hoofdstuk maakt duidelijk hoe de Provincie die verbanden legt. Monitoring en evaluatie maken de cyclus van beleidsvorming tot uitvoering sluitend.

De beleidsdoelen van dit PVVP zijn vastgelegd in ‘Kaders en Ambities’. De meer concrete prestaties staan in de dynamische beleidsagenda 2006-2010. Deze beleidsagenda is daarmee een vertaling van ‘Kaders en Ambities’ voor wat betreft de uitvoering. Per GGA-regio en voor BrabantStad is deze nota verder uitgewerkt in de vorm van regionale beleidsagenda’s. De regionale maatregelenpakketten zijn in feite een regionale vertaling van de dynamische beleidsagenda.

De vraag is in hoeverre de prestaties leiden tot de gewenste verbetering van de duurzame bereikbaarheid van de Brabantse economische centra. Dit binnen de gestelde randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid in Noord-Brabant. Leveren de partners vanuit het mobiliteitsbeleid wel de gewenste bijdrage aan de economische, sociaal-culturele en ecologische kwaliteit van Noord-Brabant? Met andere woorden: bereiken we de effecten die we samen willen bereiken? Daarvoor moet de Provincie de vinger aan de pols houden. Verder moet ze regelmatig evalueren en zich blijven bezinnen op haar inspanningen en rollen. Monitoring en evaluatie is daar-

voor het instrument. De afspraak is dat de Provincie en haar partners het verplaatsingsgedrag op de voet volgen en hier regelmatig over rapporteren. Dat geldt ook voor de bijdrage van dat gedrag aan de economische, sociaal-culturele en ecologische kwaliteit van Noord-Brabant. (essentieel onderdeel 2*).

Inzet van monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie geven antwoord op twee deelvragen:

1. Hebben we gedaan wat we ons hadden voorgenomen?
2. Waren die activiteiten voldoende om de gewenste effecten te bereiken?

Het koppelen van prestatie-indicatoren aan de afgesproken doelen uit de dynamische beleidsagenda en de regionale maatregelenpakketten geeft antwoord op de eerste vraag. Aan de bovenliggende effectdoelen zijn effectindicatoren gekoppeld. Door effecten én prestaties te volgen voorkomt de Provincie dat monitoring en evaluatiestudies alleen iets zeggen over veranderingen in de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Veel effecten komen namelijk door andere invloeden dan van het mobiliteitsbeleid alleen. Een directe relatie leggen tussen het gevoerde beleid en de bereikte effecten is daarom moeilijk. Prestatiedoelen en -indicatoren maken het mogelijk om toch aanspreekbaar én afrekenbaar te zijn als regionale partners.

Rol monitoring in sturingsfilosofie PVVP

In de sturingsfilosofie van het PVVP spelen monitoring en evaluatie daarom een belangrijke rol. Zij geven niet alleen inzicht in de beleidsresultaten. Wat ze vooral bieden is een handvat voor bijsturing van beleid, prestatiedoelen en effectdoelen. Iedere twee jaar actualiseren de GGA-regio’s en BrabantStad hun regionale beleidsagenda’s. Dit gebeurt op basis van nieuwe inzichten en monitoringsresultaten (essentieel onderdeel 25). De GGA-regio’s en BrabantStad stellen onder andere aan de hand van de

monitoringsresultaten een voortgangsrapport op over prestaties en effecten. De voortgangsrapporten zijn de basis voor discussies binnen de regio’s en BrabantStad. Niet nagekomen afspraken zijn daarin onderwerp van gesprek. Ook projecten met onvoldoende kwaliteit voor wat betreft effectiviteit en efficiëntie komen aan de orde. Dit vereist wel dat partners vooraf afspraken maken; zowel op provinciaal niveau als binnen BrabantStad en in GGA-verband. Het gaat hierbij om duidelijke afspraken over effectindicatoren en prestaties voor het komende jaar (regionaal uitvoeringsprogramma).

Effectindicatoren

In het doelenschema van het PVVP is een totaaloverzicht van strategische doelen opgenomen. Ook de meer concrete effect- en prestatiedoelen staan erin vermeld, inclusief de bijbehorende effect- en prestatie-indicatoren. Onderstaand is een overzicht opgenomen van effectindicatoren. Deze indicatoren brengen de effecten van het PVVP-beleid in beeld brengen.

Effectindicatoren beleidsmonitoring PVVP

Per pijler is geen volledige lijst van de van belang zijnde indicatoren aangegeven. Dit komt omdat indicatoren betrekking kunnen hebben op meerdere doelen en pijlers. Het doelenschema geeft wel een volledig overzicht.

Economische pijler

- reistijdnormen van de verschillende modaliteiten
- gerealiseerde reistijden in het openbaar vervoer
- I/C-verhoudingen op relevante delen van het beschikbare netwerk
- modal split personen- en goederenvervoer
- ontwikkeling van reizigerskilometers per modaliteit
- ontwikkeling van voertuigkilometers per modaliteit
- herkomst en bestemmingen binnen het openbaar vervoer
- aantal overstapbewegingen van personen op knooppunten
- ontwikkeling van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen een straal van 1 kilometer rondom opstappunten van het openbaar vervoer
- aantal verhuurde OV-fietsen per jaar in Noord-Brabant
- klantwaardering over de reisinformatie
- bezettingsgraad van de fietsparkeervoorzieningen
- onderhoudskwaliteit van het wegennet
- aantal wegen met overlegzones, die in de RO-plannen zijn geregeld
- beladingsgraad van het goederenvervoer
- aantal tonnen multimodale overslag
- aantal tonnen en tonkilometers
- aantal multimodaal ontsloten en geöriënteerde bedrijven en bedrijventerreinen

Sociaal-culturele pijler

- aantal verkeersdoden per jaar
- aantal ziekenhuisgewonden per jaar door het verkeer
- aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers op provinciale- en Rijkswegen
- aantal aandachtspunten voor plaatsgebonden (groeps)risico
- klantwaardering over de sociale veiligheid binnen het openbaar vervoer
- klantwaardering over de sociale veiligheid op de fiets
- klantwaardering toegankelijkheid OV

Ecologische pijler

- aantal knelpunten van wegverkeerslawaaï >65 dB(A)
- aantal woningen met geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB(A)
- knelpunten in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (PM10 en NO_x)
- energieverbruik van het verkeer per voertuig en in totaal (uitstoot CO₂)
- aantal ontsnipperingsknelpunten
- overschrijding van de maximale geluidsbelasting in de kern (40 dB(A)) en aan de randen (50dB(A)) van een stiltegebied

Bouwstenen

1 Aanleiding en relaties met andere nota's

1.1 Aanleiding

Met dit PVVP formuleert de Provincie Noord-Brabant haar visie op het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem in Brabant. De aanleiding voor dit PVVP is zowel inhoudelijk als procesmatig als procedureel van aard.

De inhoudelijke evaluatie van het vorige PVVP (1998) in 2004 heeft laten zien dat de wereld niet zo maakbaar is als gedacht. Autonome ontwikkelingen, de tijdsgeest en prestaties van andere overheden hebben een grote invloed op de hoeveelheid gerealiseerde doelen van het provinciaal beleid. Recente studies en deelvisies laten zien dat er ook de komende jaren nog veel te doen is. Daarbij is meer aandacht nodig voor innovatieve oplossingen. Maar ook voor de belevingsaspecten van mobiliteit en de maatschappelijke kosten en baten.

Afzonderlijke overheden kunnen de mobiliteitsproblemen niet langer alleen oplossen. Een groot aantal problemen is regionaal van aard. Dat vraagt om een gezamenlijke aanpak door overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. De provincie heeft daarbij als kaderstellende overheid op het regionale schaalniveau een belangrijke sturende rol te vervullen. Dit PVVP formuleert daarom niet alleen de provinciale visie op mobiliteit. Het plan gaat ook in op de ambities van een gezamenlijke aanpak. Het helder neerzetten van de taken, rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen is daarvan onderdeel.

De procedurele aanleiding voor het opstellen van dit PVVP zit in de Planwet Verkeer en Vervoer. Die verplicht de Provincie om de landelijke Nota Mobiliteit (NoMo) regionaal door te vertalen. Het PVVP is het kader voor gemeenten bij het vormgeven van een samenhangend en uitvoeringsgericht mobiliteitsbeleid. In dit deel van het PVVP staan daarom ook de essentiële onderdelen van het beleid. De essentiële onderdelen zijn van wezenlijk belang voor het bereiken van de mobiliteitsdoelstellingen en het realiseren van samenhang in de beleidsuitvoering van de verschillende overheden. Op grond van de Planwet verkeer en vervoer moeten de essentiële onderdelen een uitwerking krijgen in de regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. Daarnaast heeft het Rijk ook een aantal taken en bevoegdheden met de bijbehorende financiële middelen aan de provincie gedecentraliseerd.

1.2 Relatie met andere nota's

Doorvertaling Rijksopgaven

De Nota Mobiliteit (NoMo) is het nationale beleidskader voor het PVVP. Het document is een belangrijke doorbraak in het daadwerkelijk decentraliseren van bevoegdheden van het Rijk naar Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten. 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' is de leidraad.

Naast de NoMo zijn ook de rijksnota's Piken in de Delta (ministerie EZ) en Ruimte (ministerie VROM) belangrijke kaders. De Provincie heeft als taak drie kernpunten integraal aan te pakken: de ruimtelijke inrichting, het benutten van de economische mogelijkheden van de regio en het structureren van de mobiliteit. De NoMo legt bovendien een sterke nadruk op een regionale aanpak van mobiliteitsproblemen. Het Rijk heeft hiervoor een aantal bestaande doeluitkeringen gebundeld: die voor infrastructuur, verkeersveiligheid, vervoersmanagement

en openbaar vervoer. Deze zijn samengebracht in één Brede Doeluitkering (BDU). Provincies en WGR-plusregio's zijn hiervan budgethouder. Inhoudelijk stelt de NoMo een netwerkbenadering centraal op basis van deur-tot-deur-bereikbaarheid. Daarmee bepaalt de vraag wie de wegbeheerder en/of financier is niet meer de keuzes voor verbeteringen aan de infrastructuur. De vraag waar de betreffende maatregel het meeste effect heeft, is nu bepalend. Op basis daarvan kan het Rijk in voorkomende gevallen meebetalen aan maatregelen op het onderliggende wegennet. Een andere mogelijkheid is dat de Provincie betaalt voor maatregelen op het hoofdwegennet of het gemeentelijk wegennet.

Afstemming van provinciaal beleid

De kracht van het mobiliteitsbeleid is een goede afstemming met beleidsdoelen en ambities vanuit andere beleidsvelden. Dit beleid is vastgelegd in het PVVP. Met name het Streekplan met zijn uitwerkingsplannen is een belangrijk strategisch kader. Het PVVP geeft in de vorm van gebiedsprofielen een tactisch afwegingskader voor de verdere uitwerking van mobiliteitsaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen. Verder is vooral het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) van groot belang. Dit vanwege de noodzakelijke afstemming op beleidsdossiers als luchtkwaliteit, energiebesparing en geluidshinder (stiller, schoner en zuiniger). Met het Groenbeleidsplan 'Ruimte voor groene wegen' wil de Provincie continu bijdragen aan een duurzaam ruimtegebruik en versterking van landschap, natuur en cultuurhistorie in Noord-Brabant.

Afstemming met het SRE

De Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) hebben op het gebied van verkeer en vervoer een vergelijkbare status. Er zijn twee uitzonderingen. Provincies zijn wegbeheerder, WGR-plusregio's

als het SRE niet. Ook kan de Provincie kaders stellen voor onderdelen van een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) als deze een bovenregionaal belang hebben.

Duidelijk is wel dat de essentiële onderdelen uit dit PVVP niet gelden voor alle Brabantse gemeenten. De gemeenten binnen het SRE zijn gebonden aan het eigen RVVP. De Provincie Noord-Brabant is wel intensief betrokken bij het mobiliteitsbeleid van dit samenwerkingsverband. Dit vanuit de algemene verantwoordelijkheid voor de totale provincie (bovenregionale kwesties).

Maar ook vanwege de specifieke verantwoordelijkheid als wegbeheerder binnen de grenzen van het SRE. De Provincie treedt daarmee niet in de bevoegdheden van het SRE. Wel komen bij overlappende verantwoordelijkheden in goed overleg keuzes tot stand. Het gaat hierbij om de prioriteit van de provinciale wegen in de regionale netwerkvisie, regiogrensoverschrijdend openbaar vervoer en de bovenregionale afstemming van netwerkvisies in de Brabantse integrale netwerkanalyse voor alle modaliteiten. De Provincie richt zich daarbij op het verder verduidelijken van rollen en verantwoordelijkheden.

2 Mobiliteitsontwikkeling nader verkend

Onze samenleving is aan vele veranderingen onderhevig. Lang niet alle ontwikkelingen zijn door de overheid te sturen. Bij het opstellen van het PVVP is de invloed van autonome ontwikkelingen op de mobiliteit onderkend. Voor de drie pijlers van de Telos-driehoek zijn de ontwikkelingen en trends geanalyseerd. Deze analyse fungeert als bouwsteen voor het PVVP.

2.1 De invloed van autonome ontwikkelingen

Onze samenleving is aan vele veranderingen onderhevig. De bevolking groeit nog steeds, de welvaart neemt verder toe, de samenleving individualiseert en de bevolking vergrijst en verandert van etnische samenstelling. Bedrijven opereren onder invloed van mondialisering op grotere schaal. Ondernemingen streven naar schaalvergroting, waardoor ze concurrerend kunnen blijven. Deze schaalvergroting leidt echter ook tot nieuwe bedrijvigheid op regionaal en lokaal niveau: bedrijven specialiseren zich en stoten nevenactiviteiten af die door lokale ondernemingen worden opgepakt. Ook deze ontwikkelingen zullen tot een toename van het goederenvervoer leiden. Goederen worden bovendien over steeds langere afstanden vervoerd. Maar ook schaalvergroting in andere sectoren in de samenleving, zoals in het onderwijs, leidt tot meer mobiliteit. Leerlingen reizen nu verder naar onderwijsinstellingen dan in het verleden.

Noord-Brabant vergrijst sneller dan de rest van Nederland. Prognoses geven aan dat tussen 2000 en 2030 het aantal 55-plussers in de provincie met 388.000 toeneemt. Daarmee

bestaat de bevolking dan voor eenderde uit 55-plussers. Nu is dat nog een kwart van de bevolking. Noord-Brabant 'verkleurt' ook. In de grote steden is het aandeel alloctonen hoger dan in kleinere gemeenten. Wat deze ontwikkelingen precies betekenen voor de mobiliteit is ongewis. Ook kunnen wetgeving en ontwikkelingen in andere beleidssectoren soms vergaande en onbedoelde gevolgen hebben voor mobiliteit, die in de besluitvorming daarover nauwelijks worden meegewogen. We noemen de tendens tot schaalvergroting in dienstverlening en voorzieningen, zoals de samenvoegingen van de ziekenhuizen, scholenfusies, of de vermindering van de postagentschappen én minder postkantoren die alle loketdiensten bieden. Hierdoor worden de reisafstanden groter.

2.2 Economische pijler

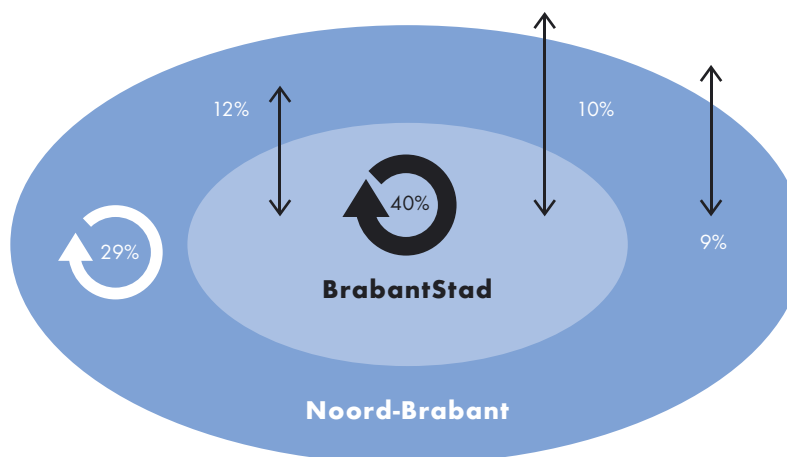
Auto

De automobilititeit groeit nog steeds. Naar verwachting zijn de daluren in 2020 vergelijkbaar met de huidige spitsuren. Dit betekent een forse toename van de verkeersdruk. De verwachting is dat de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het reizen per auto in 2020 flink

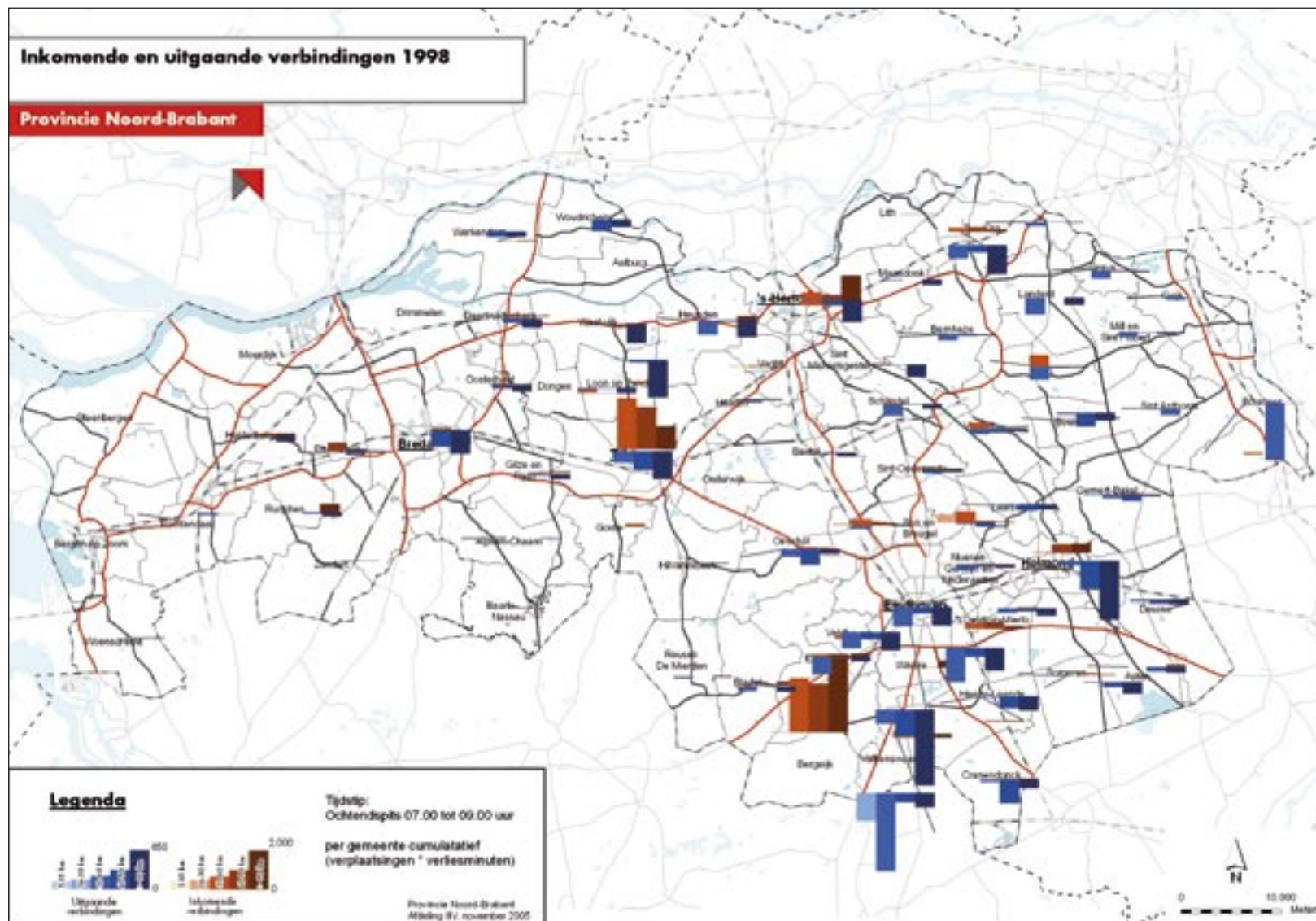
afnemen (Hilbers et al., 2004). Dit is het geval als de wegcapaciteit gelijk blijft en de mobiliteitsgroei doorzet. Van de autoverplaatsingen in, naar en vanuit Noord-Brabant vindt 40% plaats in en tussen de steden in BrabantStad en 29% van de verplaatsingen binnen de rest van de provincie. Hierbij gaat het om het meer landelijke deel (zie figuur 9 en 10).

De auto blijft het meest gebruikte vervoermiddel. De komende jaren krijgt het voertuig zelfs een nog dominantere rol. Van de autoverplaatsingen is 80% korter dan 30 kilometer (50% zelfs korter dan 15 kilometer). Het autogebruik groeit het sterkst op de afstanden tussen 15 en 30 kilometer (zie figuur 8). Dit regionale verkeer gebruikt zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. De toename van het autogebruik zit vooral in de verplaatsingen van en naar Noord-Brabant. Ook het aantal verplaatsingen binnen de stedelijke regio's groeit.

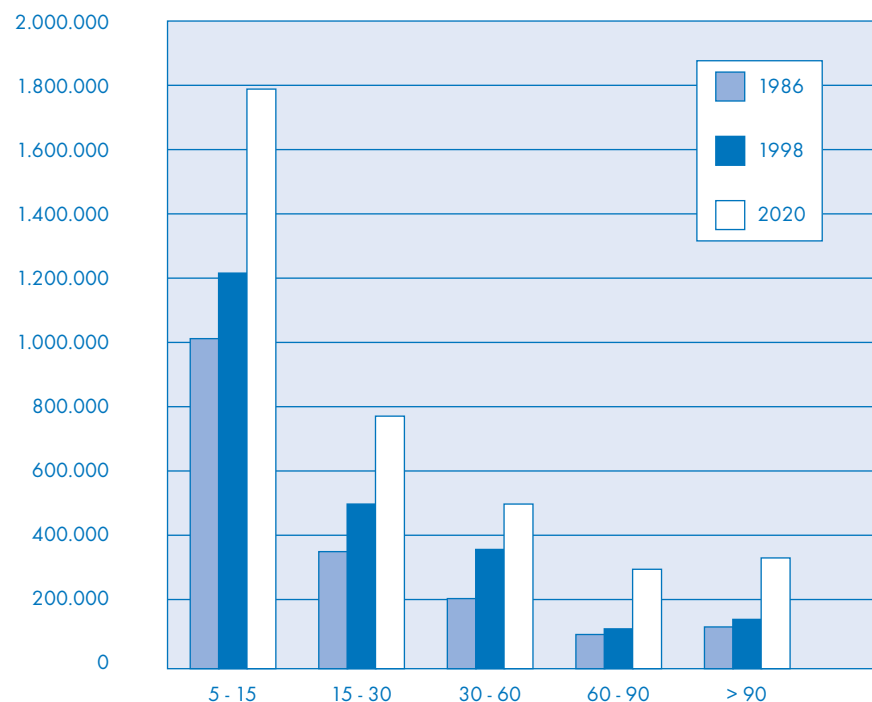
De kwaliteit van de autobereikbaarheid neemt tot 2020 vooral af in de binnensteden. Datzelfde gaat op voor de bedrijventerreinen rond de grote steden. Dit blijkt ook uit de voertuigverliesuren: tussen 1998 en 2020 verdubbelen deze uren. Dit ondanks geplande investeringen in het hoofdwegennet.



Figuur 8: Procentuele verdeling van de autoverplaatsingen binnen BrabantStad, in de rest van Noord-Brabant en buiten de provincie. (bron: MON 2004)



Figuur 9: Bereikbaarheidskwaliteit per gemeente in 1998.



Figuur 11: Autoverplaatsingen naar afstandsklasse in, van en naar Noord-Brabant
(bron: OVG-analyses Goudappel Coffeng en verkeersmodel Brabant)

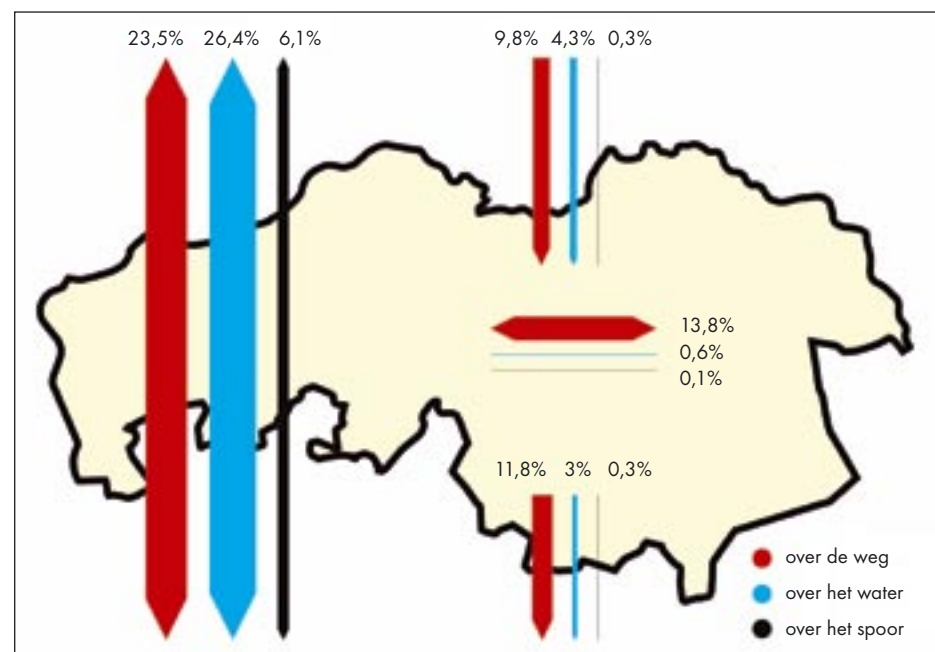
Aan de andere kant profiteert Noord-Brabant ook van de blijvende groei van het autobezit. De opcenten op de motorrijtuigenbelasting zijn een belangrijke inkomstenbron voor de Provincie. Door de groei neemt deze heffing nog steeds elk jaar toe.

Goederenvervoer

Noord-Brabant heeft te maken met grote doorgaande goederenstromen over weg en spoor. Vooral in de driehoek Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied is dit het geval. Jaarlijks gaat 840 miljoen ton door Nederland. Daarvan trekt 350 ton door Noord-Brabant.

Vergeleken met heel Nederland, vindt in Noord-Brabant relatief veel goederenvervoer plaats over spoor en water. Het overladen van containers van de weg op het water en vice versa neemt jaarlijks met 16% toe. Daarnaast verwacht de Provincie tot 2020 ook een forse toename van het vrachtverkeer over de weg.

Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de Brabantroute (Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo). De ingebruikname van de Betuweroute geeft naar



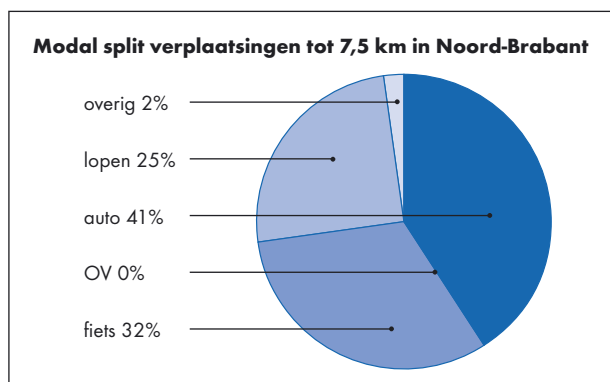
Figuur 12: Verdeling van vervoerde tonnages goederenvervoer in Noord-Brabant per vervoerwijze, 1994-2003. (bron: CBS publicatiebestanden)

verwachting ruimte op het Brabantse net. Enerzijds voor vervoer met een herkomst of bestemming in Noord-Brabant anderzijds voor vervoer binnen Noord-Brabant.

Op de weg heeft het goederenvervoer te maken met opstoppen. Vooral op de A16, A27, A2 en de Randweg Eindhoven. En in toenemende mate ook op de A58.

Fiets

Na de auto neemt de fiets de meeste verplaatsingen voor zijn rekening. Op de korte afstanden tot 7,5 kilometer gaat het zelfs om 32% van de verplaatsingen. Daarmee is Noord-Brabant geen uitzondering op de rest van Nederland. Het relatief hoge aandeel van de fiets staat echter onder druk. Dit komt vooral omdat de verplaatsingsafstanden langer worden.



Figuur 13: Modal split van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer.

De fiets heeft vooral kans om te groeien in het stedelijk gebied. Voorzieningen liggen daar relatief dicht bij elkaar. De afstanden zijn dus kort. Ook heeft de fiets geen last van doorstromings- en parkeerproblemen. Hierdoor is de concurrentiepositie ten opzichte van de auto gunstig. Groei van het fietsverkeer is met name te behalen op verbindingen van en naar de stadscentra. Maar ook in onderwijsgebieden en op bedrijventerreinen. Dat blijkt uit de studie 'Kansen voor de fiets in het stedelijk gebied in Noord-Brabant' (2005).

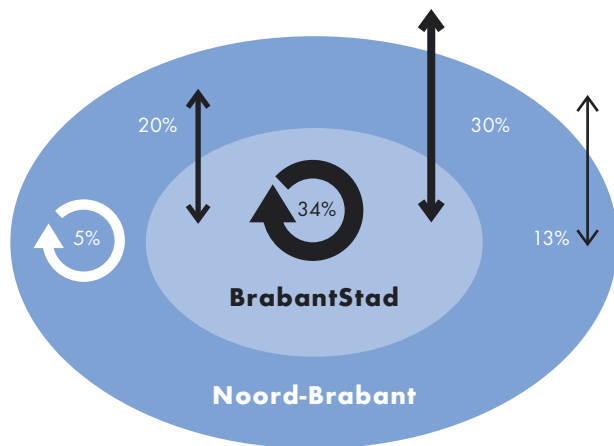
Openbaar vervoer

Na de auto en de fiets staat het openbaar vervoer op de derde plaats in de verplaatsingsranglijst. De OV-verplaatsingen zijn sterk gericht op het stedelijk gebied van BrabantStad. Oftewel de centrumgebieden en het stedelijk

kerngebied BrabantStad. Van de OV-verplaatsingen gebeurt 34% binnen BrabantStad, 30% tussen BrabantStad en bestemmingen buiten Noord-Brabant en 20% tussen Brabantstad en de rest van Noord-Brabant (zie figuur 14).

Het openbaar vervoer in Noord-Brabant kent een aantal structurele problemen. Allereerst is het ruimtelijke patroon van Noord-Brabant niet optimaal voor een winstgevend OV-netwerk. Er zijn vooral middelgrote steden, omringd door grotere kernen en veel kleine kernen. Het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal aantal verplaatsingen is relatief laag. Bij ongewijzigd beleid loopt het nog verder terug.

Verder staat het streekvervoer onder druk door congestie aan de randen van de steden. In het landelijk gebied is het openbaar vervoer niet concurrerend met de auto.



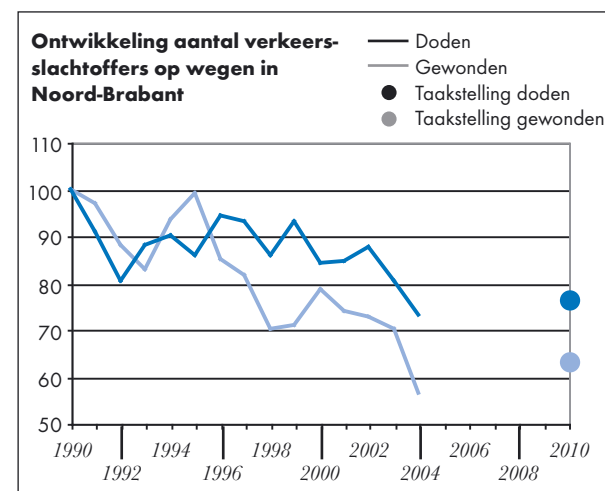
Figuur 14: Procentuele verdeling van de OV-overplaatsingen binnen Brabant-Stad, in de rest van Noord-Brabant en buiten de provincie (bron: MON 2004)

Voor de OV-verplaatsingen over langere afstand (de zogeheten randstadcorridors) voorziet de Provincie wel een groei. Ook de relaties binnen en tussen de stedelijke gebieden zijn potentiële groeimarkten.

2.3 Sociaal-culturele pijler

Verkeersveiligheid

De Provincie streeft naar een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem. Dit systeem moet zo zijn ingericht dat menselijke fouten geen fatale gevolgen kunnen hebben. De inzet is niet de mens aan te passen aan het verkeer, maar het verkeer aan de beperkingen van de mens. Hierbij houdt de Provincie rekening met kinderen, ouderen en mensen met een functiebeperking. Het gaat dan om een goede afstemming tussen mens, weg en voertuig. Het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Brabant is de afgelopen jaren gedaald. In 2004 was het aantal zelfs lager dan de provinciale taakstelling. Dit ondanks het sterk toegenomen verkeer. Deze positieve ervaringen bieden echter geen garantie voor de toekomst.



Figuur 15: Ontwikkeling van verkeersslachtoffers afgezet tegen de taakstelling.

Omdat de mobiliteit blijft groeien is het nog altijd een grote opgave om in de toekomst een verdere afname van het aantal verkeersslachtoffers te bereiken.

De meeste (kosten)effectieve maatregelen om de risico's van verkeersdeelname terug te brengen, zijn intussen genomen. Daarbij komt dat naar verwachting het goederenvervoer over de weg flink toeneemt. En juist dit vervoer veroorzaakt nu al een bovengemiddeld aantal verkeersslachtoffers. Ook de vergrijzing leidt tot groei van het aantal verkeersslachtoffers, zo verwacht de Provincie.

Sociale veiligheid

Sociale onveiligheid mag voor mensen geen belemmering zijn om zich te verplaatsen; zowel te voet, per fiets als met het openbaar vervoer. In dit laatste geval gaat de sociale veiligheid zowel de chauffeur als de reiziger aan. De vervoerder is verantwoordelijk voor de chauffeur, de Provincie voor de reiziger. Beide belangen vallen echter vaak samen.

De Provincie maakt daarom als vervoersautoriteit afspraken met de vervoerder, de gemeenten en handhavers. Dit is nodig om een integraal veiligheidsbeleid vorm te geven. De vervoerder neemt maatregelen die de reiziger ook een veilig gevoel geven. Dit binnen de kaders van de concessieverlening. Uit onderzoek onder reizigers blijkt dat de waardering van het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer varieert: van een rapportcijfer tussen 7,1 en 7,7 in de periode 2001-2003.

Wegbeheerders besteden aandacht aan integratie van het veiligheidsbeleid met het sociale beleid. Ook werken ze aan een veilige inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast is er specifieke aandacht voor de sociale veiligheid per fiets. Er zijn helaas geen gegevens voorhanden die informatie geven over het onveiligheidsgevoel op de weg.

Externe veiligheid

Veel Brabanders worden blootgesteld aan risico's die samenhangen met transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor (zie kaart). Twee spoorroutes veroor-

zaken de grootste veiligheidsrisico's: de Brabantroute (Rotterdam-Breda-Tilburg-Eindhoven-Helmond-Venlo) en de route Rotterdam- Roosendaal-Antwerpen. De veiligheidsrisico's op de weg zijn het grootst op het traject A17-A58-A4, op de A16 en rond de steden. De huidige routes gaan grotendeels door drukbevolkte steden en kernen.

Sociale bereikbaarheid

Door schaalvergroting en concentratie van voorzieningen nemen verplaatsingsafstanden toe. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen voor ouderen, gehandicapten en kinderen. Dit geldt zowel in het landelijk als in het stedelijk gebied. Deze bevolkingsgroepen zijn aangewezen op hulp of openbaar vervoer. De Provincie wil voor hen een nieuw basisvoorzieningen-niveau creëren.

Ook barrières in de leefomgeving bepalen de bewegingsmogelijkheden van de Brabander. Voetgangers, fietsers en ander langzaam verkeer kunnen infrastructuur (water, spoor en wegen) letterlijk vaak moeilijk overbruggen. De tendens is dat de barrières toenemen. Door een toename van infrastructuur én een steeds intensiever gebruik daarvan.

2.4 Ecologische pijler

Geluidsnormen

Door het groeiende verkeersaanbod neemt de geluids-overlast in de buurt van wegen en spoorwegen toe. Sinds 1979 vormt de Wet Geluidhinder het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De wet bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer.

In 2004 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï doorgevoerd in de Nederlandse geluidwetgeving. De richtlijn richt zich op agglomeraties, inrichtingen en wegbeheerders.

De inwerkingtreding zal in twee tranches plaatsvinden. De eerste tranche richt zich op agglomeraties met een bevolking van meer dan 250.000 inwoners, (spoor-) wegen en burgervliegvelden met een hoge intensiteit (resp. 6 miljoen auto's, 60.000 treinen of 50.000 vliegtuigen) en inrichtingen met een geluidsproductie hoger dan 55 dB_{Lden}. Zij moeten in 2007 een geluidsbelastingkaart aanleveren en in 2008 een actieplan hebben opgesteld. Voor de provincie Noord-Brabant als wegbeheerder gaat het om circa 80 km provinciale weg.

De tweede tranche richt zich op agglomeraties met een bevolking van meer dan 100.000 inwoners en (spoor-) wegen en vliegvelden met een iets lagere intensiteit (resp. 3 miljoen auto's, 30.000 treinen of 50.000 vliegtuigen). Zij moeten in 2012 een geluidsbelastingkaart aanleveren en in 2013 actieplannen hebben opgesteld. De Europese Richtlijn heeft ook als doel om de communicatie over het geluidsbeleid met de burgers te bevorderen.

Luchtkwaliteitsnormen

De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren flink verbeterd. Voor de meeste stoffen voldoet de Brabantse lucht aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Ook de concentraties fijn stof en stikstofdioxide zijn afgenomen. Toch is er op veel plaatsen nog steeds een overschrijding van de normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Deze problemen openbaren zich landelijk gezien het sterkst in Noord-Brabant.

Problemen met stikstofdioxide komen vooral voor rond de grote steden 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Breda. De fijnstofproblematiek is veel breder verspreid over de provincie.

Kenmerkend zijn de hoge achtergrondconcentraties fijn stof. Buitenlandse bronnen en bronnen van natuurlijke oorsprong (zeezout en bodemstof) zijn hiervan de belangrijkste veroorzakers. De belangrijkste veroorzaker in het binnenland is het huidige verkeer- en vervoer. Dit geldt

zowel voor fijn stof als voor NO₂. Daarnaast zijn ook industrie, landbouw en huishoudens behoorlijke lucht-vervuilers.

Een slechte luchtkwaliteit leidt tot (ernstige) gezondheid-risico's voor de Brabantse bevolking. Het aantal zieken neemt toe en mensen sterven vroegtijdig. Ook heeft een vervuilde lucht negatieve effecten op het klimaat en op ecosystemen: het kan bijvoorbeeld de verscheidenheid aan plant- en diersoorten aantasten.

Zolang de luchtkwaliteit niet aan de vastgestelde normen voldoet, belemmert dat bovendien sterk de ruimtelijke, economische en infrastructurele plannen en ontwikkeling in Noord-Brabant. Dit heeft serieuze maatschappelijke en economische gevolgen.

Om die reden streeft de Provincie naar een vervroegde invoering van de meest vergaande Europese milieunorm voor het openbaar vervoer: de EEV-norm. Deze norm brengt de uitstoot van fijn stof en NO_x terug tot vrijwel nihil. De uitstoot van CO₂ blijft wel op een vergelijkbaar peil. De Provincie wil deze lijn op verantwoorde wijze ook doortrekken naar andere delen van het Brabantse wagenpark. Voorwaarde is dan wel dat zij zeggenschap krijgt in het prijsbeleid voor verkeer en vervoer.

Energiebesparing

Provinciale Staten hebben het Beleids- en Activiteitenplan Energie vastgesteld. Het thema 'Energie en mobiliteit' is daarin opgenomen. Dit thema heeft echter geen prioriteit. De directe rol en mogelijkheden van de Provincie zijn op dit gebied namelijk beperkt.

De Provincie verwacht dat vooral de zogenoemde schone brandstoffen en biotransportbrandstoffen bijdragen aan de oplossing van de luchtvervuiling door het verkeer- en vervoer. Datzelfde geldt voor (nieuwe) motortechnieken en duurzame mobiliteit. Ook gedrags-

veranderingen, zoals meer fietsen of zuiniger rijden, dragen bij aan de oplossing. De ambities op deze gebieden zijn opgenomen in de dynamische beleidsagenda 2006 - 2010 van het PVVP. De energie- en klimaataspecten zijn onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Verbeteren Luchtkwaliteit en het thema leefbaarheid in het nieuwe provinciale Milieubeleidsplan.

Ontsnippering

Natuurgebieden kunnen versnipperd raken door de toenemende infrastructuur, zoals wegen, spoorlijnen en waterwegen. Hierdoor ontstaat opsplitsing van leefgebieden van in het wild levende planten- en diersoorten in kleinere en/of meer geïsoleerde eenheden. Deze versnippering leidt tot afbrokkeling van het aantal hectaren geschikte leefomgeving. De verstoring neemt tegelijkertijd toe. Voor veel diersoorten is de infrastructuur daarnaast een moeilijke en soms zelfs onneembare barrière om te migreren. Hierdoor ontstaat een onveilige situatie voor zowel de weggebruikers als de fauna.

Naast verdroging en vermessing, is versnippering één van de belangrijkste oorzaken van de verslechterde natuurwaarden in Noord-Brabant. Bij het analyseren van de versnippering in Noord-Brabant blijkt dat kruisingen van de provinciale wegen met de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Groene Hoofdstructuur (GHS) knelpunten zijn.

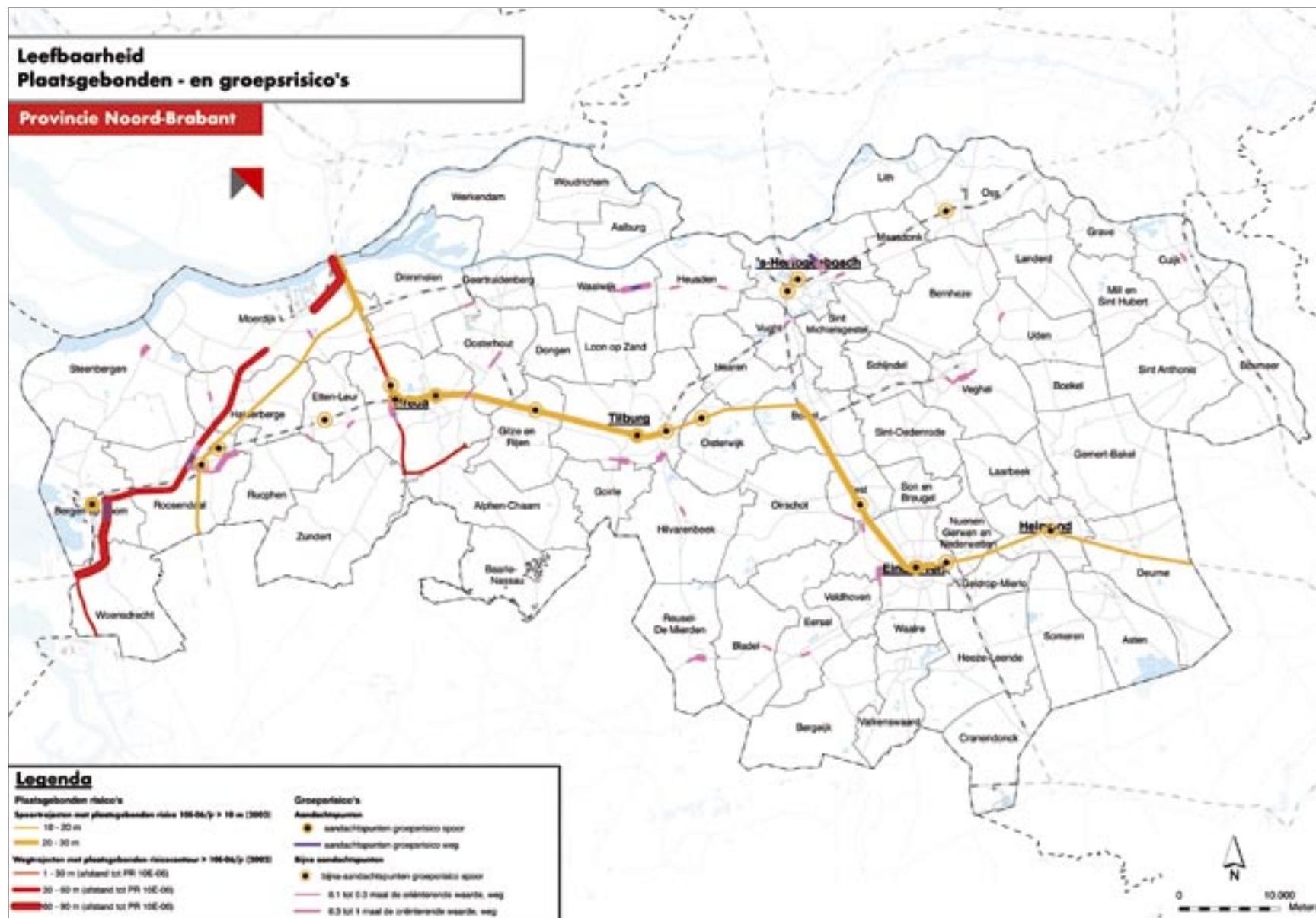
In 1998 hebben Gedeputeerde Staten de nota Ontsnippering vastgesteld. Hierin staan 216 ontsnipperingsknelpunten en bijna vierhonderd nieuwe voorzieningen. Inmiddels is 80 % van de knelpunten voorbereid, aanbesteed en daadwerkelijk uitgevoerd. Als enige Provincie heeft Brabant de ontsnippering op deze schaal én op een projectmatige manier aangepakt.

De aangelegde voorzieningen zoals dassentunnels, eco-duikers en kleinwildtunnels worden goed gebruikt. De

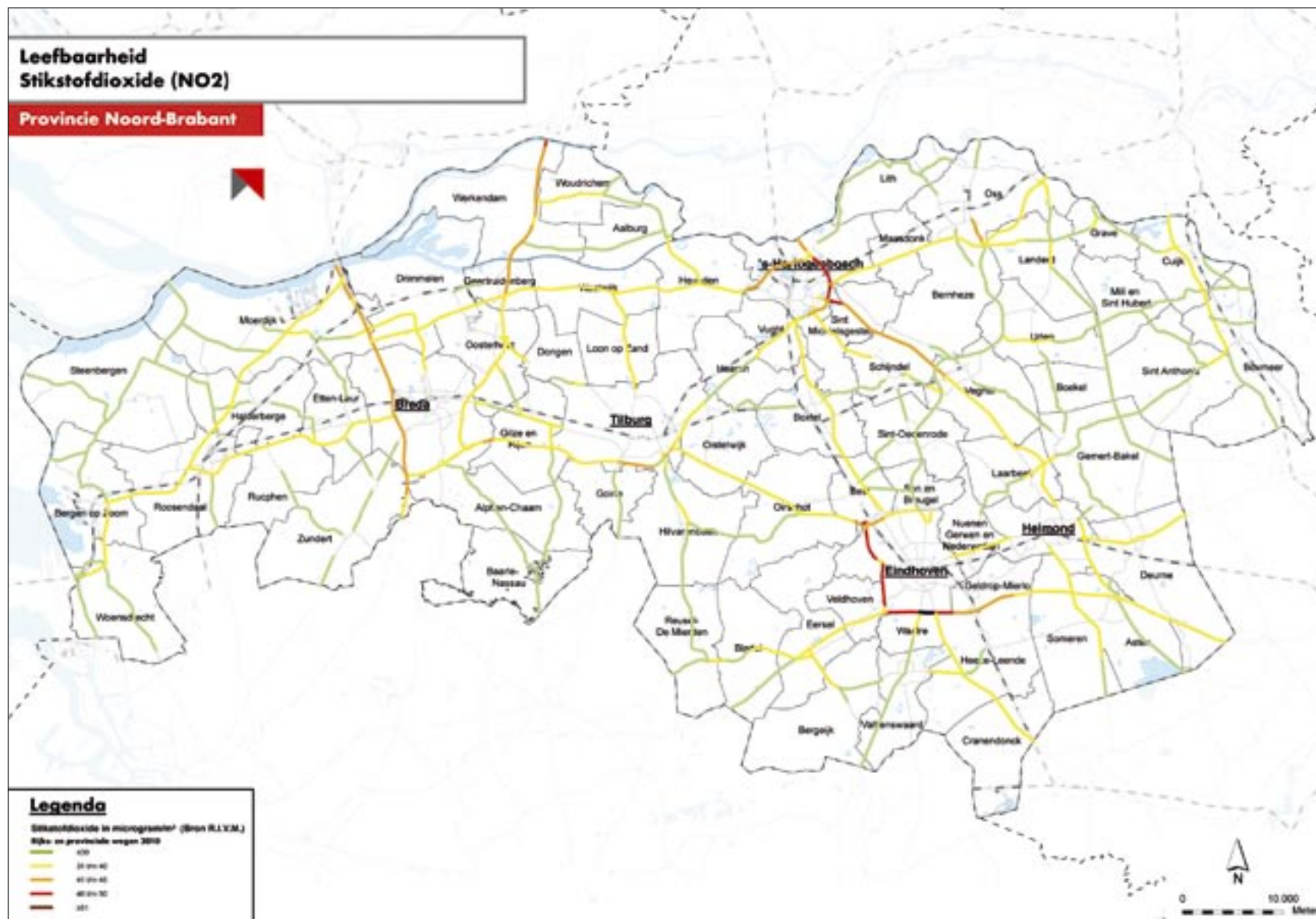
totale projectkosten zijn geschat op 18 miljoen euro voor vierhonderd voorzieningen. Hierbij zitten niet de grotere faunavoorzieningen. Een voorbeeld daarvan zijn de drie geplande natuurbruggen over de N396 Valkenswaard - Heeze-Leende, de N261 Tilburg - Waalwijk en de N324 Oss - Grave.

Om de werking van de faunavoorzieningen te monitoren, start de Provincie dit voorjaar een monitoringsprogramma. Dit programma bestaat uit een technische en een ecologische monitoring. Voor de Provincie ligt de inspiratie en uitdaging in dit project in de afstemming met alle belanghebbende partijen. Zoals natuurorganisaties, waterschappen, gemeenten, particulieren en bos-en grondeigenaren.

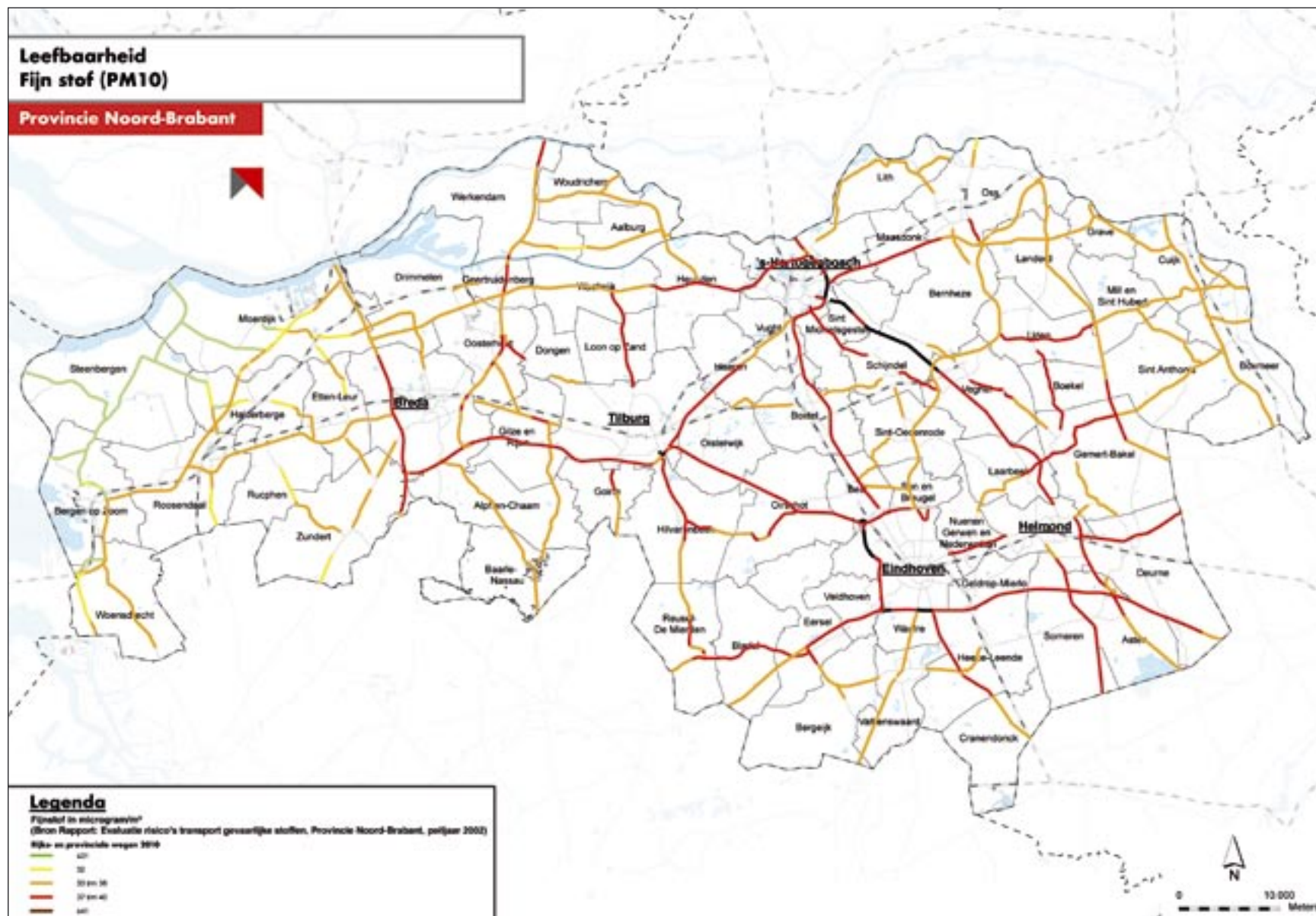
De Provincie wil Noord-Brabant zichtbaar beter maken voor mens en dier. Het creëren van een maatschappelijk draagvlak en het communiceren met de mensen in deze provincie dragen hier zeker aan bij.



Figuur 16: Risicokaart over de externe veiligheid.



Figuur 17: Knelpunten in de luchtkwaliteit door stikstofdioxide.



Figuur 18: Knelpunten in de luchtkwaliteit door fijn stof.

3 Netwerkbenadering

Hoofdstuk 5 van dit PVVP gaat in op het belang van de integrale netwerkbenadering. Een netwerkanalyse is een instrument om te komen tot gedeelde bereikbaarheidsambities en een gezamenlijk probleembesef. De Nota Mobiliteit geeft prioriteit aan het uitvoeren van netwerkanalyses voor de negen nationaal stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte. Het stedelijk net werk BrabantStad is daar één van. Voor dit PVVP is een aantal bouwstenen en ontwikkelingen van belang. In dit deel komen de volgende bouwstenen aan de orde:

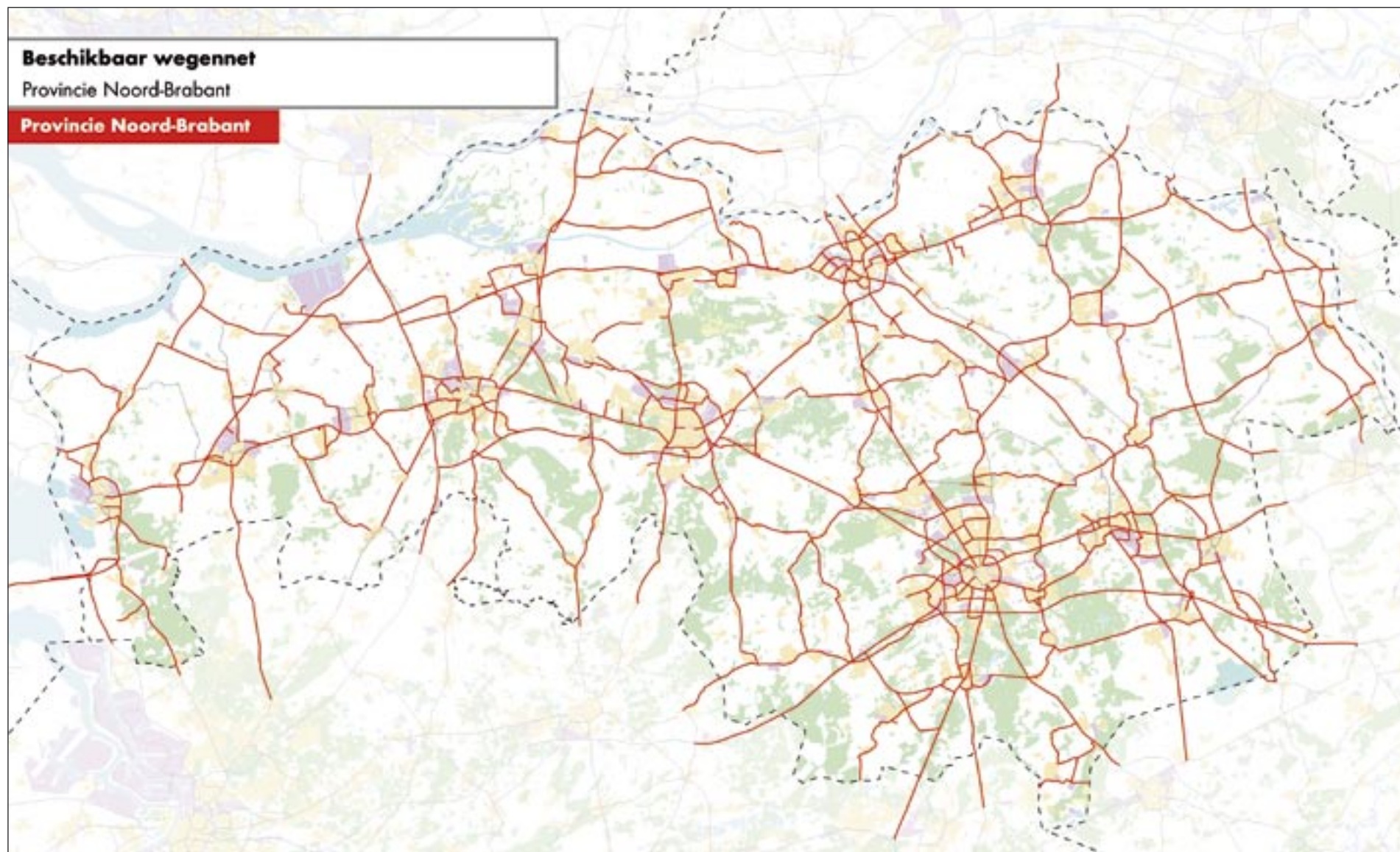
- **Beter Bereikbaar Brabant;**
- **OV-Netwerk BrabantStad;**
- **fietsnetwerken inclusief 'Kansen voor de fiets';**
- **kwaliteitsnet goederenvervoer;**
- **prijsbeleid;**
- **Dynamisch Verkeersmanagement.**

3.1 Beter Bereikbaar Brabant

Beschikbaar wegennet

De Provincie heeft, samen met de GGA-regio's, de regionale netwerkvisies opgesteld. Dit onder de noemer Beter Bereikbaar Brabant (BBB). Deze visies richten zich primair op autobereikbaarheid. Hierbij zijn verkeersveiligheid en leefbaarheid als randvoorwaarden meegenomen. Ook het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft een vergelijkbare netwerkvisie Beter Bereikbaar Zuid-Oost Brabant (BBZOB) opgesteld. Het gaat in deze netwerkvisies om betrouwbare en acceptabele reistijden 'van deur tot deur' voor het autoverkeer.

De regionale netwerkvisies borduren voort op de eerder vastgestelde Categorisering Duurzaam Veilig. Hierbij is in een beperkt aantal gevallen de status van de weg gewijzigd; van erftoegangsweg naar gebiedsontsluitingsweg en omgekeerd. De in de BBB-netwerkvisie vastgestelde regelstrategie richt zich op de stroomwegen, de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en de (gebieds) ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een regionale functie. Daarmee is een zogenaamd beschikbaar wegennet gedefinieerd. Dat bestaat uit wegen van verschillende wegbeheerders.



Figuur 19: Beschikbaar wegennet Beter Bereikbaar Brabant.



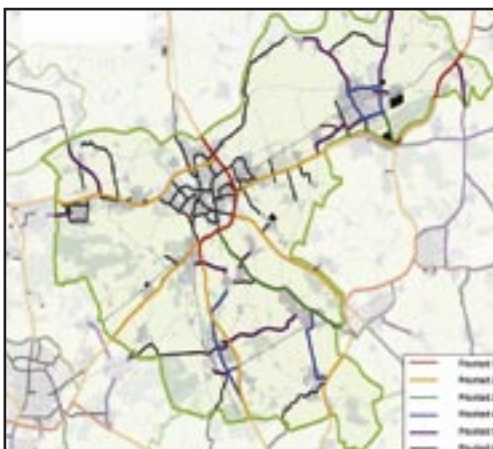
Figuur 20: Regelstrategie BBB, regio West-Brabant.



Figuur 21: Regelstrategie BBB, regio Breda.



Figuur 22: Regelstrategie BBB, regio Tilburg.



Figuur 23: Regelstrategie BBB, regio 's-Hertogenbosch.



Figuur 24: Regelstrategie BBB, regio Noord-Oost Brabant.

Regelstrategie

Met een regelstrategie willen de gezamenlijke wegbeheerders op dit beschikbare wegennet een bepaalde (naar prioriteit gedifferentieerde) afwikkelingskwaliteit garanderen. Deze strategie geeft in vijf prioriteitsklassen aan welke verkeersstromen bij een dreigende overbelasting van het wegennet voorrang krijgen boven andere verkeersstromen.

De kaarten 'regelstrategie' geven richting aan de te stellen prioriteiten binnen een regio bij structurele congestie (dus niet bij incidenten). En daarmee ook aan de inzet van operationeel verkeersmanagement. De regelstrategie helpt dus de regionale bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. Daarnaast speelt deze ook een belangrijke functie bij de aanpak van andere regionale verkeersproblemen. Zoals het terugdringen van sluipverkeer, de leefbaarheidsproblematiek in bebouwde kommen en verkeersveiligheidsknelpunten. Zo kunnen bijvoorbeeld wegen die niet in de regelstrategie zijn opgenomen, in aanmerking komen voor herinrichting voor het ontmoedigen van sluipverkeer.

Bij de aanpak van problemen op komtraverses staat de verblijfsfunctie centraal. Dat geldt voor situaties waar die traverse niet is opgenomen in de regelstrategie. Dit in tegenstelling tot situaties waar zo'n traverse wel deel uitmaakt van het voor regionaal verkeer beschikbare wegennet. Daar heeft het dus ook een functie voor de afwikkeling van het regionale verkeer. Verder kunnen bepaalde wegen binnen de regelstrategie deel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Aan dergelijke wegen -die dan een belangrijke functie hebben voor de ontsluiting van bedrijventerreinen- kunnen extra inrichtings-eisen worden gesteld. Zo kan de afwikkeling van het regionaal vrachtverkeer worden verbeterd.

Overzicht geaccepteerde snelheid

Ligging	Type weg/ Max. snelheid	Referentie- snelheid	Geaccepteerde snelheid in de spits per wegvakprioriteit			
			Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 3	Prioriteit 4/5
Buiten bebouwde kom	Ringwegen (autosnelweg)	60	60			
	120	80	80	70	65	
	100	70	70	60	50	
	80	60	60	50	40	35
	60	50	50	40	35	30
Binnen bebouwde kom	70	50	50	45	35	25
	50 (2x2)	35	35	30	25	20
	50 (1x2)	30	30	25	20	15

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Beoordelingskader

Per prioriteitsklasse is een gewenste 'bereikbaarheids-kwaliteit' geformuleerd. Dit dient als beoordelingskader voor de vraag wanneer er sprake is van een probleem. Als indicator is daarbij gekozen voor reistijd in de spits. Vervolgens is per wegtype en per prioriteitsklasse aangegeven in welke mate een afwijking van de referentiesnelheid acceptabel is. Wanneer deze 'acceptabele reistijd' niet wordt gehaald, is sprake van een 'knelpunt'. Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de acceptabele snelheden per wegtype en per prioriteitsklasse in de spits.

Deze beoordelingscriteria maken het mogelijk om voor de belangrijke verkeers- en vervoersrelaties de feitelijke reistijden te beoordelen. Hiermee ontstaat een beeld van de bereikbaarheidsknelpunten voor het autoverkeer in de regio's. Alle wegbeheerders conformeren zich hieraan. Daaruit vloeit een gezamenlijk opgesteld regionaal maatregelenpakket voort. Hierin staan concrete benuttings- of infrastructurele maatregelen opgenomen om

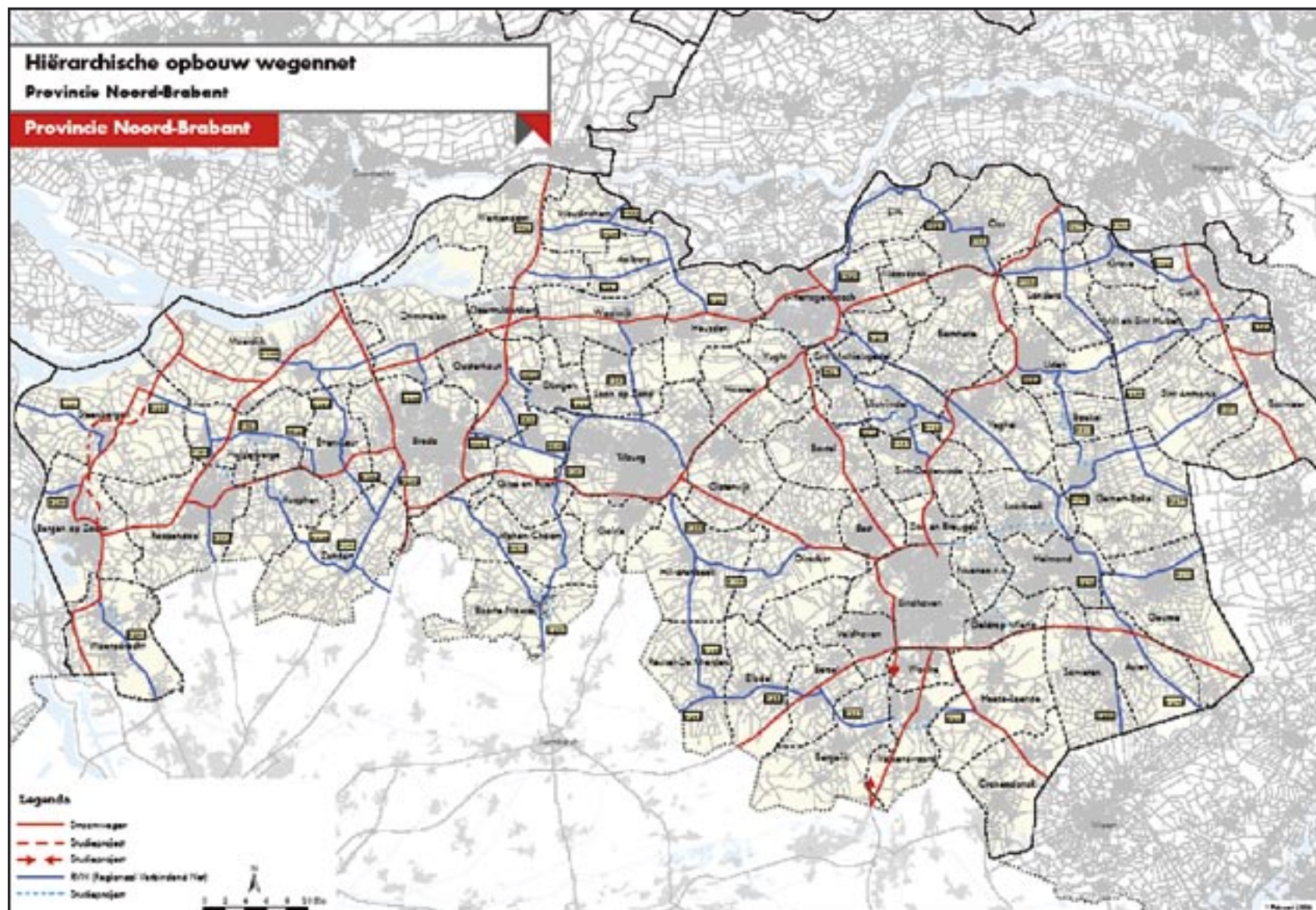
de problemen in samenhang op te lossen. De feitelijke resultaten van de regionale netwerkvisies zijn in aparte rapportages per regio vastgelegd.

Beheer beschikbaar wegnnet

Enerzijds is de inhoudelijke visie op het functioneren van het samenhangende wegnnet van belang. Maar het is ook zaak om een visie te hebben op het toekomstig beheer van de wegen in Noord-Brabant. Dit om duidelijkheid te geven over wie eerst verantwoordelijke is voor welke wegen. Uitgangspunt daarbij is de huidige driedeling van het beheer van wegen: het Rijk voor het hoofdwegenet (de autosnelwegen), de Provincie voor de wegen met vooral een regionale functie en de gemeente voor de wegen met een vooral lokale functie. Vanuit dit uitgangspunt is het beschikbare wegnnet uit de BBB-studies onderverdeeld naar wegbeheerders. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- de wegen met een (inter)nationale/bovenregionale functie (de huidige autosnelwegen) blijven in beheer van het Rijk;
- de categorie duurzaam veilig van (gebieds)ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom valt uiteen in twee delen. Type A zijn de gebiedsontsluitingswegen met een overwegend regionale functie en een beperkte lokale functie. Type B zijn de gebiedsontsluitingswegen met een overwegend lokale functie. Deze tweedeling blijft gehandhaafd;
- de gebiedsontsluitingswegen van het type A vormen het Regionaal Verbindend Net en vallen onder beheer van de Provincie;
- de gebiedsontsluitingswegen van het type B zijn géén onderdeel van het Regionaal Verbindend Net. Deze vallen onder beheer van de gemeenten;
- uitzondering hierop zijn de wegen in de stedelijke regio's. Die hebben naast de regionale functie ook een belangrijke lokale functie. Deze wegen behoren wel tot het Regionaal Verbindend Net, maar blijven onder beheer van de gemeenten. Voorbeelden zijn de Industrielaan in Uden en de noordwesttangent in Tilburg;
- het hoofdwegenet (auto(snel)wegen) en het regionaal verbindend net vormen daarbij zoveel mogelijk een gesloten wegnnet. Dit is nu ook het geval.

De toepassing van deze uitgangspunten leidt tot de kaart 'Hiërarchische opbouw wegnnet' (zie figuur 25). Deze kaart vormt de komende jaren de basis voor de gesprekken met de andere wegbeheerders binnen de provincie. Deze gesprekken gaan over de overdracht en/of de overname van wegvakken.



Figuur 25: Hiërarchische opbouw wegennet

3.2 OV-netwerk BrabantStad

Openbaar vervoer kan een bijdrage leveren aan een goede bereikbaarheid. Het kan daarmee bijdragen aan de economische vitaliteit en leefbaarheid van het stedelijk netwerk BrabantStad. Daarvoor werken de Provincie, de vijf grote Brabantse steden (Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond) en het SRE gezamenlijk aan de realisatie van OV-netwerk BrabantStad.

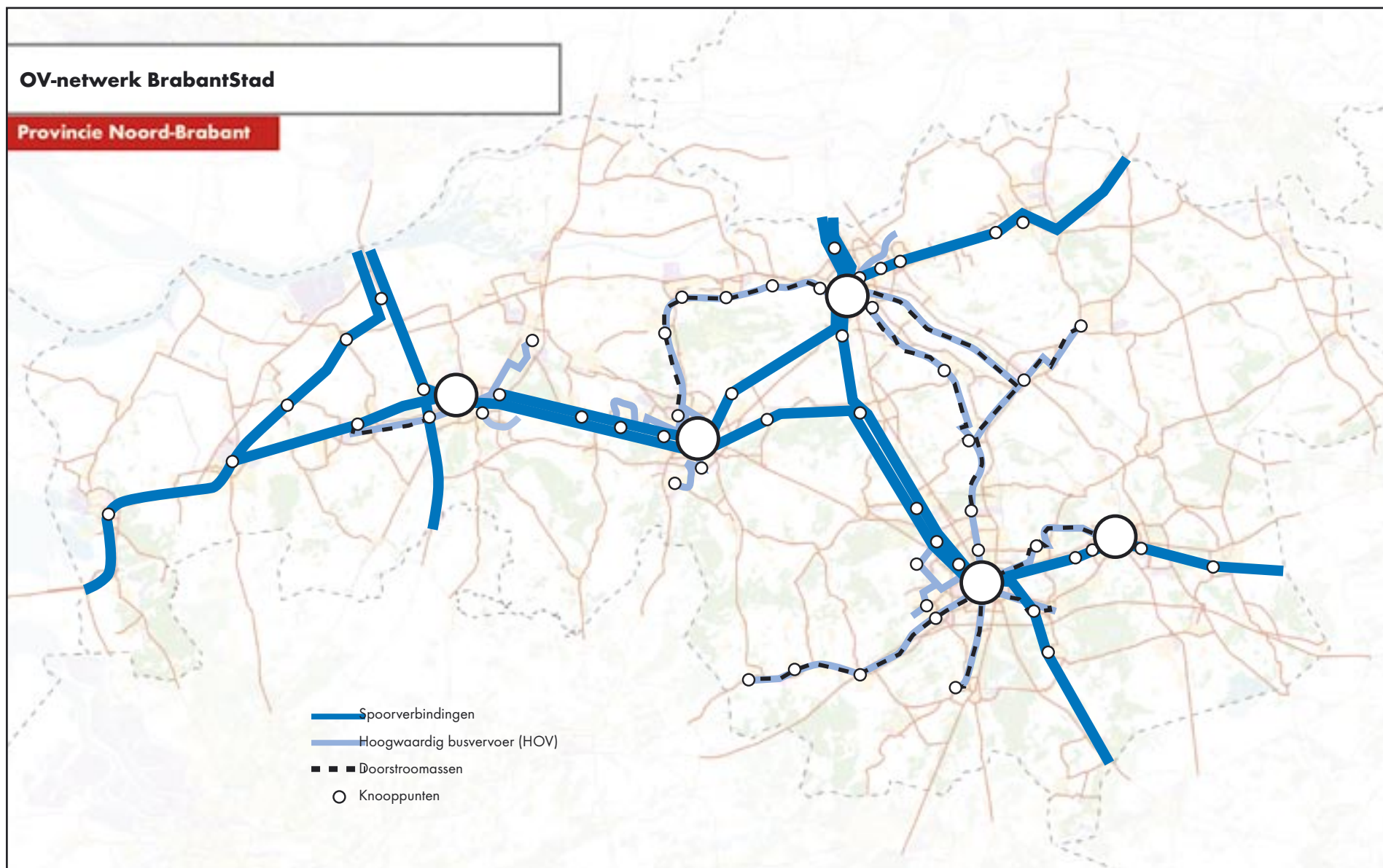
OV-netwerk BrabantStad heeft verbeteringen op drie schaalniveaus voor ogen: nationaal/internationaal (verbindingen met andere stedelijke netwerken), het niveau van BrabantStad (verbindingen tussen de vijf grote steden in Noord-Brabant) en op het niveau van de stad met het stedelijk kerngebied BrabantStad.

De visie van BrabantStad omvat een openbaar vervoernetwerk dat bijdraagt aan de leefbaarheid en vitaliteit van vooral de binnensteden. Dit netwerk is tevens van belang voor de aansluiting van de economische kerngebieden in Noord-Brabant op de Randstad. Het OV-netwerk BrabantStad bestaat uit drie bouwstenen:

- Spoor: ambitie is een stapsgewijze verhoging van de frequenties op de randstadcorridors waarvan ook de verbindingen tussen de vijf grote steden in Noord-Brabant profiteren;

- Knooppunten: de ontwikkeling van de centrale stadstations tot nieuwe centra voor wonen, werken en recreëren staat de komende jaren voorop. Daarnaast wordt gewerkt aan stadsrandknopen met ruimte voor transferia en nieuwe ontwikkelmogelijkheden;
- HOV: met hoogwaardig busvervoer kunnen verplaatsingen in de stedelijke agglomeraties verbeterd worden.

In 2003 is de Verkenning OV-netwerk BrabantStad afgerond. Op basis hiervan hebben de zeven partijen gezamenlijk afspraken gemaakt om projecten te realiseren volgens een overeengekomen investeringsprogramma 2004 - 2020. Samenwerking op BrabantStad-niveau vraagt om het denken in netwerken. Daarnaast vraagt het om het kiezen voor deelprojecten die bijdragen aan het totale netwerk. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn de bouw van NS-station Reeshof, het realiseren van het Nieuw Sleutelproject stationsomgeving Breda (NSP), de Phileas in Eindhoven en de aanleg van de HOV-verbinding Oosterhout - Breda - Etten-Leur.



Figuur 26: OV-netwerk BrabantStad.

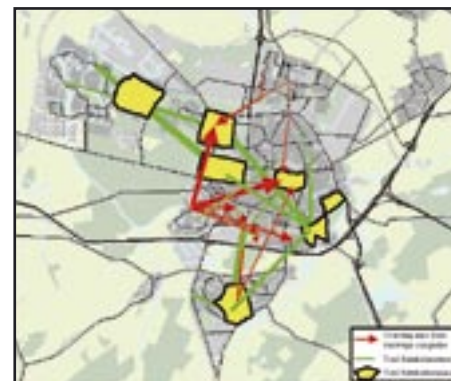
3.3 Fietsnetwerken inclusief 'Kansen voor de fiets'

Fietsnetwerken bieden de mogelijkheid om belangrijke fietsstromen op een vlotte en veilige manier af te wikkelen. De fiets wordt vooral voor kortere verplaatsingen gebruikt. Daarom gaat het hier om een fijnmazig netwerk op regionaal en lokaal niveau. In Noord-Brabant hebben de GGA-regio's de afgelopen jaren gewerkt aan regionale fietsnetwerken. Hierbij hebben ze het primaire fietsnetwerk uit de provinciale nota 'Brabant fietst!' als uitgangspunt genomen. Dit netwerk bestaat uit fietsroutes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden. In die zin is het een van-deur-tot-deur-netwerk. Het aantal fietsers dat van een route gebruik maakt of naar verwachting gebruik gaat maken, is het belangrijkste criterium om een route in het netwerk op te nemen. Het primaire fietsroutenetwerk is een dynamisch netwerk. Daar waar nieuwe verbindingen ontstaan, -bijvoorbeeld door ruimtelijke ontwikkelingen of verkeersmaatregelen- worden ze in het netwerk opgenomen.

De fietsverbindingen in het regionale fietsnetwerk moeten voldoen aan de kwaliteitseisen voor verkeersveiligheid, sociale veiligheid, directheid en comfort. Toetsing van de maatregelen gericht op autobereikbaarheid moet daarom altijd plaatsvinden. Het criterium is dan de mate waarin zij bijdragen of afbreuk doen aan de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk. Met name de directheid (minimaliseren van omrijden en oponthoud) is een belangrijk toetsingscriterium.



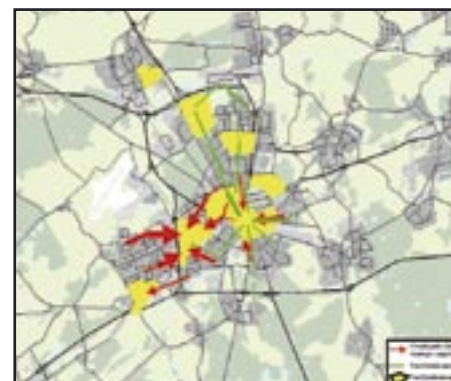
Figuur 27: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, 's-Hertogenbosch.



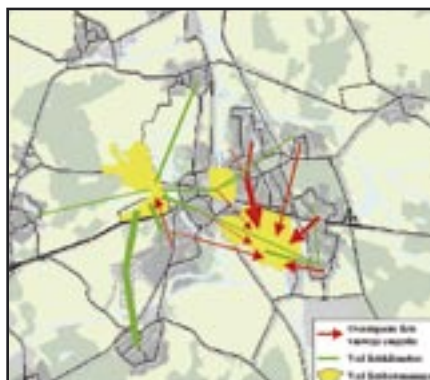
Figuur 28: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Tilburg.



Figuur 29: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Breda.



Figuur 30: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Eindhoven.



Figuur 31: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Helmond.

Specifiek voor Brabantstad heeft de Provincie, samen met BrabantStad-steden, in 2005 de studie 'Kansen voor de fiets in de Brabantse stedelijke agglomeraties' uitgevoerd. Hierin is onderzocht welke factoren in de steden het fietsgebruik beïnvloeden en welke factoren per stad het meest soelaas bieden om het fietsgebruik te bevorderen. Het blijkt dat de BrabantStad-steden het beste kunnen inzetten op de volgende factoren:

Breda	Den Bosch	Eindhoven	Helmond	Tilburg
directheid en verkeershinder	directheid en verkeershinder	directheid en verkeershinder	directheid en verkeershinder	reistijdverhouding fiets/auto
reistijdverhouding fiets/auto	reistijdverhouding fiets/auto	reistijdverhouding fiets/auto	reistijdverhouding fiets/auto	directheid en verkeershinder
geen parkeerkosten auto	geen parkeerkosten auto	kans op fietsendiefstal	geen parkeerkosten auto	verkeersveiligheid
verkeersveiligheid	kans op fietsendiefstal	verkeersveiligheid	kans op fietsendiefstal	stallingen bedrijven/scholen **
stallingen bedrijven/scholen **	verkeersveiligheid	geen parkeerkosten auto	stallingen bedrijven/scholen **	geen parkeerkosten auto
comfort wegdek	stallingen bedrijven/scholen **	stallingen bedrijven/scholen **	beeldvorming bij bevolking	beeldvorming bij bevolking

Zoals uit de tabel blijkt, scoren 'directheid en verkeers-hinder' en 'reistijdverhouding fiets/auto' in elke stad hoog. Reden temeer om juist in de steden in te zetten op fietsnetwerken. In het tweede onderdeel van de studie is daarom per stad bepaald welke relaties (fietsverbindingen) en gebieden kansrijk zijn.

3.4 Kwaliteitsnet goederenvervoer

Het goederenvervoer stelt zijn eigen eisen aan de infra-structuurnetwerken. Het kwaliteitsnet goederenvervoer is een netwerk bestaande uit weg-, water- en spoorverbindingen (multimodaal) dat bij uitstek geschikt is om het goederenvervoer doelmatig en veilig af te wikkelen. Het doel van het kwaliteitsnet is dat de wegbeheerders op wegen die zijn opgenomen in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer 2020 een bepaalde bereikbaarheidskwaliteit garanderen binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Voor verbindingen die deel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer, onderdeel gevaarlijke stoffen, gelden beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Landelijk ontwikkelt het Rijk in overleg met IPO, VNG en het bedrijfsleven zogenaamde Basisnetwerken voor weg, water en spoor, met een indeling in drie categorieën:

Basisnetwerken weg, water en spoor voor goederenvervoer	Beperkingen vervoer gevaarlijke stoffen	Beperkingen ruimtelijke ontwikkeling
Categorie 1	nee	ja
Categorie 2	ja	ja
Categorie 3	ja	nee

Het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer bestaat uit verbindingen die binnen de basisnetwerken zijn aangewezen. De Provincie Noord-Brabant ontwikkelt dit kwaliteitsnetwerk in nauwe samenwerking met de Provincies Zuid-Holland, Zeeland en Limburg (in Inco-Deltaverband). De voor Noord-Brabant belangrijke elementen in het kwaliteitsnet goederenvervoer zijn:

- Voor het goederenvervoer over de weg geldt dat de regionale netwerkvisies voor autobereikbaarheid (BBB) ook de basis bieden voor het aanwijzen van de wegverbindingen die onderdeel gaan uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer. De verbindingen met prioriteitsklasse 1 en 2 zijn in principe geschikt (te maken) voor een vlotte en veilige afwikkeling van het goederenvervoer over de weg. Een inventarisatie van de feitelijke goederenstromen en de geschiktheid van de betreffende wegtracés bepalen straks een definitieve vaststelling van de wegverbindingen uit het kwaliteitsnet goederenvervoer. Denk hierbij aan het minimaliseren van overlast voor de omgeving. De realisatie van de transitie-as A4 is voor het goederenvervoer van groot belang;
- wat betreft het goederenvervoer per spoor, gaat het om de realisatie van de goederenruit Zuid-Nederland. Die bestaat uit de Betuweroute, de spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen, de IJzeren Rijn en de zuidtak van de Betuweroute (Valburg/Nijmegen-Venlo). De goederenruit is belangrijk om de zogenaamde Brabantroute beter te kunnen benutten voor personenvervoer. Ook het terugdringen van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de Brabantse steden is van belang;
- transport over water kan een effectieve bijdrage leveren aan het ontlasten van het wegennet. Dit geldt met name voor bulktransport en containervervoer dat niet aan tijd is gebonden. Het op te waarderen Brabantse kanalenstelsel (zoals vastgelegd in de Visie Brabantse Vaarwegen) is dan ook een wezenlijk onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer;
- een netwerk van multimodale overslagcentra is de verbindende schakel tussen de drie deelnetwerken die samen het kwaliteitsnet vormen. Doel is dat tenminste alle regionale bedrijventerreinen binnen een straal van 30 kilometer een aansluiting hebben op een waterweg.



Figuur 32: Goederenvervoernetwerk Inco-Delta

3.5 Prijsbeleid

We naderen in Nederland, en ook in Noord-Brabant, de grenzen van de mogelijkheden om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte. Vooral de bereikbaarheid van de steden komt steeds meer onder druk te staan. Door ruimtegebrek zijn steeds duurdere oplossingen nodig. Denk daarbij onder meer aan dubbeldeks wegen en ondergronds bouwen. Maar de financiële ruimte voor dergelijke investeringen ontbreekt. Ook stellen leefbaarheidseisen in toenemende mate grenzen aan

de uitbreidingsmogelijkheden van het verkeerssysteem. Dat geldt vooral voor de eisen aan de luchtkwaliteit ter bescherming van de gezondheid. Daarmee is het steeds belangrijker om te kunnen beschikken over een aanvullend instrumentarium. Dat moet de balans tussen vraag en aanbod herstellen. Prijsbeleid is een dergelijk instrument. Bij dreigende overbelasting van het systeem wordt de prijs van de mobiliteit verhoogd. Dit tot een niveau waarop vraag en aanbod weer met elkaar in evenwicht zijn.

De Provincie Noord-Brabant acht de inzet van prijsbeleid onontkoombaar. De verwachte positieve effecten van prijsbeleid op de (regionale) bereikbaarheid zijn aanleiding tot een versnelde invoering. Het gaat dan vooral om de verstedelijkte gebieden. De Provincie zet zich in voor meer wettelijke mogelijkheden en bevoegdheden voor regionaal prijsbeleid. De Provincie wil prijsbeleid in de eerste plaats inzetten voor de sturing en geleiding van de mobiliteit. Dat betekent overigens niet dat prijsbeleid niet kan bijdragen aan het genereren van inkomsten. Bijvoorbeeld voor aanleg en beheer van infrastructuur, andere vervoerswijzen (zoals openbaar vervoer) of technologische vernieuwingen. Op dit moment zijn de juridische mogelijkheden om een provinciaal prijsbeleid vanuit die optiek te voeren zeer klein. Maar zodra deze wettelijke mogelijkheden ruimer zijn, neemt de Provincie haar verantwoordelijkheid om prijsbeleid in te zetten.

Voor gemeentelijk prijsbeleid zijn er nu al mogelijkheden, voornamelijk met behulp van de parkeertarieven. Het functioneren van het stedelijke verkeer en vervoer en de beschikbaarheid en het gebruik van de stedelijke infrastructuur hebben een directe invloed op het gebruik van de infrastructuur buiten de steden. Daarom maakt de Provincie afspraken met de steden over de inzet van hun parkeerbeleid. Dat regelt tevens de afwikkeling van het stedelijke verkeer voorzover dat de regionale mobiliteit raakt. De Provincie legt daarbij dan tevens een koppeling met de ov-tarieven. Provincie en partners kunnen op deze wijze integraal prijsbeleid voeren voor de gehele mobiliteitssector.

Bovenstaande doet niets af aan het feit dat de lokale overheden zelf die zaken aanpakken waarvoor ze als wegbeheerder verantwoordelijk zijn. En voor zaken die ze lokaal, zonder regionale afstemming, kunnen oplossen.

3.6 Dynamisch Verkeersmanagement

DVM-strategie gebaseerd op drie ontwikkelpaden

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is een kansrijk instrument dat bijdraagt aan de PVVP-doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. De ontwikkeling van DVM kent drie ontwikkelpaden. Deze overlappen deels in de tijd. De ontwikkelpaden vormen

samen een overgangsproces dat in het eindbeeld leidt tot de toepassing van DVM in het hele verkeers- en vervoersysteem. De ontwikkelpaden zijn als volgt te karakteriseren:

1. DVM op kruispunten en wegvakken bij elke wegbeheerder afzonderlijk;
2. netwerkmanagement op het Noord-Brabantse wegennet;
3. intermodaal reisadvies.

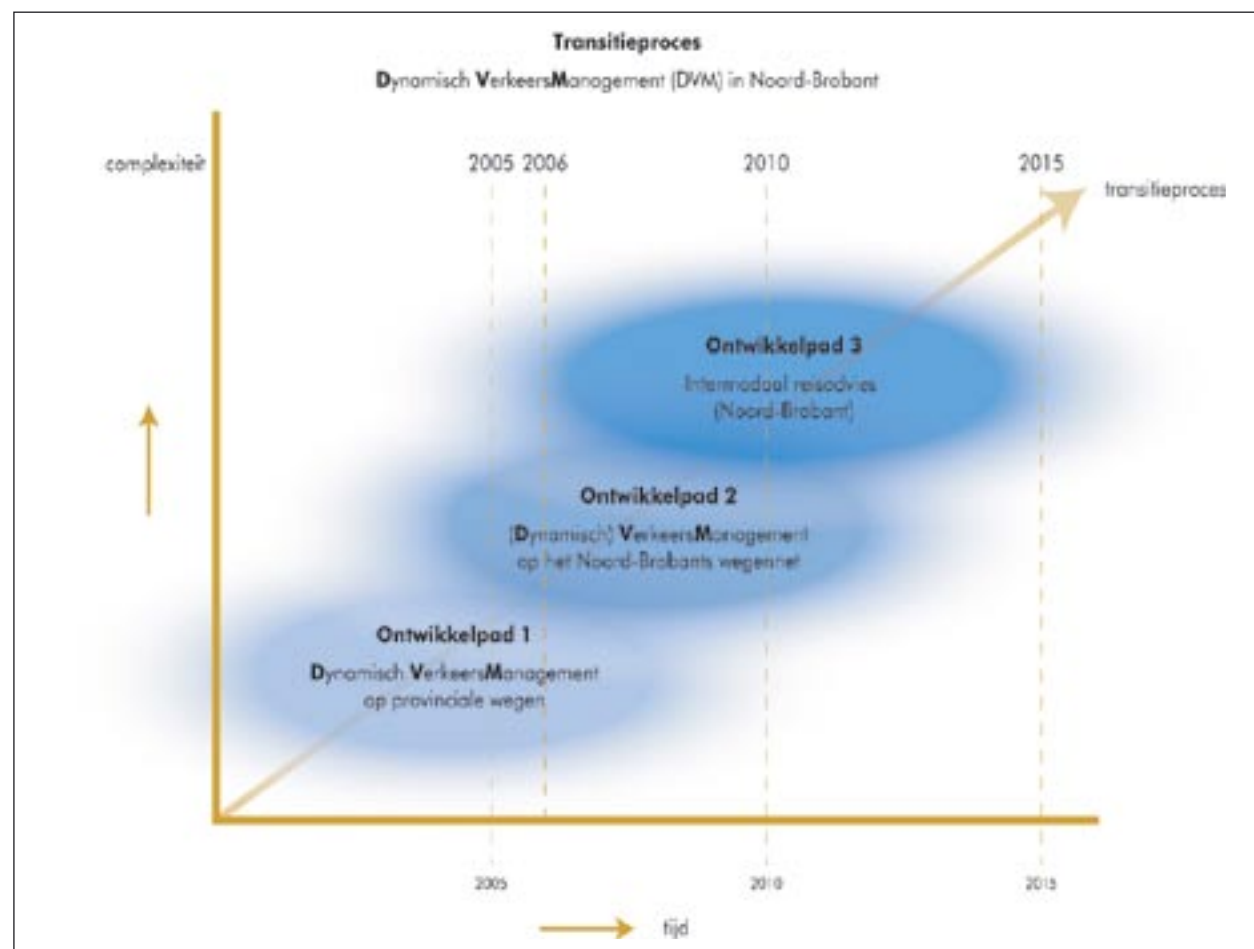
De ontwikkelpaden kennen een toenemende organisatorische en technische complexiteit (zie onderstaande figuur).

Inzet op alle drie de ontwikkelpaden

In Noord-Brabant is de ontwikkeling en toepassing van lokale DVM-systemen bij individuele wegbeheerders de laatste jaren met succes ingezet. Zowel bij gemeenten, de Provincie als het Rijk. De huidige activiteiten binnen ontwikkelpad 1 zijn vooral gericht op het verder ontwikkelen en het structureel inbedden van DVM in de organisaties. Maar de belangrijkste ontwikkeling voor de komende jaren is het in gang zetten van de ontwikkelpaden 2 en 3. Hierbij is sprake van een complex krachtenveld van betrokken partijen. De grootste uitdaging ligt in het organiseren van deze partijen en het uitwerken van werkstructuren. In samenwerking met Rijkswaterstaat, de grote Brabantse steden en andere relevante partijen, wil de Provincie een gezamenlijke DVM-strategie ontwikkelen. Met hierin als centraal thema de inzet van één of meer gezamenlijke verkeerscentrales. Ook is het van belang om in te blijven zetten op de verdere technische ontwikkeling en functionele toepassing van DVM-systemen. Hierbij is het belangrijk om de bestaande systemen van de verschillende partijen op elkaar aan te sluiten.

Binnen de ontwikkelpaden worden projecten opgezet en uitgevoerd. Die brengen het geschetste eindbeeld van de ontwikkelpaden dichterbij. Het gaat om vier typen projecten. In combinatie met elkaar leveren ze een effectieve uitvoering van DVM op. Het betreft de volgende typen projecten:

- in kaart brengen van de informatiebehoefte van de weggebruiker en de reiziger in het algemeen (vraagkant);
- organiseren van de betrokken netwerkbeheerders (aanbodkant);
- inwinnen van gegevens en bewerken tot verkeers- en reisinformatie;
- testen en uitvoeren van DVM-maatregelen.



Bijlagen

1 Samenvatting Strategische Milieubeoordeling

Dit is de samenvatting van het milieuraapport dat is opgesteld voor de strategische milieubeoordeling van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan voor de periode 2005-2020 (PVVP). De provincie Noord-Brabant bereidt momenteel het nieuwe plan voor, dat naar verwachting in het najaar van 2006 vastgesteld wordt door Provinciale Staten van Noord-Brabant.

Sinds 21 juli 2004 is de Europese Richtlijn Strategische Milieubeoordeling (2001/42/EG) van kracht. Deze richtlijn bepaalt dat voor bepaalde plannen en programma's een 'strategische milieubeoordeling' (SMB) moet worden uitgevoerd. Met behulp van dit milieuraapport kan strategische milieu-informatie in de planvorming van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan worden meegenomen in de afweging van beleidskeuzen. Dit milieuraapport is opgesteld aan de hand van notitie reikwijdte en detailniveau (25 januari 2006) en het advies van de Commissie m.e.r. over de notitie reikwijdte en detailniveau (2 februari 2006).

Onderwerpen en alternatieven

In de notitie reikwijdte en detailniveau is aangegeven welke onderwerpen uit het PVVP in dit Milieuraapport aan de orde komen en tot welk detailniveau gekeken wordt naar milieueffecten. Onderwerpen en alternatieven die op grond van de selectiecriteria en uitgangspunten meegenomen worden in de SMB zijn:

Gebiedsprofielen:

Centrumgebied, agglomeraties, regionale stedelijke kernen, stedelijke periferie, kernen in het groen, agrarische cultuurlandschappen, regionale natuur- en landschapseenheden, grootschalige industriële complexen, regionale bedrijventerreinen en intensieve agrarische bedrijvigheid.

- Alternatief 1 (voor alle gebiedsprofielen): beleidsmatige belang goede bereikbaarheid fiets verminderen.

- Alternatief 2 (voor gebiedsprofiel kernen in het groen en gebiedsprofiel regionale bedrijventerreinen): beleidsmatige belang goede bereikbaarheid openbaar vervoer verhogen.
- Alternatief 3 (voor gebiedsprofiel centrumgebied): beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto verminderen.
- Alternatief 4 (voor gebiedsprofiel centrumgebied): beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto verhogen.

Regionale netwerkvisies Beter Bereikbaar Brabant:

- Regio Noordoost Brabant, regio 's-Hertogenbosch, regio Tilburg, regio Breda en regio West-Brabant.
- Alternatief 1 (voor alle netwerkvisies): een minimale variant met op alle wegen een lage geaccepteerde snelheid in de spits.

- Alternatief 2 (voor alle netwerkvisies): een maximale variant met op alle wegen een hoge geaccepteerde snelheid in de spits.

OV-netwerk BrabantStad

- Alternatief 1: géén investeringen in het openbaar vervoer, dus géén OV-netwerk BrabantStad, om inzichtelijk te maken wat de gevolgen kunnen zijn als het openbaar vervoer niet verder uitgebouwd wordt.

Fietsnetwerken:

Primaire fietsnetwerk en kansrijke fietsrelaties in de B5.

Kwaliteitsnetten goederenvervoer:

Over de weg, over het water en over het spoor.

- Alternatief 1: geen realisatie van de goederenruit Zuid-Nederland, wel opwaardering kanalen.

- Alternatief 2: géén modal shift van de weg naar het water, dat wil zeggen geen opwaardering van de kanalen, wel realisatie goederenruit Zuid-Nederland.

Overige onderwerpen (prijsbeleid):

- Alternatief 1: Niet toepassen prijsbeleid.

Beoordeling milieueffecten

Voor de beschrijving van de milieueffecten is een toetsingskader opgezet waaraan de Onderwerpen van het PVVP en de alternatieven zijn getoetst. Het toetsingskader is in de eerste plaats opgebouwd met behulp van de randvoorwaarden uit bijlage I van de Europese richtlijn SMB en de gangbare aspecten bij m.e.r. procedures. Ten tweede is uitgegaan van de bestaande waarden in Noord-Brabant zoals die op de verschillende kaarten in de kaartenatlas bij

het milieuraapport zijn aangegeven. De onderwerpen en alternatieven zijn getoetst aan de bestaande waarden van verkeer, woon- en Leefmilieu (lokale luchtkwaliteit, energie, geluid, veiligheid en lichthinder), natuur, bodem & water, landschap en cultuurhistorie.

De milieubeoordeling van de onderwerpen in het PVVP vindt plaats aansluitend bij de systematiek van het PVVP zelf. Ook het detailniveau is op het PVVP afgestemd. De methode en het detailniveau van de effectbepaling sluiten daarmee aan bij de strategische aard en het detailniveau van het PVVP.

Monitoring

Voor de monitoring van de milieugevolgen kan worden aangesloten bij de Effectindicatoren beleidsmonitoring PVVP.

Conclusie

Bij de beoordeling van de milieueffecten van alle onderwerpen uit het PVVP is gebleken dat de onderwerpen uit het PVVP beter scoren op de milieuwaarden dan de alternatieven die zijn geformuleerd. Het blijkt dat OV-netwerk Brabantstad en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer goede keuzes zijn in het PVVP. In het Milieuraapport blijkt dat er een aantal knelpunten blijven bestaan, met name op bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Door de toename

van het aantal verplaatsingen zal op een aantal provinciale wegen congestievorming en overschrijding van de luchtkwaliteits- en geluidsnorm blijven optreden. Daarnaast veroorzaakt de toename van vervoer over het spoor overlast voor de omgeving. Dit betekent dat met de onderwerpen in het PVVP niet alle knelpunten worden opgelost, maar dat wel een goede afweging op de milieuaspecten is gemaakt. Duidelijk is dat bij uitvoering van alle onderwerpen uit het PVVP een optimale situatie wordt bereikt.

2 Overzicht essentiële onderdelen

Wat zijn de essentiële onderdelen uit dit PVVP? Ten eerste zijn het die onderdelen van beleid die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) en de provinciale doelstellingen.

Ten tweede zijn het de beleidsonderdelen die belangrijk zijn voor het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend voor het provinciaal mobiliteitsbeleid en dat van de regio's en de gemeenten binnen de provincie.

De essentiële onderdelen zijn gerangschikt naar:

- **algemeen (alle schaalniveaus);**
- **(inter)nationaal schaalniveau;**
- **Brabant totaal;**
- **regionaal schaalniveau;**
- **samenwerking en uitvoering.**

De verwijzingen tussen haakjes verwijzen naar de onderwerpen in de dynamische beleidsagenda. Ook is tussen haakjes de afkorting NoMo opgenomen indien het essentieel onderdeel afkomstig is uit de Nota Mobiliteit. Het volledig overzicht van de doelen die de Provincie met deze essentiële onderdelen wil bereiken is opgenomen in het Doelenschema.

Algemeen (alle schaalniveaus)

1. Voor Provincie is het evenwicht in de duurzaamheidspijlers (maatschappelijk rendement) een belangrijk criterium bij integrale afwegingen. Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ontwikkeling, economie en welzijn. Dit vereist dat de partners elkaars beleid op regionale schaal afstemmen, afwegen en zichtbaar laten doorwerken in de regionale uitvoeringsprogramma's. (NoMo)
2. De Provincie en haar partners monitoren het verplaatsingsgedrag en de bijdrage daarvan aan het economisch, het sociaal-cultureel en het ecologisch kapitaal. Zij rapporteren hier regelmatig over (7.2.1).
3. Het ruimtelijk beleid van de Provincie en haar partners is erop gericht om zoveel mogelijk mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen. Dat geldt ook voor de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid (3.1.1, 3.1.3, 8.4). (NoMo)
4. De Provincie wil toekomstige verbreding en/of bundeling van hoofdinfrastructuur niet belemmeren. Met dat doel zoekt de Provincie langs belangrijke bestaande en nieuw aan te leggen wegen, spoorwegen en vaarwegen naar een evenwicht tussen het reserveren van ruimte voor infrastructuur en ruimteclaims voor andere (stedelijke) functies (3.1.4). (NoMo)

(Inter)nationaal schaalniveau

5. De Provincie geeft speciale aandacht aan de verbetering van de (inter)nationale bereikbaarheid van de economische kerngebieden binnen Noord-Brabant. Dit geldt vooral voor Brainport Zuidoost-Brabant, de A2-kennisas en de A16/A4-as (2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.5.1, 2.5.2). (NoMo)

Brabant totaal

6. Provincie, BrabantStad en SRE werken samen aan de realisering van de projecten in het kader van het project OV-netwerk BrabantStad. Het gaat dan ook om de ontwikkeling van knooppunten, zowel ruimtelijk als vervoerskundig (2.1.2, 2.3.1, 3.2.1). (NoMo)
7. Aansluitend op de gebiedsprofielen ontwerpt de Provincie een intermodaal kwaliteitsnet goederenvervoer. Dit gebeurt in samenwerking met betrokken regionale partners. Op basis hiervan werken de infrastructuurbeheerders samen. Enerzijds aan concrete uitvoeringsmaatregelen in de infrastructuur en anderzijds aan de ontwikkeling van multimodale overslagpunten. De Brabantse vaarwegen maken deel uit van dit kwaliteitsnet, evenals de goederenruit Zuid-Nederland (spoor) (2.1.4, 2.5.1, 2.5.2). (NoMo)
8. De Provincie zet regionaal prijsbeleid in als instrument om gericht de mobiliteit te geleiden en daarmee een bijdrage te leveren aan verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In regionaal verband worden met de steden afspraken gemaakt over de OV-tarieven in samenhang tot de parkeertarieven. (4.2.1). (NoMo)

Regionaal schaalniveau

9. De Provincie maakt met haar partners afspraken over een gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteit. Dit wordt gerealiseerd door verschillende vervoerswijzen in te zetten in situaties waarin ze het meest geschikt zijn. De Provincie hanteert daarvoor de gebiedsprofielen als uitgangspunt (2 en 6.4).
10. De overheden in Noord-Brabant gebruiken de van-deur-tot-deur-benadering in hun planvorming. Ze pakken mobiliteitsproblemen aan op basis van inzicht in het functioneren van samenhangende netwerken. Hierbij pakken de regio's de regionale probleemclusters als eerste op (2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 8.1). (NoMo)
11. De Provincie gaat het beheer en de ontwikkeling van het openbaar vervoer gedurende de komende concessieperiode volgens een regionale en integrale aanpak (RIA) vormgeven. De regio en het consumentennetwerk wordt actief bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer betrokken (2.3.2, 2.3.3). (NoMo)
12. De Provincie hanteert in het landelijk gebied een basisniveau aan toegankelijke voorzieningen voor collectieve vervoerssystemen. Dat dient ook als eis bij het verlenen van OV-concessies (2.3.2, 2.3.3). (NoMo)
13. Provincie en gemeenten stimuleren het fietsgebruik met nadruk op binnenstedelijke- en binnengemeentelijke verplaatsingen. Zij versterken de positie van de fiets met een hoofdrouthenetwerk. Dit is gericht op belangrijke voorzieningen en werkgebieden.

Verknoping met andere infrastructuurnetwerken en aansluiting op een fijnmazig ontsluitend fietsnetwerk kenmerken het hoofdrouthenetwerk. Gemeenten en Provincie zorgen daarbij voor aanleg van ontbrekende schakels, instandhouding en beheer van het netwerk. Ook zijn zij verantwoordelijk voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke, publiekstrekkende voorzieningen. Daarnaast voeren gemeenten beleid op het terugdringen van fietsdiefstal. De fietsvoorzieningen stralen kwaliteit uit. Zo dragen ze bij aan de imagoverbetering van het fietsen (2.2, 3.2.2). (NoMo)

14. De beheerders van infrastructuur in Noord-Brabant werken samen aan het voorkomen van nieuwe barrières voor voetgangers en fietsers. Dit is een aandachtspunt bij de aanleg van nieuwe infrastructuur. Maar ook, waar nodig, bij het verbeteren van de oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur (2.2.3). (NoMo)
15. In de gebiedsgerichte samenwerking werken de samenwerkende wegbeheerders aan opheffing van bestaande ontsnipperingsknelpunten en aan het voorkomen van het ontstaan van nieuwe barrières. Provincie, gemeenten en terrein- en infrastructuurbeheerders werken samen aan grotere aaneengesloten natuurgebieden (6.4.1). (NoMo)
16. Noord-Brabant neemt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een evenredig deel van de rijksdoelstellingen voor vermindering van het jaarlijkse

aantal verkeersslachtoffers. De Provincie maakt in het kader van de regionale samenwerking met alle wegbeheerders afspraken over het duurzaam veilig inrichten van het Noord-Brabantse wegennet. Verder stemmen overheden, politie en maatschappelijke organisaties hun activiteiten op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving op elkaar af. Doel is de weggebruikers zoveel mogelijk te stimuleren tot veilig verplaatsingsgedrag (5.1). (NoMo)

17. Noord-Brabant wil voorop lopen met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit gebeurt met initiatieven als dynamisch verkeersmanagement, transport-efficiency, brandstof- en voertuigtechniek openbaar vervoer en marktontwikkeling in het openbaar vervoer. Innovatieve projecten mogen daarom in regionale maatregelenpakketten niet ontbreken (7.1). (NoMo)
18. Sociale onveiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. Gemeenten en Provincie (in hun rol als wegbeheerder) en openbaarvervoerbedrijven richten de openbare ruimte sociaal veilig in (5.2). (NoMo)

19. De regionale partners pakken diverse leefbaarheidsknelpunten aan: luchtverontreiniging door wegverkeer, te hoge geluidbelastingen en veiligheidsrisico's en de knelpunten door transport van gevaarlijke stoffen over spoor en weg. De partners ontwikkelen en realiseren daarvoor een maatregelenpakket. Dit is een vertaling van de ambitie om in 2010 aan de EU-norm voor lokale luchtkwaliteit, geluidsnormen en risiconormen voor externe veiligheid te voldoen (5.3, 6.1, 6.2). (NoMo)
20. Parkeerbeleid is een belangrijk gemeentelijk instrument. Het dient om de bereikbaarheid van economische kerngebieden te waarborgen, evenals de leefbaarheid in de centra. Dit beleid is daarmee onderdeel van de totale van-deur-tot-deur-bereikbaarheid. Daarom betrekken de regio's dit thema bij de periodieke discussie over het regionaal maatregelenpakket. Dat geldt ook voor voorzieningen als carpoolpleinen en transferia. (4.2.1, 4.2.2, 3.2.2). (NoMo)
21. Samen met het bedrijfsleven maken gemeenten afspraken over hun bijdrage aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Dit kan bijvoorbeeld met de inzet van vergunningverlening. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid rondom grootschalige evenementen (4.3). (NoMo)
22. Gemeenten coördineren hun stedelijke distributie. Ze doen dit door in regionaal verband maatregelen en regelgeving op elkaar af te stemmen. Daarnaast zoeken ze, in samenwerking met het bedrijfsleven, naar mogelijkheden voor verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid (3.3.1). (NoMo)

Samenwerking en uitvoering

23. Provincie en gemeenten geven in regionaal verband uitvoering aan de essentiële onderdelen van dit PVVP (8.1). (NoMo)
24. De GGA-regio's en BrabantStad stellen meerjarige integrale, regionale maatregelenpakketten op. Ze doen dit op basis van de regionale probleemanalyses en beleidsagenda's. Deze maatregelenpakketten, met een looptijd van vijf jaar, zijn de basis voor het opstellen van regionale uitvoeringsprogramma's. Bestaande afspraken zijn daarin ook opgenomen (8.1, 8.3).
25. De GGA-regio's en BrabantStad actualiseren iedere twee jaar hun regionale beleidsagenda. Dit gebeurt op basis van voortschrijdende inzichten en monitoringsresultaten (8.1).
26. Samen met de Provincie vervullen de Brabantstad-steden een schakelfunctie tussen Brabantstad en de GGA-regio's. Dit gaat op voor de delen van hun mobiliteitsbeleid die samenhangen met hun regionale centrumfunctie (8.1).
27. De GGA-regio's en BrabantStad scheppen aantoonbaar ruimte voor een inbreng van maatschappelijke organisaties in de regionale samenwerking (8.1).

3 Overzicht provinciaal investeringsvolume

