



Verplaatsen in Brabant, consultatienota PVVP+

Kiezen en uitvoeren, aanzet voor een Dynamische beleidsagenda 2005 - 2010

Provincie Noord-Brabant



nagaan wie dit heeft

1687 -

Thyssen / Jansen met
v. Wee wel, Huizer wel

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
provincie@noordbrabant.nl
www.brabant.nl

Verplaatsen in Brabant

Consultatienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan+

Kiezen en uitvoeren, aanzet voor een Dynamische Beleidsagenda 2005 - 2010

colofon

Uitgave

Provincie Noord-Brabant

Januari 2005

Informatie

Kernteam PVVP+

Directie Economie en Mobiliteit

Website www.brabant.nl

e-mail pvvp@brabant.nl

Telefoon 073 - 680 83 06

Bestelling

Servicecentrum Provincie Noord-Brabant

Postbus 90151

Brabantlaan 1

5200 MC 's-Hertogenbosch

Telefoon 073 - 681 25 25

Vormgeving

Mooijekind ontwerpers bv, Loenen (Gld)

Druk

Combinatie Biblo | Van Gerwen, 's-Hertogenbosch

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Dynamiek	1
1.2	Regionaal denken en doen	2
1.3	Essentiële onderdelen	2
1.4	Opbouw van de Dynamische beleidsagenda	6
1.5	Vormgeving	7
2	Bereikbaarheid van deur tot deur	9
2.1	Ruimtelijke ontwikkeling	9
2.1.1	Bereikbaarheid economische kerngebieden	9
2.1.2	Locatieontwikkeling*	10
2.1.3	Multimodale bedrijventerreinen	11
2.1.4	Herstructurering bestaande bedrijventerreinen	11
2.1.5	Ruimtelijke reserveringen/overlegzones	12
2.2	Kansen voor de fiets	13
2.2.1	Fietsnetwerk*	13
2.2.2	Fiets in stedelijk gebied*	14
2.2.3	Recreatief fietsen*	15
2.3	OV-netwerk BrabantStad	16
2.3.1	OV-netwerk BrabantStad Spoor	16
2.3.2	OV-netwerk BrabantStad HOV*	17
2.3.3	OV-netwerk BrabantStad Doorstroommassen*	19
2.4	Openbaar - en collectief vervoer	20
2.4.1	Regionale integrale aanpak Openbaar Vervoer (OV)*	20
2.4.2	De vervoersarchitect	21
2.4.3	De OV-chipcard	22
2.5	Wegennet	23
2.5.1	Netwerkvisie wegen in Brabant en aanpak regionale probleemclusters*	23
2.5.2	Publiek - Private Samenwerking (PPS) A4-Zuid	24
2.5.3	Aanleg en reconstructie van wegen	26
2.6	Vervoerskeuzegedrag	26
2.6.1	Tarieven- en prijsbeleid	26
2.6.2	Parkeerbeleid	27
2.6.3	Vervoermanagement	28
2.7	Logistieke netwerken	29
2.7.1	Kwaliteitsnet goederenvervoer*	29
2.7.2	Modal-shift goederenvervoer	30
2.7.3	Visie Brabantse vaarwegen*	31

* Onderwerp komt voor in één of meer regionale beleidsagenda's.

3	Betrouwbaarheid/Voorspelbare aankomsttijden	33
3.1	Actuele reisinformatie voor alle weggebruikers	33
3.2	Onderhoud Brabants wegennet	35
4	Verknoping/ketenmobiliteit	37
4.1	Overstappunten	37
4.1.1	OV-netwerk BrabantStad Knooppunten*	37
4.1.2	Aansluiting van de vervoerssystemen op elkaar	38
4.1.3	Fietsparkeervoorzieningen*	38
4.1.4	Carpoolpleinen	39
4.2	Overslagpunten	40
4.2.1	Stedelijke distributie	40
4.2.2	Multimodale overslagpunten	40
5	Sociale bereikbaarheid en veiligheid	43
5.1	Openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen	43
5.2	Voorkomen en opheffen barrières voor voetgangers en fietsers	44
5.3	Sociale veiligheid	44
6	Verkeersveiligheid	47
6.1	Infrastructurele maatregelen	47
6.1.1	Duurzaam Veilig: aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken*	47
6.1.2	Duurzaam Veilig: De herinrichting van wegen*	48
6.2	Niet-infrastructurele maatregelen	49
6.2.1	Voorlichting verkeersveiligheid*	49
6.2.2	Educatie verkeersveiligheid*	49
6.2.3	Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL)	50
6.2.4	Handhaving verkeersveiligheid*	51
6.2.5	Maatregelen vracht- en bestelverkeer	51
7	Externe veiligheid	53
7.1	Geen doorgaand goederenvervoer door kernen	53
7.1.1	Goederenruit Zuid-Nederland	53
7.1.2	Komomleggingen*	54
7.2	Externe transportveiligheid	55
7.2.1	Risico- en beleidsinventarisatie spoorvervoer	55
7.2.2	Analyse problematiek vervoer gevaarlijke stoffen	56
7.2.3	Gemeenschappelijke analyse ketenstudies	56
7.2.4	Onderzoek risicoruimte op de binnenwateren	57
7.2.5	Risico-inventarisatie wegvervoer	58
7.2.6	Verkennde studie naar mogelijke bouwkundige voorzieningen en bronmaatregelen langs transportassen	58
7.2.7	Saneringsprogramma van situaties met overschrijding van risiconormen	59

* Onderwerp komt voor in één of meer regionale beleidsagenda's.

8	Leefomgeving van de mens	61
8.1	Luchtkwaliteit	61
8.1.1	Lokale luchtverontreiniging in binnensteden en op stroomwegen	61
8.1.2	Optimalisatie milieu en verkeer monitoring en kennisbeheer	62
8.1.3	Smog	62
8.1.4	Vermindering van CO2 emissies door uitlaatgassen	63
8.1.5	Verzuring (aantasting natuur en gebouwen)	64
8.1.6	Planmatig voorkomen knelpunten lucht, geluid en externe veiligheid	64
8.1.7	Vermindering emissies wagenpark	65
8.2	Geluidbelasting van de mens	68
8.2.1	Saneren knelpunten geluidsbelasting langs Brabantse wegen	68
8.2.2	Geluidsschermen Brabantse wegen	69
8.3	Belasting van bodem en grondwater	70
8.4	Aanleg en beheer infrastructuur	70
8.4.1	Energie- en grondstoffengebruik	70
8.4.2	Stil asfalt	71
9	Natuur en landschap	73
9.1	Gebiedsgerichte ontsnippering Regionale Natuur- en Landschapseenheden	73
9.2	Ontsnippering van provinciale wegen	74
9.3	Bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden	75
9.4	Stilte in natuurgebieden	76
10	Innovatie	79
10.1	Personenvervoer van Morgen: marktontwikkeling	79
10.2	Pilots Dynamisch Verkeersmanagement	80
10.3	Transportefficiency	81
11	Samenwerking	83
11.1	Realisering PVVP	83
11.1.1	Gebiedsgerichte aanpak	83
11.1.2	Platform Verkeer en Vervoer	84
11.1.3	Verkeers- en Vervoerberaad	84
11.1.4	Uitvoeringsprogramma PVVP	84
11.1.5	Het stellen van uitvoeringsprioriteiten	85
11.1.6	Regionale afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit*	86
11.1.7	Overlegplatform Brabantse Kanalen	87
11.1.8	Vitale coalities	87
11.2	Internationalisering	88
11.2.1	Europa	88
11.2.2	Overleg met Vlaanderen	88

* Onderwerp komt voor in één of meer regionale beleidsagenda's.

12	Monitoring en beleidsevaluatie	91
12.1	Monitoring en beleidsevaluatie	91
12.2	Verkeersmodellen	92
13	Bijlagen	95
13.1	Doelenschema (consultatieversie los bijgevoegd)	95
13.2	Regionale probleemclusters in de GGA-regio's*	95
13.2.1	GGA-regio Noordoost-Brabant	95
13.2.2	GGA-regio 's-Hertogenbosch	96
13.2.3	GGA-regio Midden-Brabant	96
13.2.4	GGA-regio Breda	96
13.3	Gebiedsindeling Gebiedsgerichte Aanpak Mobiliteit en Infrastructuur	97

* Onderwerp komt voor in één of meer regionale beleidsagenda's.

1 Inleiding

Voor u ligt een aanzet voor de Dynamische beleidsagenda van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Brabant (deel 2 van het PVVP). De Dynamische beleidsagenda is een verdere doorvertaling van 'Kaders en ambities' (deel 1, de Beleidstekst van het PVVP) in prestatiedoelen voor de periode 2005-2010. De regionale beleidsagenda's, die zijn opgesteld door de regio's voor Gebiedsgerichte Aanpak verkeer en vervoer (GGA), maken integraal onderdeel uit van deze Dynamische beleidsagenda.

'Kiezen en uitvoeren' is een aanzet voor de beleidsagenda: in de consultatiefase vindt een nadere prioritering plaats aan de hand van een peiling van draagvlak en commitment bij de partners om de agendaonderwerpen uit te voeren. De consultatie van de partners moet ook duidelijkheid opleveren over de haalbaarheid van uitvoering (doorwerking naar regionale beleidsagenda's, resultaat vóór 2010).

Dit Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan bestaat uit drie delen:

- Deel 1: Kaders en ambities 2005 – 2020. De beleidstekst geeft de richting van het beleid aan met de daarbij te hanteren uitvoeringsstrategie. De geldingsduur van dit deel loopt gelijk op met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (Nota Mobiliteit).
- Deel 2: Dynamische beleidsagenda 2005–2010. Deze agenda bevat een aanzet voor concrete prestatiedoelen voor de komende vijf jaar en laat zien wat we samen met andere partijen willen gaan doen om die doelen te bereiken.
- Deel 3: Uitvoeringsprogramma 2005. Omdat we uitvoeringskracht willen is het uitvoeringsprogramma een wezenlijk en integraal onderdeel van het PVVP. Het bevat een toelichting op concrete projecten en activiteiten die in het volgende jaar in uitvoering komen, met een doorzicht naar de daaropvolgende jaren (zie 11.1.4).

1.1 Dynamiek

In deze aanzet voor Dynamische beleidsagenda presenteren we een inventarisatie van onderwerpen (waaronder ook onderzoeksacties en lobbytrajecten) waarover de provincie Noord-Brabant met haar partners afspraken wil maken over de aanpak in de periode 2005-2010. De onderwerpen zijn een nadere uitwerking van onze beleidsdoelstellingen die in deel 1 staan.

De beleidsagenda is dynamisch. Dat wil zeggen, de maatregelen zijn indicatief opgenomen omdat zij op basis van de inzichten die we nu hebben het best bijdragen aan het realiseren van onze doelstellingen. We zullen de beleidsagenda elke twee jaar actualiseren op basis van de monitoring van de mobiliteit in Brabant en in de GGA-regio's, op basis van een tussentijdse evaluatie van de maatregelen die in deze agenda zijn opgenomen en op basis van nieuwe politieke inzichten. De regionale beleidsagenda's van de GGA-regio's die onderdeel zijn van de Dynamische beleidsagenda worden eveneens iedere twee jaar geactualiseerd. De beschrijving van de onderwerpen is globaal. Nadere uitwerking in concrete projecten is nodig voor opname in het uitvoeringsprogramma. Een

verdere detaillering met regiospecifieke en lokale informatie is daarbij van belang. Afspraken tussen de betrokken partijen over de uitvoering en over de gezamenlijke financiering zijn nodig voor de opname van projecten in het uitvoeringsprogramma.

1.2 Regionaal denken en doen

De uitvoering van het PVVP krijgt gestalte door de samenwerking in de GGA-regio's en met de B5-steden. Daartoe stellen de samenwerkende partijen regionale maatregelenpakketten en uitvoeringsprogramma's op. Deze maatregelenpakketten zijn concrete uitwerkingen van bestuurlijk vastgestelde regionale beleidsagenda's en bieden een overzicht van mogelijke oplossingen voor de gesignaleerde mobiliteitsproblemen in de GGA-regio's en B5-steden. De regionale beleidsagenda's maken een integraal onderdeel uit van dit deel 2 van het PVVP. Op deze wijze werken de resultaten van de regionale samenwerking door in (de uitvoeringskracht van) het PVVP.

Onderwerpen die voorkomen in één of meer regionale beleidsagenda's zijn te herkennen aan de markering met een asterisk(*) in de inhoudsopgave en in de titelkoppen.

1.3 Essentiële onderdelen

De essentiële onderdelen uit dit PVVP zijn die onderdelen van beleid die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen en voor het realiseren van samenhang in het verkeers- en vervoersbeleid van rijk, provincie en gemeenten. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend voor het provinciale verkeers- en vervoersbeleid en dat van de regio's en de gemeenten binnen de provincie. Bovendien verwachten wij, conform de Planwet Verkeer en Vervoer, een nadere uitwerking van deze onderwerpen door deze partijen.

Hieronder staan de essentiële onderdelen gerangschikt naar:

- Algemeen (alle schaalniveaus)
- (Inter)nationaal schaalniveau
- Brabant totaal
- Regionaal schaalniveau
- Samenwerking en uitvoering

De verwijzingen tussen haakjes verwijzen naar de paragrafen in deze dynamische beleidsagenda.

Algemeen (alle schaalniveaus)

1. De provincie hanteert het evenwicht in de duurzaamheidspijlers (maatschappelijk rendement) als belangrijk afwegingscriterium bij integrale afwegingen. De verwevenheid van mobiliteit met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ontwikkeling, economie en welzijn vereist dat de partners elkaars beleid op regionale schaal afstemmen, afwegen en zichtbaar laten doorwerken in de regionale uitvoeringsprogramma's.
2. De provincie en haar partners monitoren het verplaatsingsgedrag en de bijdrage die dat levert aan het economisch, het sociaal-cultureel, en het

- ecologisch kapitaal en rapporteren hier periodiek over (12.1);
3. De provincie en haar partners richten hun ruimtelijk beleid op het zoveel mogelijk voorkomen van mobiliteitsproblemen in de toekomst. De provincie spreekt de gemeenten aan op hun verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit houdt in dat ze bereid moeten zijn om hun ruimtelijk beleid regionaal af te stemmen op mobiliteitsontwikkelingen en dat zij de ontwikkeling en herstructurering van woonlocaties en bedrijventerreinen afstemmen op verkeers- en vervoersmaatregelen (2.1, 11.1.6).
 4. De provincie wil ruimte houden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur boven, onder of naast bestaande infrastructuur. Met het oog hierop moet in (gedeelten van) een 'overlegzone' van 75 meter aan weerszijden van belangrijke bestaande en nieuw aan te leggen wegen, spoorwegen en vaarwegen, gezocht worden naar een evenwicht tussen het reserveren van ruimte voor infrastructuur en ruimteclaims voor andere (stedelijke) functies (2.1.5).

(Inter)nationaal schaalniveau

5. De Provincie geeft speciale aandacht aan de verbetering van de (inter)nationale bereikbaarheid van de economische kerngebieden binnen Noord-Brabant, met name Brainport Zuid-OostBrabant, de A2-zone en de A16/A4-zone (2.1.1, 2.3, 2.5, 2.7.1, 2.7.3, 7.1.1).

Brabant totaal

6. Provincie, Brabantstad/B5 en SRE werken samen aan de realisering van de projecten in het kader van het project OV-netwerk Brabantstad, inclusief de ontwikkeling van knooppunten (zowel ruimtelijk als vervoerkundig; 2.3, 4.1.1).
7. In aansluiting op de gebiedsprofielen ontwerpt de provincie in samenwerking met betrokken regionale partners een intermodaal kwaliteitsnet goederenvervoer. Op basis van dit kwaliteitsnet werken de infrastructuurbeheerders samen aan concrete uitvoeringsmaatregelen in de infrastructuur en in de ontwikkeling van multimodale overslagpunten. De Brabantse vaarwegen maken deel uit van dit kwaliteitsnet, evenals de goederenruit Zuid-Nederland (spoor) (2.7.1, 2.7.3, 7.1.1).
8. De Provincie zet zich in voor meer wettelijke mogelijkheden en bevoegdheden voor regionaal prijsbeleid en zal deze zo snel als mogelijk toepassen.
Voor gemeentelijk prijsbeleid zijn er nu al mogelijkheden, met name met behulp van de parkeertarieven. Om de mobiliteit te sturen maakt de Provincie afspraken met de steden over de inzet van hun parkeerbeleid (2.6.1).

Regionaal schaalniveau

9. Met onze partners maken we afspraken over een gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteit die aansluit op de gewenste ruimtelijke diversiteit. Die bereikbaarheidskwaliteit realiseren we door het inzetten van verschillende vervoerswijzen in die situaties waarin ze het meest geschikt zijn. De regio's hanteren daarvoor de gebiedsprofielen als uitgangspunt. Dat betekent ook dat we alternatieven bieden voor situaties waar een vervoerswijze tekort schiet

- en/of overlast veroorzaakt (2, 7, 8 en 9).
10. De overheden in Noord-Brabant gebruiken de 'van-deur-tot-deur'-benadering in hun planvorming en pakken mobiliteitsproblemen aan op grond van inzicht in het functioneren van samenhangende netwerken. Hierbij pakken de regio's de regionale probleemclusters met voorrang op (2 en bijlage 14.2).
 11. De Provincie besteedt het openbaar vervoer aan volgens een regionale en integrale aanpak (RIA). In deze aanpak worden de regio's en relevante maatschappelijke organisaties geraadpleegd bij het verlenen van OV-concessies (2.4.1, 2.4.2).
 12. In het landelijk gebied zal de provincie een basisoniveau aan toegankelijke voorzieningen voor collectieve vervoerssystemen hanteren, dat ook dient als eis bij het verlenen van OV-concessies (2.4.1, 2.4.2).
 13. De gemeenten stimuleren het fietsgebruik met nadruk op binnenstedelijke- en binnengemeentelijke verplaatsingen. De gemeenten versterken de positie van de fiets met een hoofdrouthenetwerk gericht op belangrijke voorzieningen en werkgebieden, dat wordt gekenmerkt door verknoping met andere infrastructuurnetwerken en aansluiting op een fijnmazig ontsluitend netwerk. Gemeenten zorgen daarbij voor aanleg van ontbrekende schakels, instandhouding en beheer van het fietsnetwerk. Ook zorgen gemeenten voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke, publiekstrekkende voorzieningen. De fietsvoorzieningen stralen kwaliteit uit en dragen zo bij aan de imagoverbetering van het fietsgebruik (2.2, 4.1.3, 6.1.6).
 14. De beheerders van infrastructuur in Noord-Brabant werken samen aan het voorkomen van nieuwe barrières voor voetgangers en fietsers bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, en bij het waar nodig verbeteren van de oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur (5.2).
 15. In de gebiedsgerichte samenwerking werken we aan het opheffen van bestaande ontsnipperingsknelpunten en het voorkomen van het ontstaan van nieuwe barrières. Provincie, gemeenten en terrein- en infrastructuurbeheerders werken samen aan grotere aaneengesloten natuurgebieden, met voorrang voor het realiseren van de Regionale Natuur- en Landschapseenheden (9.1 en 9.2).
 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 om weggebruikers zo veel mogelijk te stimuleren tot veilig verplaatsingsgedrag. Wegbeheerders nemen verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsers en kwetsbare weggebruikers (6).
 17. Met initiatieven als dynamisch verkeersmanagement, transportefficiency en marktontwikkeling in het OV wil Noord-Brabant voorop lopen met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Innovatieve projecten mogen daarom in regionale maatregelenpakketten niet ontbreken (10).
 18. Sociale onveiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets of te voet. Gemeenten en provincie (in hun rol als wegbeheerder)

- en openbaar vervoerbedrijven richten de openbare ruimte en het vervoerssysteem sociaal veilig in (5.3);
19. De regionale partners pakken de knelpunten luchtverontreiniging door wegverkeer en de te hoge geluidbelastingen en veiligheidsrisico's, veroorzaakt door transport gevaarlijke stoffen over spoor en weg aan. De partners ontwikkelen en realiseren een maatregelenpakket zodanig dat in 2010 aan de EU-norm voor lokale luchtkwaliteit, aan geluidsnormen en risiconormen voor externe veiligheid wordt voldaan (7, 8);
 20. Gemeenten voeren een parkeerbeleid overeenkomstig de voor hen geldende gebiedsprofielen (2.6.1; 2.6.2; 4.1.3). Concreet betekent dit:
 - Grote steden voeren een restrictief parkeerbeleid steden met het oog op beperkte toegankelijkheid van centrumgebieden voor het autoverkeer;
 - In agglomeraties voeren gemeenten een sturend parkeerbeleid voor de voorzieningencentra, in de woon- en werkgebieden naar behoefte;
 - In regionale stedelijke kernen kunnen gemeenten beperkingen invoeren qua parkeercapaciteit en gratis beschikbaarheid;
 - Op bedrijventerreinen maken bedrijven afspraken over aanleg en beheer van gemeenschappelijke parkeervoorzieningen en hun bijdrage aan de bereikbaarheid in brede zin.
 21. Gemeenten maken samen met het bedrijfsleven afspraken over hun bijdrage aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, bv. met inzet van vergunningverlening (2.6.3).
 22. Gemeenten coördineren hun stedelijke distributie door in regionaal verband maatregelen en regelgeving op elkaar af te stemmen (4.2.1).

Samenwerking en uitvoering

23. Gemeenten geven in regionaal verband uitvoering aan de essentiële onderdelen van dit PVVP (11.1.1);
24. Op basis van de regionale probleemanalyses en beleidsagenda's stellen de GGA-regio's en de B5-steden integrale, regionale maatregelenpakketten op. Deze maatregelenpakketten met een looptijd van 5 jaar zijn de basis voor het opstellen van regionale uitvoeringsprogramma's (11.1.1 en 11.1.4).
25. GGA-regio's en B5-steden actualiseren iedere twee jaar hun regionale beleidsagenda op basis van voortschrijdende inzichten en monitoringsresultaten (11.1.1);
26. Voor de delen van hun verkeers- en vervoersbeleid die samenhangen met hun regionale centrumfunctie vervullen de B5-steden samen met de provincie een schakelfunctie tussen de B5 en de GGA-regio's (11.1.1);
27. De GGA-regio's en de B5 scheppen aantoonbaar ruimte voor een inbreng van maatschappelijke organisaties in de regionale samenwerking. Dit is een harde voorwaarde om voor provinciale cofinanciering van hun integrale regionale maatregelenpakketten in aanmerking te komen (11.1.1).

1.4 Opbouw van de Dynamische beleidsagenda

De hoofdstukstructuur van deze beleidsagenda is gebaseerd op het doelenschema van het PVVP (zie bijlage 1). Per onderwerp (paragraaf) worden de activiteiten en maatregelen beschreven die primair worden uitgevoerd omdat ze een effect sorteren dat de beleidsdoelen uit het doelenschema voor dat onderwerp dichterbij brengt.

Alle activiteiten en maatregelen zijn op dezelfde manier beschreven in de volgende opzet:

<i>Inhoud:</i>	korte beschrijving van de achtergrond, inhoud en proces.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	beschrijving van het eindproduct en van eventuele tussenproducten die binnen de mogelijkheden van provincie en partners liggen.
<i>Voorwaarden:</i>	de factoren die noodzakelijk zijn voor het succes van de activiteit, respectievelijk: wat zijn ontbindende voorwaarden?.
<i>Relatie met:</i>	korte beschrijving van de relatie met andere activiteiten en/of beleidsvelden (bijvoorbeeld wegens een versterkend effect of omdat ze voorwaardelijk met elkaar zijn verbonden).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	aanduiding van het effectdoel waaraan de maatregel of activiteit een bijdrage levert.
<i>Prestatie-indicator:</i>	meeteenheid die in beeld brengt in hoeverre de activiteit is uitgevoerd en de prestatie is geleverd.
<i>Effectindicator:</i>	meeteenheid die in beeld brengt in welke mate het resultaat is bereikt (zie ook het doelenschema in bijlage 1).
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	partij waar de finale besluitvorming plaatsvindt.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	aangegeven worden de verschillende rollen van de betrokken partijen: • rol van bevoegd gezag (wettelijke rol, wegbeheerder, opdrachtgever stad-streekvervoer, subsidieverlener); • trekkersrol (trekker van de betreffende activiteit); • partnerrol (meewerkende partij waarvan de deelname van belang is voor het maatschappelijk draagvlak, financiële participatie); • regisseur in samenwerkingsprojecten (initiatiefnemer, waarvan sturend, stimulerend optreden mag worden verwacht).
<i>Kostenraming:</i>	Indicatie van de totale kosten van de maatregel.
<i>Status:</i>	Korte aanduiding van relevante besluitvorming in verband met de maatregel en eventueel daarvoor gereserveerde financiële middelen.
<i>Start:</i>	Het jaar waarin de uitvoering begint.
<i>Planning:</i>	Looptijd en eventueel de fasering.

1.5 Vormgeving

De beleidsagenda heeft het karakter van een naslagwerk. Bij de vaststelling van het PVVP is het de bedoeling dat de dynamische beleidsagenda een digitale verschijningsvorm krijgt. Dan is het ook mogelijk, afhankelijk van de behoefte of belangstelling van de lezer, om de maatregelen via verschillende zoekingen op te zoeken (bijvoorbeeld zoeken op modaliteit, regio, thema uit het doelenschema). Ook is het dan gemakkelijker om de verbanden tussen de maatregelen zichtbaar te maken.

Het dynamische karakter van de beleidsagenda betekent dat ook de digitale versie tweejaarlijks wordt geactualiseerd.

2 Bereikbaarheid van deur tot deur

2.1 Ruimtelijke ontwikkeling

Voor ruimtelijke ontwikkelingen is bereikbaarheid cruciaal. Uitbreidingslocaties voor bedrijventerreinen en woningbouw zijn uitgewerkt in de uitwerkingsplannen van het Streekplan. Daarbij heeft nadrukkelijk afstemming plaatsgevonden met de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Ook voor het verder concreet maken van de ruimtelijke ontwikkelingen in Brabant is de afstemming tussen beide beleidsvelden essentieel. In verschillende regionale beleidsagenda's wordt het belang van deze afstemming onderstreept.

2.1.1 Bereikbaarheid economische kerngebieden

<i>Inhoud:</i>	De A2-zone, de A4-A16-zone en Brainport Zuid-Oost Brabant zijn economische kerngebieden van (inter)nationale betekenis. Het Rijk geeft voorrang aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, water en het spoor. Deze assen verbinden stedelijke netwerken (Randstad, Brabantstad) en economische kerngebieden (mainports Schiphol en Rotterdam) met elkaar. Regionale projecten worden op basis van samenhangende netwerkvisies afgestemd met de projecten op de hoofdverbindingssassen.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Het Rijk, Provincie en B5-steden maken gezamenlijke afspraken over de verbetering van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Projecten worden opgenomen in het MIT, uitvoeringsprogramma Brabantstad/B5 en in regionale maatregelenpakketten.
<i>Voorwaarden:</i>	Prioriteit in het MIT van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (voldoende beschikbaarheid van geld); flexibiliteit in het MIT om afspraken te maken over inzet van middelen in regionale projecten; afspraken tussen rijk en regionale partijen over gezamenlijke aanpak.
<i>Relatie met:</i>	Ruimtelijke ontwikkeling van locaties, OV-netwerk Brabantstad (2.3), Wegennet (2.5), Publiek-Private Samenwerking (2.5.2), Verknoping en ketenmobiliteit (4), Externe veiligheid (7), Leefomgeving van de mens (8).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal gestarte en gerealiseerde projecten op hoofdverbindingssassen; afspraken over samenhangende aanpak.
<i>Effectindicator:</i>	Betrouwbaarheid van reistijden; ontwikkeling reizigers- en voertuigkm's.

Formele verantwoordelijkheid:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Rol betrokken partijen:

De ministeries van VROM en EZ, Provincie, B5-steden en SRE: afstemming met ruimtelijke ontwikkeling van de kerngebieden en verbetering interne bereikbaarheid van de kerngebieden.

Kostenraming:

p.m.

Status:

De stedelijke netwerken en economische kerngebieden zijn aangewezen in de Nota Mobiliteit, de nota Ruimte en in 'Pieken in de Delta'. Stedelijk netwerk Brabantstad en de samenwerking met de B5-steden is speerpunt van het provinciaal beleid (Bestuursakkoord 2003-2007).

Start:

2004.

Planning:

Doorlopend na 2010.

2.1.2 Locatieontwikkeling*

Inhoud:

In de uitwerkingsplannen van het Streekplan is de keuze gemaakt voor de uitbreidingslocaties, waarbij het aspect mobiliteit is meegewogen. Bij de verdere uitwerking van de uitbreidingslocaties voor de stedelijke regio's worden tevens oplossingen uitgewerkt voor de ontsluitingsproblematiek voor alle (relevante) modaliteiten.

Resultaat in 2010:

Locatieontwikkeling met passende mobiliteitsoplossingen: vervoersstromen wikkelen zich af volgens kwaliteitsnormen van bereikbaarheid en betrouwbaarheid.

Voorwaarden:

Samenwerking beleidsterreinen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer, eventueel met wegbeheerders, vervoerders en beheerders van bedrijventerreinen; tijdige planning van voldoende investeringen.

Relatie met:

Investeringsprogramma OV-netwerk BrabantStad (2.3); Ontwikkeling van knooppunten (4.1.1); Regionale afstemming ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer (11.1.6).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Bereikbaarheid, leefomgeving.

Prestatie-indicator:

Aantal locaties waar oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek zijn uitgewerkt gelijktijdig met de verdere ruimtelijke planvorming; I/C-verhoudingen op relevante delen van het netwerk.

Effectindicator:

Modal-split; aanbod en gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen.

Formele verantwoordelijkheid:

Gemeenten (trekker).

Rol betrokken partijen:

provincie (begeleiding ruimtelijke plannen, cofinanciering maatregelen; concessieverlening openbaar vervoer; partner in OV-netwerk BrabantStad) wegbeheerders (aanleg beheer van infrastructuur), vervoersorganisaties (aanbod vervoermiddelen); de planningsoverleggen (Ruimtelijke ordening) en de GGA-

<i>Kostenraming:</i>	regio's zorgen voor de regionale afstemming.
<i>Status:</i>	afhankelijk van de locatie: p.m.
<i>Start:</i>	Uitwerkingsplannen inclusief de uitbreidingslocaties zijn vastgesteld.
<i>Planning:</i>	2004.
	Doorlopende activiteit.

2.1.3 Multimodale bedrijventerreinen

<i>Inhoud:</i>	Nieuwe bedrijventerreinen die veel vervoersbewegingen met zich mee brengen door het soort bedrijvigheid (industrie en logistiek) op het terrein moeten bij voorkeur multimodaal ontsloten zijn (streekplan). Kavels die aan vaarwegen liggen moeten in principe uitgegeven worden aan bedrijven die echt gebruik maken van deze vaarwegen.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Het aantal multimodaal ontsloten bedrijventerreinen is toegenomen; bedrijventerreinen met veel logistieke bedrijvigheid zijn multimodaal ontsloten; op nieuwe terreinen worden geen kavels aan het water uitgegeven aan bedrijven die niet aan het water gebonden zijn.
<i>Voorwaarde:</i>	Projectontwikkelaars en bedrijfsleven onderschrijven het nut van deze benadering en werken eraan mee.
<i>Relatie met:</i>	Regionaal ruimtelijk planningsoverleg (11.1.4).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Locatie (her)ontwikkeling. Transportstromen wikkelen zich af via het meest geschikte vervoerssysteem.
<i>Prestatie-indicator</i>	De afstand van de bedrijventerreinen tot een vaarwegontsluiting; aantal multimodaal ontsloten en -georiënteerde bedrijven; aantal multimodaal vervoerde tonnen.
<i>Effectindicator:</i>	Aantal watergebonden locaties die daadwerkelijk benut worden voor vervoer over water.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	De uiteindelijke uitgifte van kavels wordt door gemeenten uitgevoerd.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	De planningsoverleggen (Ruimtelijke ordening) en de GGA-regio's zorgen voor de regionale afstemming bij de uitvoering van deze activiteit.
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Status:</i>	Streekplan Noord-Brabant en Strategie Goederenvervoer zijn vastgesteld provinciaal beleid.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	Doorlopende activiteit.

2.1.4 Herstructurering bestaande bedrijventerreinen

<i>Inhoud:</i>	Herstructurering van een bedrijventerrein is een middel om de noodzaak van het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen te beperken. Herstructurering biedt de gelegenheid om de mogelijkheden van multimodale ontsluiting van het terrein te
----------------	--

	verbeteren. Ook kan een bedrijventerrein effectiever worden ingericht of de samenwerking tussen bedrijven worden bevorderd zodat er minder transport-bewegingen nodig zijn of efficiënter worden afgehandeld.
<i>Resultaat in 2010:</i>	x-% geherstructureerde bedrijventerreinen waar rekening is gehouden met logistieke afwikkeling van goederen.
<i>Relatie met:</i>	Uitwerkingsplannen van het streekplan voor stedelijke regio's, provinciaal Uitvoeringsprogramma sociaal-Economisch Beleid (UEB).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	zie 2.1.2. en 2.1.3.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal op deze wijze geherstructureerde bedrijventerreinen.
<i>Effectindicator:</i>	Modal-split, aantal water- en spoorgebonden en -georiënteerde bedrijven.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Gemeenten zijn samen met bedrijven initiatiefnemer. Provincie vervult een stimulerende en coördinerende rol en ontwikkelt criteria voor herstructurering van bedrijventerreinen; Brabantse Herstructureringsmaatschappij (in oprichting).
<i>Kostenraming:</i>	pm. Op onderdelen kan gebruik worden gemaakt van budgetten in het UEB, BDU.
<i>Status:</i>	zie 2.1.2.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	doorlopende activiteit.

2.1.5 Ruimtelijke reserveringen/overlegzones

<i>Inhoud:</i>	In (gedeelten van) een zogeheten 'overlegzone' van 75 meter aan weerszijden van belangrijke bestaande en nieuw aan te leggen wegen, spoorwegen en vaarwegen, een restrictief bouwbeleid worden gevoerd. Hierbij gaat het om de stroomwegen, de tracés van het BrabantStadspoor en de overige tracés voor doorgaand treinverkeer, en door Gedeputeerde Staten aan te wijzen (gedeelten van) provinciale en stadsgewestelijke gebiedsontsluitingswegen en vaarwegen. De bepaling van de omvang van het niet of beperkt te bebouwen gebied binnen deze overlegzone en van de aard en de omvang van de eventueel toelaatbare bebouwing, is maatwerk. In overleg tussen de beheerder van de infrastructuur en de betrokken gemeente(n) moet dit worden uitgewerkt. Binnen de overlegzones worden vastgestelde en vigerende ruimtelijke plannen gerespecteerd. De overlegzones vervangen niet de milieuzones op grond van bijvoorbeeld de Wet Geluidhinder. In een door Gedeputeerde Staten vast te stellen beleidsnota wordt het beleid ten aanzien van de overlegzones nader uitgewerkt.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Beleidsnota "overlegzones" (2006); op basis van de beleidsnota

	afspraken met gemeenten en infrastructuurbeheerders over omvang en eventueel toelaatbare bebouwing (2006-2010).
<i>Voorwaarde:</i>	p.m.
<i>Relatie met:</i>	Bereikbaarheid economische kerngebieden (2.1.2), voorkomen en opheffen van barrières (5.2), externe transportveiligheid (7.2), luchtkwaliteit (8.1), geluidbelasting (8.2), natuur en landschap (9.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur, externe veiligheid, leefbaarheid van de mens.
<i>Prestatie-indicator</i>	Beleidsnota "overlegzones".
<i>Effectindicator:</i>	Voertuigverliesuren, transportkosten, overschrijdingen plandirempels en grenswaarden, geluidsnormen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten (bestemmingsplannen).
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie (coördinatie), beheerders infrastructuur.
<i>Status:</i>	Streekplan, Nota Mobiliteit.
<i>Kostenraming:</i>	p.m.
<i>Planning:</i>	vanaf 2006

2.2 Kansen voor de fiets

2.2.1 Fietsnetwerk*

<i>Inhoud:</i>	Het provinciaal primair fietsnetwerk is de afgelopen jaren verfijnd en uitgebreid. Het is niet bekend in hoeverre het primaire fietsnetwerk op dit moment voldoet aan de eerder gestelde kwaliteitseisen. Na een knelpunteninventarisatie per GGA-regio moet het netwerk op de gewenste kwaliteit gebracht en gehouden worden. De verkeersveiligheid van fietsers en bromfietsers is één van de speerpunten uit het beleidskader verkeersveiligheid van de provincie. Er is nader onderzoek uitgevoerd naar de kenmerken van ongevallen met fietsers en bromfietsers in Brabant. Dit levert een aantal aanknopingspunten en aanbevelingen op voor maatregelen, zowel op de provinciale wegen als op wegen van andere wegbeheerders.
<i>Resultaat in 2010:</i>	1. Inventarisatie van knelpunten in het netwerk (ontbrekende schakels, barrières in routes, onvoldoende kwaliteit) per GGA-regio gereed; 2. Monitoringssysteem voor kwaliteitsbewaking primair fietsnetwerk operationeel; 3. 80% van het primaire fietsnetwerk op het gewenste kwaliteitsniveau gebracht. Aanbevelingen uit de studie "Fiets en verkeersveiligheid in Brabant" (afgerond voorjaar 2005) zijn uitgevoerd.
<i>Voorwaarde:</i>	1. Draagvlak en capaciteit in de GGA-regio's; 2. Capaciteit/financiën voor het monitoren van het primaire

	fietsnetwerk (provincie);
	3. Capaciteit/financiën voor planvorming, realisatie en onderhoud van het fietsnetwerk (provincie en gemeenten).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid (reistijdnormen fiets).
<i>Relatie met:</i>	Fiets in stedelijk gebied (2.2.2), OV netwerk BrabantStad Knooppunten (4.1.1), Fietsparkeervoorzieningen (4.1.3), Niet-infrastructurele maatregelen (6.2.1 en 6.2.2).
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aandeel van het primaire fietsnetwerk dat voldoet aan de kwaliteitseisen.
<i>Effectindicator:</i>	Aandeel fiets in de modal split (zo mogelijk uitgesplitst naar afstandsklasse); % fietsverplaatsingen dat per afstandsklasse aan reistijdnormen voldoet.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Alle wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie heeft de trekkersrol voor de inventarisatie en de monitoring. Provincie en gemeenten (in GGA-verband) werken samen aan de inventarisatie van knelpunten (inzet capaciteit), periodiek doorgeven van resultaten van monitoring; planvorming/realisatie/onderhoud van primaire fietspaden (voor zover in hun beheer).
<i>Kostenraming:</i>	1. Inventarisatie: € 5.000 per GGA-regio (met uitzondering van Midden-Brabant, waar de inventarisatie al is afgerond); 2. Monitoring: € 1.000 per jaar; 3. Realisatie: pm (enkele miljoenen).
<i>Status:</i>	Voortzetting bestaand beleid.
<i>Start</i>	2005.
<i>Planning:</i>	2005-2010.

2.2.2 Fiets in stedelijk gebied*

<i>Inhoud:</i>	In stedelijk gebied worden veel korte verplaatsingen gemaakt. De autobereikbaarheid van de steden staat steeds meer onder druk. In de studie "Kansen voor de fiets in het stedelijk gebied" (januari 2005) is onderzocht in hoeverre het fietsgebruik in de vijf grote Brabantse steden (Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond) kan toenemen, welke problemen daarmee worden opgelost en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.
<i>Resultaat in 2010:</i>	1. Fase 2: Vervolgstudies "Kansen voor de fiets in het stedelijk gebied" (opschaling naar regionale stedelijke kernen); 2. Kansrijke maatregelen uit de studie "Kansen voor de fiets in het stedelijk gebied" zijn uitgevoerd.
<i>Relatie met:</i>	Locatie-ontwikkeling (2.1.2), fietsnetwerken (2.2.1), netwerkvisies Brabants weggennet (2.5.1), OV-netwerk Brabantstad (4.1.1).
<i>Voorwaarde:</i>	1. Draagvlak bij steden 2. Voldoende financiën.

Bijdrage aan welk effectdoel:

Bereikbaarheid (reistijdnormen fiets) en leefomgeving.

Prestatie-indicator: % uitgevoerde kansrijke maatregelen.

Effectindicator: Aandeel fietsgebruik in de stad;
% fietsverplaatsingen per afstandsklasse dat aan de reistijdnorm voldoet;
'Fietsbalans'-score van de steden.

Formele verantwoordelijkheid:

B5-steden.

Rol betrokken partijen:

Provincie: Uitvoeren studie samen met de B5-steden; financiële bijdragen aan maatregelen;
Steden: planvorming, realisatie en beheer van maatregelen;
Fietsersbond: adviseren bij vervolgstudies, uitvoeren Fietsbalans;
GGA-regio's: afstemming met regionale fietsnetwerken.

Kostenraming: pm.

Status: "Kansen voor de fiets in het stedelijk gebied" eind 2004 vastgesteld.

Start: 2004.

Planning: 2005-2010 (uitvoering fase 1), 2006 start fase 2.

2.2.3 Recreatief fietsen*

Inhoud:

De regionale overheden krijgen steeds meer een rol bij het faciliteren van het recreatieve fietsverkeer. In een verkennende notitie ("Fietsen in de vrije tijd") heeft de provincie onderzocht op welke wijze vanuit de verkeers- en vervoersdoelstellingen kan worden bijgedragen aan een goed recreatief fietsklimaat. De kansen blijken vooral te zitten in de realisatie van het fietsknooppuntensysteem (tevens een veilig en direct routesysteem naar de belangrijkste toeristisch-recreatieve bestemmingen), het stimuleren van stallingsvoorzieningen bij tijdelijke evenementen en het reguleren van het autoparkeren in combinatie met het autoluw maken van gebieden.

Resultaat in 2010: Kansrijke acties uit de notitie "Fietsen in de vrije tijd" uitgevoerd.

Relatie met: Fietsnetwerk (2.2.1), Voorkomen opheffen van barrières (5.2), Bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden (9.3), Reconstructie landelijk gebied, uitwerkingsplannen van het streekplan, toeristisch-recreatief beleid.

Voorwaarde: Draagvlak bij gemeenten en eventuele andere betrokken partijen, financiën (gemeenten en provincie).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Leefbaarheid.

Prestatie-indicator: Uitgevoerde acties uit "Fietsen in de vrije tijd".

Effectindicator: Dekkingsgraad van het fietsknooppuntensysteem in Brabant;
Fietsgebruik in het recreatief-toeristische verkeer;
Aantal recreatietransferia bij natuurgebieden.

Formele verantwoordelijkheid:

SRE (Fietsknooppuntensysteem);
 Provincie (co-financiering van maatregelen);
 GGA-regio's, gemeenten en andere partijen (uitvoering acties).

Rol betrokken partijen:

Alle partijen hebben een eigen rol in de uitvoering.

Kostenraming:

PM.

Status:

Opgenomen in regionale beleidsagenda's GGA.

Start:

2005.

Planning:

2005-2010.

2.3 OV-netwerk BrabantStad

Het OV-netwerk BrabantStad is een gezamenlijk project van de provincie, de vijf grote Brabantse gemeenten (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg) en het SRE (Samenwerkingsverband regio Eindhoven). De partijen werken samen op basis van gelijkwaardigheid. In december 2003 hebben alle genoemde partijen samen de Verkenning OV-netwerk BrabantStad vastgesteld en besloten dat zij vanaf die datum gezamenlijk werken aan de realisering van de in de verkenning vermelde projecten.

Deze projecten worden verder uitgewerkt. Hierbij is afstemming gewenst met andere OV-activiteiten van de provincie zoals de vervoersarchitect en de concessieverlening.

Het OV-netwerk BrabantStad is te splitsen in verschillende clusters van projecten: Spoor- en HOV-projecten, Doorstroommassen en Knooppunten. Vanwege de specifieke kenmerken van die clusters en vanwege de totale omvang, is de informatie van het OV-netwerk BrabantStad per cluster aangegeven. Voor de beschrijving van 'OV-netwerk BrabantStad knooppunten' verwijzen we naar 4.1.1.

2.3.1 OV-netwerk BrabantStad Spoor

Inhoud:

Ter realisering van de spoorprojecten uit de Verkenning OV-netwerk BrabantStad overlegt de provincie, samen met de partners uit BrabantStad, met het Rijk en de spoorsector (NS en ProRail).

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

In 2010 zijn de belangrijkste spoorprojecten uit de Verkenning OV-netwerk BrabantStad opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de dienstregeling 2007 is het redelijkerwijs dan te realiseren deel van de in de verkenning aangegeven lijnvoering en frequenties gerealiseerd.

Voorwaarden:

Het Rijk geeft voldoende financiële prioriteit aan de spoorprojecten uit de Verkenning OV-netwerk BrabantStad. Eind 2004 heeft BrabantStad samenwerkingsovereenkomst(en) afgesloten met de spoorsector (NS en ProRail) en het Rijk waarin is aangegeven welke inzet die partijen leveren aan de totstandkoming van het OV-netwerk BrabantStad; Realiseren goederenruit zuid-Nederland (vrijkomende capaciteit op Brabantroute voor personenvervoer).

<i>Relatie met:</i>	Bereikbaarheid economische kerngebieden (2.1.1), locatie-ontwikkeling (2.1.2), overige acties OV-netwerk (2.3.2, 2.3.3, 4.1.1), fiets in stedelijk gebied (2.2.2), goederenruit Zuid-Nederland (7.1.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Reizigersstromen wikkelen zich via het meest geschikte vervoerssysteem af, optimale benutting van het spoor. Reistijden voldoen aan norm. Voorspelbare aankomsttijden.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal uitgevoerde spoorprojecten. Lijnvoering en frequentie treinen volgens het OV-netwerk BrabantStad.
<i>Effectindicator:</i>	Aandeel OV in de modal split op verbindingen naar de Randstad en binnen Brabantstad/B5; Aantal in- en uitstappers op treinstations in Noord-Brabant; % verplaatsingen per gebiedstype (zie Verkenning OV-netwerk BrabantStad) waarvoor het OV voldoet aan de Vf-normen voor concurrentie en bruikbaarheid.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Rijk.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie en BrabantStadpartners: lobbyen; Spoorsector: adviseren aan Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat). Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat): beslissen
<i>Kostenraming:</i>	Circa € 200 – 250 miljoen.
<i>Status:</i>	De BrabantStadpartners hebben de Verkenning OV-netwerk BrabantStad vastgesteld en daarmee de noodzaak aangegeven van realisering van de daarin genoemde spoorprojecten. De andere betrokken partijen (NS, ProRail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat) hebben zich (formeel) nog niet aan de verkenning geconformeerd. Voor het station Brandevoort heeft het ministerie het voor een basisstation geraamde bedrag ad € 5 miljoen gereserveerd. De overige spoorprojecten zijn nog niet in begrotingen opgenomen.
<i>Start:</i>	De projecten hebben verschillende startdata: bijvoorbeeld: station Reeshof in Tilburg is in gebruik, station Brandevoort in Helmond is in voorbereiding, de dienstregeling 2007 is in de maak, de overige spoorprojecten zijn nog niet in tijd gepland.
<i>Planning:</i>	Realisering spoorprojecten loopt tot 2020.

2.3.2 OV-netwerk BrabantStad HOV*

<i>Inhoud:</i>	Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is in het kort te omschrijven als OV op volledig vrije banen met prioriteit op kruisingen en een hoge gemiddelde snelheid met speciale voertuigen. Ter realisering van de HOV-projecten uit de Verkenning OV-netwerk BrabantStad maakt de provincie afspraken met de partners uit BrabantStad over welke partij
----------------	--

‘trekker’ is van welk project en welke partij welk deel van de financiering voor zijn rekening neemt.
 Afstemming is nodig met de ‘vervoersarchitect’, waarmee modelmatig het optimale busnetwerk wordt bepaald en met de concessieverlening omdat de bediening van de HOV-lijnen in de concessies moet worden opgenomen.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

De HOV-projecten (tot 2010):	
HOV Oosterhout-Breda-Etten-Leur	fase 1 en fase 2 gerealiseerd
HOV Breda-Breda Oost Bavel	in voorbereiding, realisatie na 2010
HOV Veldhoven Noord	gerealiseerd
HOV Ekkersrijt-centrum	fase 1 tot Woensel gerealiseerd
HOV Veldhoven zuid-centrum	in voor bereiding, realisatie na 2010
HOV Strijp S (Phileas)	gerealiseerd
HOV (centrum Meerhoven)- Welschap-Acht	in voorbereiding, realisatie na 2010
HOV Groote Wielen (koppeling station Oost)	in voorbereiding, realisatie na 2010
HOV Toplijnen in Tilburg	gerealiseerd
HOV Centrum-St. Elisabeth/Kempenbaan (route via Piushaven/Kempenbaan)	gerealiseerd

Voorwaarden: Over de financiering van de projecten zijn bindende afspraken gemaakt en de samenwerking tussen de BrabantStadpartners blijft intact.
 De BrabantStadpartners blijven het OV-netwerk BrabantStad beleidsmatig en financieel prioriteit geven.

Bijdrage aan welk effectdoel: Reizigersstromen wikkelen zich via het meest geschikte vervoerssysteem af, optimale benutting van het spoor. Reistijden voldoen aan norm. Voorspelbare aankomsttijden (zie verder ook 2.3.1).

Prestatie-indicator: Aantal uitgevoerde HOV-projecten.
 Frequentie HOV-materieel.
 Zie ook de indicatoren bij 2.3.1.

Effectindicator: Aandeel OV in de modal split.
 Aantal overstappers HOV-trein;
 Percentage verplaatsingen per herkomstgebied waarvoor OV voldoet aan de gestelde VF-waarde.

Formele verantwoordelijkheid: Betrokken wegbeheerders.

Rol betrokken partijen: Provincie: coördineren en subsidiëren.
 GGA-regio: HOV opnemen als onderdeel van het regionale maatregelenpakket.

Kostenraming: Circa € 210 miljoen (grobe raming gebaseerd op kentallen o.a. Phileas).

Status: De BrabantStadpartners hebben de Verkenning OV-netwerk

- Start:* BrabantStad vastgesteld en daarmee aangegeven de HOV-projecten te willen realiseren. De kosten voor de projecten in fase 1 (te realiseren tot 2007) zijn in begrotingen opgenomen. De projecten hebben verschillende startdata: bijvoorbeeld: enkele HOV-assen (Phileas) zijn al gereed, HOV Oosterhout-Breda is in voorbereiding, overige projecten worden later uitgevoerd.
- Planning:* Realisering HOV-projecten loopt tot 2020 (zie overzicht bij 'resultaat').

2.3.3 OV-netwerk BrabantStad Doorstroomassen*

- Inhoud:* Doorstroomassen kenmerken zich door een gegarandeerd goede doorstroming van busverkeer door onder andere busbanen en prioriteit bij kruisingen. Ter realisering van de Doorstroomassen uit de Verkenning OV-netwerk BrabantStad maakt de provincie afspraken met de betrokken wegbeheerders over welke partij 'trekker' is van welk project en welke partij welk deel van de financiering voor zijn rekening neemt. Hierbij is afstemming gewenst met de IVO-projecten (Infrastructuur voor Openbaar Vervoer) die zijn gericht op betere doorstroming van openbaar vervoer en betere haltevoorzieningen, en met de vervoersarchitect waarmee modelmatig het optimale busnetwerk wordt bepaald.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

De uit te voeren werken aan de Doorstroomassen (tot 2010):	
Doorstroomas Breda-Princeville-Etten Leur	fase 1 en 2 gerealiseerd
Doorstroomas Eindhoven – Geldrop	gerealiseerd
Doorstroomas Eindhoven-Valkenswaard	gerealiseerd
Doorstroomas Eindhoven-Eersel-Reusel-Bladel	in voorbereiding, realisatie na 2010
Doorstroomas Eindhoven-Nuenen-Helmond	gerealiseerd
Doorstroomas Schijndel-St Oedenrode (IVO)	gerealiseerd
Doorstroomas Eindhoven-Veghel-Uden (IVO)	gerealiseerd
Doorstroomas 's-Hertogenbosch-Veghel-Uden (IVO)	in voorbereiding, realisatie na 2010
Doorstroomas 's-Hertogenbosch-Waalwijk-Tilburg (IVO)	in voorbereiding, realisatie na 2010

- Voorwaarden:* De belanghebbende partijen (BrabantStadpartners en overige belanghebbende gemeenten) zijn bereid om voldoende (financieel) bij te dragen aan de projecten. De betrokken wegbeheerders zijn bereid om mee te werken aan realisering van de Doorstroom-assen.
- Relatie met:* andere acties OV-netwerk BrabantStad (2.3 en 4.4.1), regionale integrale aanpak OV (2.4.1), reisinformatie (3.1), marktontwikkeling OV (10.1), dynamisch Verkeersmanagement (10.2).
- Bijdrage aan welk effectdoel:*

	Reizigersstromen wikkelen zich af via het meest geschikte vervoerssysteem, optimale benutting van het spoor;
	Reistijden voldoen aan norm (zie ook 2.3.1);
	Voorspelbare aankomsttijden;
	Kwaliteit en beschikbaarheid reisinformatie.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Deel van de uit te voeren projecten die gereed zijn.
<i>Effectindicator:</i>	Aandeel openbaar vervoer in de modal-split;
	Aantal overstappers Doorstroomassen-trein (zie 2.3.2);
	Reistijden op doorstroomassen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten en provincie (wegbeheerders).
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie: coördineren en subsidiëren.
	GGA-regio: HOV opnemen als onderdeel van het regionale maatregelenpakket.
<i>Kostenraming:</i>	Cica € 83 miljoen.
<i>Status:</i>	De BrabantStadpartners hebben de Verkenning OV-netwerk BrabantStad vastgesteld en daarmee aangegeven de Doorstroomassen te willen realiseren. Kosten zijn nog niet in begrotingen verwerkt.
<i>Start:</i>	De projecten hebben verschillende startdata, bijvoorbeeld de doorstroomas naar Etten Leur maakt onderdeel uit van de HOV-as Oosterhout-Breda-Etten Leur en start in 2005.
<i>Planning:</i>	Realisering Doorstroomassen loopt tot 2020 (zie overzicht bij 'resultaat').

2.4 Openbaar - en collectief vervoer

2.4.1 Regionale integrale aanpak Openbaar Vervoer (OV)*

<i>Inhoud:</i>	De provincie werkt samen met de gemeenten aan een regionale, integrale aanpak (RIA) van stad- en streekvervoer, Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) en treintaxi. Deze samenwerking is gericht op overeenstemming en heeft tot doel om de concessies in het openbaar en collectief vervoer aan te besteden en te beheren. De activiteiten vallen uiteen in: • De concessiestrategie. Hierin zijn de omvang en de looptijden van de concessies in Noord-Brabant bepaald. • De samenwerking met de gemeenten. Spelregels met betrekking tot zeggenschap en financiële verdeling moeten nader worden uitgewerkt. Deze uitwerking vindt plaats vanaf 2005. • De Programma's van Eisen en Bestekken van de komende concessieronde per 1-1-2006 van het Stads- en Streekvervoer. Momenteel zijn deze in voorbereiding en komen in overleg met de gemeenten tot stand in GGA-verband. In oktober/november 2004 heeft een consultatieronde plaatsgevonden. De bestekken komen in januari 2005 op de markt. • Beheer van de verleende concessies
----------------	---

<i>Resultaat in 2010:</i>	Alle uitgegeven OV-concessies van de provincie Noord-Brabant hebben een integraal karakter. Door de integrale aanpak en de aanbestedingen wordt te samen een prijsvoordeel van circa 10% gehaald op de prijs per dienstregelingsuur. Er is ook een situatie ontstaan waarin de reiziger beter bediend wordt en gereden wordt met bussen die gebruik maken van schone brandstoffen. Het openbaar vervoer in Brabant is systematisch toegankelijk gemaakt voor mensen met een functiebeperking. Reizigers kunnen overal aangenaam, betrouwbaar en binnen een redelijke tijd komen.
<i>Voorwaarden:</i>	Een goede samenwerking die is vastgelegd in overeenkomsten/contracten tussen gemeenten en provincie.
<i>Relatie met:</i>	OV-netwerk BrabantStad (2.3); OV-voorzieningen voor speciale doelgroepen (5.1); stimuleren van gebruik schonere brandstoffen door vervoerders (8.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid, betrouwbaarheid, verknoping, sociale bereikbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Betere prijs/kwaliteitverhouding voor de reiziger uitgedrukt in provinciale bijdrage per reizigerskilometer en een snellere reistijd voor de reiziger. Afspraken in kader van concessieverlening over toegankelijkheid van het busvervoer en het gebruik van schone bussen.
<i>Effectindicator:</i>	Meer reizigers voor dezelfde kosten of: voor minder kosten evenveel reizigers; Waardering reizigers (kwaliteit); Emissie schadelijke stoffen door (schonere) bussen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Gemeenten en Provincie beheren de vervoersontwikkeling en de concessies samen. Het overleg is gericht op overeenstemming. De Provincie is de vervoersautoriteit.
<i>Kostenraming:</i>	Voor openbaar (streek)vervoer is een bedrag beschikbaar van circa € 105 miljoen per jaar dat bestemd is voor aanbesteding en beheer.
<i>Status:</i>	Het overleg met de GGA-regio's is gestart door de OV-overlegtafels West, Midden en Oost; daarnaast is er een apart overleg tussen de Provincie en de ex-VOC-steden.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	RIA is een proces voor de middellange termijn dat stap voor stap per nieuwe concessie wordt geïmplementeerd samen met de projecten van OV-netwerk BrabantStad.

2.4.2 De vervoersarchitect

<i>Inhoud:</i>	De provincie wil per 1-1-2006 concessie verlenen voor het openbaar vervoer in alle GGA-regio's en in de steden 's-Hertogenbosch, Tilburg, Breda en Oss. Hierbij wordt gebruik
----------------	---

	gemaakt van het middel "de vervoersarchitect": moderne digitale rekentechnieken waarbij het feitelijk gebruik van openbaar en collectief vervoer kan worden omgezet in een optimaal lijnennet. Uiteindelijk is het de bedoeling om ook het spoorvervoer hierin te betrekken. De vervoersarchitect is een belangrijk instrument voor de (op te richten) beheersorganisaties van de OV-concessies.
<i>Resultaat in 2010:</i>	De reiziger heeft een snellere reistijd in het OV gekregen.
<i>Relatie met(en)</i>	Het RIA-proces en de aanbestedingen (2.4.1);.
<i>Voorwaarde:</i>	Voldoende budget en goed functioneren van het instrument "vervoersarchitect";.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid, betrouwbaarheid, verknoping.
<i>Prestatie-indicator</i>	Aantal steden waar toepassing van de vervoers-architect heeft geleid tot een optimaal lijnennet voor het openbaar vervoer;.
<i>Effectindicator:</i>	Kortere omrijtijd; de Vf-factor (werkelijke reistijd per bus gedeeld door de directe reistijd per auto).
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	De vervoersarchitect is ondersteunend aan het RIA-overleg met de gemeenten.
<i>Kostenraming:</i>	Het project vervoersarchitect is in de eerste fase begroot op € 250.000. Bij voortzetting zal de vervoersarchitect betaald worden uit de exploitatiegelden van het OV. Gerekend moet worden op enkele € 100.000 per jaar.
<i>Status:</i>	De eerste resultaten zijn bekend. Project loopt voor op schema.
<i>Start</i>	Project is gestart per 1-7-2004.
<i>Planning:</i>	De eerste fase is gereed per 1-4-2005.

2.4.3 De OV-chipcard

<i>Inhoud:</i>	Het introduceren van een contactloos elektronisch betaalmiddel chipcard in het openbaar vervoer waarmee binnen het voertuig kan worden betaald.
<i>Resultaat in 2010:</i>	De chipcard is ingevoerd in alle modaliteiten, maar mogelijk nog niet geheel in het CVV.
<i>Relatie met:</i>	De vervoersinformatie die de chipcard oplevert is belangrijk voor het project "Vervoersarchitect" (2.4.2). De Provincie kan met de chipcard haar tariefbeleid effectueren.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid en betrouwbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Percentage OV-reizigers dat met een chipcard reist.
<i>Effect-indicator:</i>	Gemak voor de reiziger. Inzicht in OV-verplaatsingen naar tijd en plaats. Mogelijkheden voor tariefdifferentiatie.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Overleg met gemeenten vindt hierover plaats in GGA/RIA-

	verband.
<i>Kostenraming:</i>	€ 1 - 2 miljoen per jaar.
<i>Status:</i>	De Interliners Breda – Utrecht zullen het eerste worden uitgerust met chipcard. De chipcard zal als optie worden uitgevraagd in de overige concessies. Als er voldoende middelen beschikbaar zijn zal ook in de overige concessies de chipcard worden ingevoerd. Dit kan pas medio 2005 beoordeeld worden.
<i>Start:</i>	Project Interliner Breda-Utrecht start per 1-1-2006.
<i>Planning:</i>	Uitgifte en toepassing chipcard (“uitrol”) voltooid per 1-1-2009.

2.5 Wegennet

2.5.1 Netwerkvisie wegen in Brabant en aanpak regionale probleemclusters*

<i>Inhoud:</i>	Het onderzoek naar het onderliggend wegennet (OWN+ ‘Betrouwbare reistijd van deur tot deur’) heeft aangetoond dat alleen investeren in het rijkswegennet onvoldoende effectief is, omdat de bereikbaarheidsproblemen zich dan gaan ophopen bij de aansluitingen op het OWN. Er is een afgewogen mix van investeringen in het hoofdwegennet (HWN) en in het OWN (incl. het stedelijk wegennet) nodig, waarbij de potenties van het OWN optimaal worden benut. Het perspectief van de weggebruiker moet hierbij centraal staan en niet het perspectief van de wegbeheerder. De noodzaak van een gebiedsgerichte aanpak van het HWN/OWN wordt breed gedragen door de GGA-regio’s. Op alle regionale beleidsagenda’s staat het opstellen van een regionale netwerkvisie HWN/OWN. De netwerkvisie is een basis voor een regionaal maatregelenpakket HWN/OWN per regio (zie 1.1.1.1) waarmee de regionale probleemclusters (zie bijlage 2) kunnen worden aangepakt. De maatregelen uit de netwerkvisie dragen bij aan bereikbaarheidsdoelstellingen, maar een goed functionerend wegennet is ook effectief voor de leefbaarheid. De OWN+-studies volgen de methode “gebiedsgericht benutten”. Deze aanpak is voorwaarde om te komen tot effectieve en efficiënte maatregelen op het gebied van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). In de regio Zuidoost-Brabant lopen twee studies: Beter bereikbaar Zuidoost-Brabant en de benuttingsstudie Tilburg-Eindhoven (A58).
<i>Resultaat in 2010:</i>	Inzicht in welke regionale knelpunten bij voorrang moeten worden opgelost, inzicht in de meest effectieve oplossingen/maatregelen en inzicht in de kosten. Uitwerking maatregelenpakketten in regionale uitvoeringsprogramma’s.
<i>Relatie met:</i>	Aanleg en reconstructie van wegen (2.5.3), kwaliteitsnet goederenvervoer (zie 2.7.1), Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant, voorspelbare aankomsttijden (3.1), onderhoud bestaande infrastructuur (3.2), duurzaam veilig maatregelenpakketten (6.1), komomleggingen in

	relatie tot gevaarlijke stoffenroutes (7.1.2), ruimtelijke reserveringen (2.1.5), pilots DVM (10.2), regionaal uitvoeringsprogramma PVVP (11.1.4), verkeersmodellen (12.2), prioriteringssysteem (11.1.5).
<i>Voorwaarde:</i>	Tijdige beschikbaarheid modelinstrumentarium.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Reistijdnormen van Deur tot Deur; Voorspelbare aankomsttijden; Wegen van verschillende wegbeheerders functioneren als één netwerk.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Per GGA een netwerkvisie HWN/OWN en een maatregelenpakket.
<i>Effectindicator:</i>	Aantal voertuigverliesuren; veiligheids- en leefbaarheidsindicatoren.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Opdrachtgever voor de netwerkvisies is de provincie. Voor investeringen in het provinciale wegennet is de Provincie verantwoordelijk. Op regionale schaal wordt gekeken waar investeren door alle wegbeheerders het meest zinvol is.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	De provincie ontwikkelt de regionale netwerkvisies en regionale maatregelenpakketten HWN/OWN in samenwerking met de partners (GGA-gemeenten, Rijkswaterstaat en maatschappelijke organisaties). De uiteindelijke uitvoering zal door de diverse wegbeheerders worden gedaan.
<i>Kostenraming:</i>	€ 200.000,- (netwerkvisies in totaal vijf regio's).
<i>Startdatum:</i>	oktober 2004.
<i>Planning:</i>	Netwerkvisies inclusief maatregelenpakketten zijn in mei 2005 bestuurlijk vastgesteld.
<i>Status:</i>	Het opstellen van netwerkvisies is bestuurlijk besloten in de 5 GGA-regio's Noordoost, Midden-Brabant en 's-Hertogenbosch.

2.5.2 Publiek – Private Samenwerking (PPS) A4-Zuid

<i>Inhoud:</i>	De provincie onderzoekt de mogelijkheden om de A4-Zuid tussen Dinteloord en Bergen op Zoom te realiseren middels een PPS-constructie met tolheffing. In de Nota Ruimte is de A4 van de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad naar de Belgische grens (A4-Zuid) aangemerkt als hoofdverbinding. Binnen het strategisch beleid van Economische Zaken maakt de A4 onderdeel uit van de zogenoemde Triple A-verbindingen. De Triple A zijn prioritair vanwege hun belang voor de economie. Het project is tevens opgenomen in het ontwikkelingsprogramma West-Brabant. De A4-Zuid tussen Bergen op Zoom en Dinteloord is een ontbrekende schakel in het Brabants Hoofdwegen-net. De provincie Noord-Brabant wil deze schakel zo spoedig mogelijk aanleggen om het transitoverkeer een snelle en veilige verbinding door Noord-Brabant te bieden. Uitgangspunt is dat de private sector zoveel
----------------	---

mogelijk betrokken wordt op die onderdelen waarin ze waarde toevoegt aan het project en waar ze bijdraagt aan het bereiken van maatschappelijke doelstellingen.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Het project is verdeeld in drie fasen:

- Go- / no go-besluit van de minister (najaar 2004)
- Voorbereidings- / aanbestedingsfase (begin 2006)
- Uitvoeringsfase (2008 / 2009).

Voorwaarden:

Bij een go-besluit van de minister komt het project in de voorbereidings- en aanbestedingsfase.

In de haalbaarheidstudie is de financiering van de A4-Zuid uitgebreid onderzocht. De Bouwdienst van Rijkswaterstaat heeft een nieuw bedrijfsplan (businesscase) opgesteld voor een PPS-project met tolheffing. De haalbaarheidsstudie geeft aan dat er een aantal belemmeringen in de huidige wet- en regelgeving zijn, die een zodanig negatief effect op de verwachte tolopbrengsten hebben, dat de businesscase onhaalbaar wordt. Inmiddels is er zicht op aanpassing van de wet- en regelgeving, maar het is nog niet zeker dat hiermee tolheffing op de A4-Zuid een reële optie zal worden. In de haalbaarheidsstudie zijn om die reden twee exploitatievarianten ontwikkeld zonder tolheffing, te weten één met PPS en één met traditioneel aanbesteden. Beide varianten vertonen een tekort, waarvoor nog dekkingsmiddelen gevonden moeten worden.

Relatie met:

Tarieven- en prijsbeleid (2.6.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid.

Prestatie-indicator:

Tijdstip van oplevering van de weg.

Effectindicator:

Voertuigkilometers door Noord-Brabant, I/C-verhouding op het infranetwerk, voertuigverliesuren.

Formele verantwoordelijkheid:

Rijk.

Rol betrokken partijen:

Provincie Noord-Brabant (initiatiefnemer), provincie Zeeland, de gemeenten Steenbergen, Bergen op Zoom en Tholen. Ook het Rijk (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën) maakt deel uit van het samenwerkingsverband. Private partijen (uitvoering; de invulling van de uitvoeringsfase is afhankelijk van de gekozen contractvorm. Bij een traditioneel contract bestaat deze fase uit de bouw of aanleg. Bij een PPS-contract omvat deze fase de gehele levenscyclus van de A4-Zuid: ontwerpfase, bouwphase en beheer- en onderhoudfase.

Kostenraming:

Uitgaande van de raming van Rijkswaterstaat kost de aanleg in totaal € 226 miljoen, waarvan € 61 miljoen al in het MIT is opgenomen (ten behoeve van de omlegging Halsteren).

Status:

De onderzoeksfase is met het uitbrengen van het PPC-rapport op 20 juli 2004 afgerond. Het project PPS A4-Zuid bevindt zich op het einde van de bestuurlijke voorbereiding, voorafgaand aan het bestuurlijke go- / no go-besluit van de minister.

In het Streekplan is de A4 opgenomen als één van de reeds geplande doorsnijdingen van het landschap waarvoor nut en noodzaak zijn aangetoond. Het Streekplan voorziet niet in ruimtelijke ontwikkelingen langs de A4.

Start: Gestart in 1998.
Planning: Zie resultaat in 2010.

2.5.3 Aanleg en reconstructie van wegen

Inhoud: Afhankelijk van de resultaten van en de besluitvorming over de regionale netwerkvisies worden maatregelenpakketten en uitvoeringsprogramma's opgesteld.

Resultaat in 2010: Besluitvorming over regionale netwerkvisie (2005), Uitvoeringsprogramma PVVP (vanaf 2006).

Voorwaarden: Regionale samenwerking en uitvoering.

Relatie met: Netwerkvisie Brabantse wegen (2.5.1), komomleggingen (7.1.2).

Bijdrage aan welk effectdoel: Bereikbaarheid van deur tot deur, betrouwbaarheid, verknoping, verkeersveiligheid, leefomgeving van de mens, natuur en landschap.

Prestatie-indicator Aantal verkenningen, planstudies.

Effectindicator: Ontwikkeling reizigerskilometers, I/C-verhoudingen, reistijdnormen, aantal doden en ziekenhuisgewonden per jaar.

Formele verantwoordelijkheid: Wegbeheerders.

Rol betrokken partijen: De wegbeheerders die in GGA-verband samenwerken nemen aanleg- en reconstructieprojecten op in de regionale maatregelenpakketten en uitvoeringsprogramma's.

Kostenraming: p.m.

Status: p.m.

Planning: 2005.

Start: 2005

2.6 Vervoerskeuzegedrag

2.6.1 Tarieven- en prijsbeleid

Inhoud: Op dit moment zijn de juridische mogelijkheden om een provinciaal prijsbeleid te voeren uiterst gering. IPO en VNG spannen zich gezamenlijk in om deze wettelijke mogelijkheden te verruimen. De Provincie Noord-Brabant zal deze IPO- en VNG-lobby actief ondersteunen. De provincie wil, wanneer de mogelijkheden daartoe ontstaan, het instrument 'prijsbeleid' inzetten. Deze mogelijkheden zal de provincie verkennen. Voor gemeentelijk prijsbeleid zijn er meer mogelijkheden, met name met behulp van de parkeertarieven (zie ook "Parkeerbeleid" in 2.6.2).

Resultaat in 2010: In 2006 bepaalt de provincie Noord-Brabant haar standpunt

	ten aanzien van beprijzing en tariefdifferentiatie, en doet voorstellen voor afspraken aan de regio's en gemeenten. Bij een positief besluit over de inzet van regionale beprijzingsinstrumenten heeft de provincie in 2010 dit instrument operationeel.
<i>Voorwaarden:</i>	Wet- en regelgeving van het Rijk laten inzet van regionale beprijzingsinstrumenten toe.
<i>Relatie met:</i>	Netwerkvisie en bereikbaarheidskwaliteit 2.5.1), PPS A4-zuid (2.5.2), parkeerbeleid (2.6.2), vermindering wagenpark (8.1.7).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Prijsbeleid kan bijdragen aan uiteenlopende doelen: - een betere bereikbaarheid van de verstedelijkte gebieden; - verkeer beter spreiden naar tijd en plaats zodat de beschikbare netwerken gelijkmatiger (en dus efficiënter) gebruikt worden; - heroverweging van het verplaatsingspatroon; andere afstanden, andere vervoerswijzen: vermindering emissies door schonere wagenpark; - secundair doel: Middelen genereren voor aanleg en beheer van infrastructuur.
<i>Prestatie-indicator</i>	Prestatie wel/niet geleverd.
<i>Effectindicator:</i>	I/C-verhoudingen gelijkmatiger verdeeld over netwerk en over tijdstippen van de dag.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie Noord-Brabant.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie inventariseert mogelijkheden en doet voorstellen. Rijk moet wettelijke kaders scheppen. Gemeenten en GGA-regio's worden in discussie betrokken en met hen maakt de provincie afspraken over de rol van gemeenten.
<i>Kostenraming:</i>	Visieontwikkeling: € 50.000. Vervolgfase: pm.
<i>Status:</i>	Nieuw te starten activiteit.
<i>Planning:</i>	Verkenning verruiming wettelijke mogelijkheden (lobby rijk) in 2005. Indien kansrijk, dan ontwikkeling van een regionale visie op prijzen in 2005 en 2006. Na positieve standpuntbepaling provincie beprijzingsinstrument uitwerken.
<i>Start:</i>	2005

2.6.2 Parkeerbeleid

<i>Inhoud:</i>	Omdat het functioneren van het stedelijk verkeer en vervoer een directe invloed heeft op het gebruik van de infrastructuur buiten de steden, streeft de provincie naar afspraken met de regio's over het inzetten van parkeerbeleid. In 'Kaders en ambities' zijn voor de gebiedsprofielen centrumgebieden, agglomeraties, regionale stedelijke kernen en bedrijventerreinen uitgangspunten voor het parkeerbeleid geformuleerd.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Op gemeentelijk en regionaal schaalniveau hebben gemeenten een parkeerbeleid geformuleerd dat aansluit op de gebiedsprofielen. Parkeermaatregelen zijn opgenomen in

<i>Voorwaarden:</i>	regionale maatregelenpakketten en uitvoeringsprogramma's. Parkeerbeleid wordt in regionale samenwerking opgepakt (gemeentegrensoverstijgend).
<i>Relatie met:</i>	Netwerkvisie en bereikbaarheidskwaliteit, parkeerbeleid (2.6.1; 4.1.3), OV-netwerk BrabantStad knooppunten (4.4.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur.
<i>Prestatie-indicator</i>	Uitwerking parkeerbeleid als onderdeel van Gebiedsprofielen (aantal gemeenten).
<i>Effectindicator:</i>	Modal-split personenvervoer, modal-split verplaatsingsafstanden.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Gemeenten werken in GGA-regio's het parkeerbeleid nader uit; provincie ondersteunt.
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Status:</i>	Essentieel onderdeel PVVP.
<i>Planning:</i>	2005-2010.
<i>Start:</i>	2005

2.6.3 Vervoermanagement

<i>Inhoud:</i>	Vervoermanagement is een relatief eenvoudig en effectief instrument om op verantwoorde wijze te voldoen aan de mobiliteitsbehoefte van werknemers. Daarom blijft de provincie zich hiervoor inzetten, zij het in meer faciliterende zin. De provincie zal een methode ontwikkelen die de voordelen van vervoermanagement voor bedrijven in beeld brengt. Daarnaast geeft de provincie subsidies aan bedrijven die gebruik maken van collectief bedrijfsvervoer.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Een x-tal bedrijven en/of organisaties met succesvol vervoermanagement. Een x-tal bedrijven dat gebruikt maakt van de subsidieregeling voor collectief vervoer.
<i>Voorwaarde:</i>	De te ontwikkelen methode wordt getest in een aantal pilots (2006). Op voorwaarde van een positieve uitkomst van deze pilots (go-no go beslissing) zal de methode aan het bedrijfsleven en andere organisaties van voldoende omvang worden overgedragen. Sinds 1 oktober 2004 heeft de provincie een subsidieregeling voor collectief bedrijfsvervoer.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal bedrijven uit de doelgroep dat Vervoermanagement, zoals boven omschreven, heeft ingevoerd. Aantal bedrijven uit de doelgroep dat gebruik heeft gemaakt van de subsidieregeling voor collectief bedrijfsvervoer.
<i>Effectindicator:</i>	Omvang autosolisme woon-werkverkeer.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	

Bedrijven en organisaties van een bepaalde (nader te bepalen) omvang.

Rol betrokken partijen:

Bedrijfsleven stimuleren om bedrijfsvervoerplannen te maken. Provincie zorgt voor de ontwikkeling van de methode, de uitvoering van de pilots, de communicatie over resultaten. Gemeenten betrekken vervoermanagement in de onderhandeling en toelating van bedrijven op bedrijventerreinen.

Kostenraming: € 50.000.

Start: 2005.

Planning: 2005-2008

2.7 Logistieke netwerken

2.7.1 Kwaliteitsnet goederenvervoer*

Inhoud:

Het ontwikkelen en vaststellen van een kwaliteitsnet goederenvervoer Zuid-Nederland met als doel een betere afwikkeling van het goederenvervoer over water, spoor en het wegennet. Bij de ontwikkeling van een kwaliteitsnet Goederenvervoer gaat het erom een goede samenhang aan te brengen tussen de Visie Brabantse vaarwegen, de studie OWN+ en de Spoorvisie Zuid-Nederland. Het beoogde kwaliteitsnet faciliteert het goederenvervoer en is zodanig ingericht dat de omgeving er geen ongemak van heeft.

Resultaat in 2010:

Bij investeringen in infrastructuur wordt rekening gehouden met het vastgestelde kwaliteitsnet goederenvervoer. Vaarwegen en goederenspoor zijn goed verknoopt met het wegennet.

Voorwaarde:

De regionale uitwerkingen van de studie OWN+ worden de basis van beslissingen over infrastructurele maatregelen binnen GGA-regio's.

Relatie met:

Netwerkvisie Wegennet (2.5.1), visie Brabantse vaarwegen (2.7.3), Goederenruit Zuid-Nederland (7.1.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Reistijdnormen van Deur tot Deur; voorspelbare aankomsttijden; leefbaarheid komen; externe veiligheid; wegen van verschillende wegbeheerders functioneren als één netwerk.

Prestatie-indicator

Vastgesteld kwaliteitsnet goederenvervoer.

Effectindicator:

Aantal voertuigverliesuren x tonnage; prijs per tonkm per modaliteit; modal-split.

Formele verantwoordelijkheid:

Betrokken infrastructuurbeheerders.

Rol betrokken partijen:

De provincie neemt de trekkersrol op zich en ontwikkelt het kwaliteitsnet goederenvervoer in samenwerking met GGA-regio's en bedrijfsleven. De uiteindelijke uitvoering zal door de diverse infrastructuurbeheerders worden gedaan.

	GGA-regio's nemen de uitvoeringsprojecten op in de regionale maatregelenpakketten.
<i>Kostenraming:</i>	Conceptontwikkeling: € 50.000 (via onderzoeksbudget regionale netwerkvisies/Incodelta)
	Investerings uitvoeringsprojecten: pm.
<i>Start</i>	2004.
<i>Planning:</i>	Vaststelling kwaliteitsnet 2005/2006.

2.7.2 Modal-shift goederenvervoer

<i>Inhoud:</i>	Het goederenvervoer zal naar verwachting tot 2020 groeien met zo'n 75%. Om deze groei te kunnen verwerken is het nodig om alle modaliteiten optimaal te benutten. Vooral de vaarwegen in Brabant bieden nog ruimte voor een toename van het goederenvervoer. Dit kan de overvolle wegen ontlasten. Daarom stimuleert de provincie modal-shift van weg naar water en soms ook spoor.
<i>Eindresultaat:</i>	Een betere benutting van spoorwegen, vaarwegen en wegvervoer.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Toename van het transport over water en spoor.
<i>Voorwaarde:</i>	De toename van het vervoer over water is rechtstreeks gerelateerd aan de kwaliteit van de Brabantse kanalen. De Provinciale Visie Brabantse Vaarwegen heeft als doel de belangrijkste Brabantse economische centra via een klasse IV-vaarweg te ontsluiten. De totstandkoming van dit plan heeft direct positieve gevolgen voor het vervoer over water.
<i>Relatie met:</i>	Visie Brabantse Vaarwegen (2.3.4), multimodale bedrijventerreinen (2.1.1), multimodale overslagpunten ((4.2.2), Goederenruit Zuid-Nederland (7.1.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Transportstromen wikkelen zich af via het meest geschikte vervoerssysteem; Reistijdnormen met een maximale vertraging; Voorspelbare aankomsttijden; Transportkosten.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal multimodale projecten van MCA en van Incodelta.
<i>Effectindicator:</i>	Modal split goederenvervoer, aantal tonnen en tonkilometers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Bedrijfsleven.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	De provincie ondersteunt het Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum (MCA). Kerntaak van het MCA is het bereiken van modal-shift. Daarnaast werkt de provincie in Incodelta samen met de drie andere zuidelijke provincies van Incodelta. Door middel van projecten probeert Incodelta modal-shift in Zuid-Nederland te bewerkstelligen. Het georganiseerd bedrijfsleven (TLN, BZW, EVO) neemt initiatieven voor concrete uitvoeringsprojecten.
<i>Kostenraming:</i>	€ 300.000 per jaar (MCA én Incodelta).

Planning: Doorlopende activiteit.

2.7.3 Visie Brabantse vaarwegen*

- Inhoud:* De provincie heeft een visie opgesteld voor de Brabantse Vaarwegen. Doel is de belangrijkste Brabantse Economische centra te verbinden met een volwaardige vaarweg (klasse IV). In de visie staat een eindbeeld in 2050 omschreven van de vaarwegen in Brabant. Daarnaast is een actieplan opgesteld tot 2015 welke projecten met prioriteit moeten aangepakt. Eindresultaat in 2050: investeringen in de Brabantse vaarwegen aan de hand van prioriteitstelling voor de aanpak van capaciteitsknelpunten op de kanalen
- Resultaat in 2010:* Met de uitvoering van één de volgende projecten is gestart:
- Omleiding 's-Hertogenbosch van de Zuid-Willemsvaart;
 - Opwaarderen sluisen 4, 5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart;
 - Opwaarderen Wilhelminakanaal tot en met sluis 3.
- Voorwaarde:* De uitvoering van de visie hangt af van reserveringen in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (MIT) en van de bijdragen van regionale partijen.
- Relatie met:* Modal-shift goederenvervoer (2.7.2), multimodale overslagpunten (4.2.2).
- Bijdrage aan welk effectdoel:*
- Transportstromen wikkelen zich af via het meest geschikte vervoerssysteem;
 - Reistijdnormen van-deur-tot-deur;
 - Voorspelbare aankomsttijden;
 - Instandhouding bestaande infrastructuur;
 - Bedrijven besparen op hun transport en/of voeren hun transport efficiënter uit.
- Prestatie-indicator* Aantal gestarte uitvoeringsprojecten door RWS.
- Effectindicator:* Aantal vervoerde tonnen, tonkilometers over de vaarwegen.
- Formele verantwoordelijkheid:*
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat is eigenaar en daarmee verantwoordelijk voor de kanalen. Door een provinciale en regionale financiële bijdrage wordt getracht de investeringen in de Brabantse vaarwegen veilig te stellen.
- Rol betrokken partijen:*
- Provincie is initiator in het maken van keuzes. Provincie, regiogemeenten en bedrijfsleven betalen mee en zijn betrokken bij de (ruimtelijke) inpassing. In het Overlegplatform Brabantse Kanalen werken de regionale partijen samen aan de verbetering van en een betere benutting van de Brabantse vaarwegen.
- Status:* Provinciale Staten hebben de Visie op de Brabantse vaarwegen op 1 oktober 2004 vastgesteld.
- Kostenraming:* € 450 miljoen (waarvan € 30 miljoen provinciale bijdrage).
- Start* 2004.
- Planning:* Vanaf 2007 tot en met 2015.

3 Betrouwbaarheid/Voorspelbare aankomsttijden

3.1 Actuele reisinformatie voor alle weggebruikers

Inhoud:

Reisinformatie is één van de instrumenten om de verkeers- en vervoersproblematiek aan te pakken. Reisinformatie komt tot stand door een proces van gegevens inwinnen, bewerken en verspreiden via allerlei toepassingen. Gerichte reisinformatie kan de reiziger informeren, begeleiden en zelfs sturen. De komende jaren ligt de nadruk op informeren. In samenwerking met partners wil de provincie innovatieve projecten uitvoeren om ervaring op te doen en de verschillende mogelijkheden van reisinformatie te verkennen. De informatiebehoefte van de reiziger staat daarbij centraal.

Probleem	Bijdrage van reisinformatie aan oplossing
Onvoorspelbare mate van bereikbaarheid van economische centra	• Aanbieden dynamische en actuele reisinformatie rondom steden aan reizigers • Aanbieden dynamische en actuele parkeerinformatie aan reizigers (evt. in combinatie met overstap op OV of fiets) • Aanbieden deur-tot-deur reisadviezen over verschillende modaliteiten aan reizigers • Stroomlijnen goederenvervoer in tijd en plaats • Aanbieden inwingegevens verkeersintensiteiten, reistijden en wachttijden aan wegbeheerders i.v.m. benutting/bouwen infrastructuur (DVM)
Onvoorspelbare congestie op lokaties in het verkeersnetwerk	• Aanbieden actuele reistijden onderweg aan automobilisten, OV-reizigers, buschauffeurs, hulpdiensten, transporteurs • Aanbieden actuele snelheids- en routeadviezen langs/boven de weg • Aanbieden inwingegevens verkeersintensiteiten, ongevallen aan wegbeheerders i.v.m. benutting/bouwen infrastructuur (DVM)
Toename reistijden en onbetrouwbaarheid reistijden	• Wegnemen onzekerheid bij reizigers • Aanbieden van alternatieve reismogelijkheden
Onbekendheid over (alternatieve) reismogelijkheden, route en bestemming	• Aanbieden deur-tot-deur reisadviezen over verschillende modaliteiten aan reizigers op basis van actuele informatie
Aantasting leefbaarheid (overlast, verkeersveiligheid) door verkeersdrukte.	• Routes ontlasten door route-informatie • Bewustwording van reizigers/appel op gedragsaanpassing
Schadelijke uitstoot door voertuigen in ecologisch waardevolle gebieden of in dichtbevolkte gebieden.	• Geleiding van verkeersstromen

<i>Resultaat in 2010:</i>	Succesvolle reisinformatie-innovaties zijn breed toegepast en volledig geïntegreerd in de werkprocessen van alle wegbeheerders in Noord-Brabant. Daarbij gaat het veelal om DVM-maatregelen (zie 10.2). In de OV-concessies vanaf 2006 is reisinformatie een volwaardig onderdeel van het vervoersaanbod en worden de verkregen data gebruikt voor het optimaliseren van het vervoersproces door vervoerder en opdrachtgever (provincie).
<i>Voorwaarden:</i>	Op relevante beleidsterreinen wordt concreet voor welke probleemgebieden reisinformatie een oplossing kan bieden. Het betreft hier beleidsvelden zoals verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, maar ook specifieke onderwerpen als vervoer gevaarlijke stoffen, fietsverkeer en openbaar vervoer. Draagvlak bij betrokken partijen, voldoende financiële middelen.
<i>Relatie met:</i>	Openbaar vervoer (2.4), DVM (10.2), netwerkvisie wegennet (2.5.1), fiets ((2.2), parkeerbeleid (2.6.2), logistieke netwerken (2.7).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Reistijdnormen van deur-tot-deur, voorspelbare aankomsttijden, verkeersveiligheid, leefbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal reisinformatieprojecten dat als volwaardig onderdeel is meegenomen in regionale maatregelen-pakketten.
<i>Effectindicator:</i>	Betrouwbaarheid van de reistijd. Dit vertaalt zich in de kostendaling (kostprijs per tonkilometer) bij vervoerders/transporteurs en het % tevreden reizigers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Wegbeheerders, provincie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Wegbeheerders (rijk, provincie en gemeenten): • trekkersrol projecten op het wegennet; • afstemming over het functioneren en optimaliseren van het wegennet. Provincie (als concessieverlener OV): • afspraken over reisinformatie via concessies; • controle van prestaties van vervoerders op het gebied van reisinformatie. Beleidsmakers (rijk, provincie en gemeenten): • opstellen reisinformatiebeleid (o.a. PVVP); • organiseren van draagvlak • stimuleren van andere partijen (vervoerders, transportbedrijven, hulpdiensten) voor de uitvoering van onderdelen van het reisinformatiebeleid (zoals bijvoorbeeld de BBA voor "Wijs op reis").
<i>Kostenraming:</i>	Reisinformatieprojecten maken onder andere deel uit van het DVM-projectenboek, waaraan ook financiële middelen gekoppeld zijn. Daarnaast worden in de OV-concessieverlening eisen ten aanzien van informatievoorziening gesteld. De kosten daarvan zijn opgenomen in de middelen voor OV-exploitatie.

Planning: Uitvoeren reisinformatieprojecten uit het DVM-projectenboek tot circa 2006. Opstarten van nieuwe DVM-projecten is een doorlopende activiteit.

3.2 Onderhoud Brabants wegennet

Inhoud: Onderhoud is noodzakelijk om de kwaliteit van het bestaande wegennet in Brabant in verantwoorde staat te houden c.q. te brengen, mede uit oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Resultaat in 2010: Een betrouwbaar, veilig en goed bruikbaar Brabants wegennet.

Voorwaarde: Voldoende financiële middelen.

Relatie met: Netwerkwisie wegennet (2.5.1), aanleg en reconstructie wegen (2.5.3).

Bijdrage aan welk effectdoel: Instandhouding bestaande wegennet, bereikbaarheid, verkeersveiligheid.

Prestatie-indicator: % wegennet met een nader te bepalen en eventueel te differentiëren klasse van onderhoudskwaliteit (CROW).

Effectindicator: geluidshinder, energiegebruik.

Formele verantwoordelijkheid: Wegbeheerders (rijk, provincie, gemeenten).

Rol betrokken partijen: Wegbeheerders stemmen de onderhoudswerkzaamheden af in de GGA-regio's.

Kostenraming: Onderhoudsbudgetten maken geen onderdeel uit van de regionale maatregelenpakketten.

Status: Voor de provinciale wegen heeft de provincie in 2001 de nota 'Onderhoud in Beweging' vastgesteld (actualisatie in 2005).

Start en Planning: Doorlopende activiteit.

4 Verknoping/ketenmobiliteit

4.1 Overstappunten

4.1.1 OV-netwerk BrabantStad Knooppunten*

Inhoud:

Ter realisering van de Knooppunten uit de Verkenning OV-netwerk BrabantStad maakt de provincie afspraken met de betrokken andere partijen over welke partij 'trekker' is van welk project en welke partij welk deel van de financiering voor zijn rekening neemt.

Afstemming is nodig met de andere clusters van OV-netwerk BrabantStadprojecten en met de concessieverlening omdat de knooppunten fungeren als schakels tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer en tussen het openbaar vervoer en andere modaliteiten.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

De uit te voeren werken aan de Knooppunten (tot 2010):

Transferia (auto-OV/HOV)	
Stedelijk knooppunt Princeville	in voorbereiding, realisatie na 2010
Stedelijk knooppunt Claudius Prinsenlaan	in voorbereiding, realisatie na 2010
Stedelijk knooppunt Nimbus	gerealiseerd
Stedelijk knooppunt Ekkersrijt	in voorbereiding, realisatie na 2010
Stedelijk knooppunt Veldhoven Zuid	in voorbereiding, realisatie na 2010
Stedelijk knooppunt Pettelaar/Kloosterstraat	gerealiseerd
Stedelijk knooppunt Vlijmenseweg	gerealiseerd
Stedelijk knooppunt Twee steden	realisatie na 2010
Stedelijk knooppunt St. Elisabeth/Kempenbaan	realisatie na 2010
Stedelijk knooppunt Goirle	realisatie na 2010
NS-stations (auto-trein)	
NSP Breda	gerealiseerd
Stadsrandstation Breda-Oost	in voorbereiding, realisatie na 2010
Station Beukenlaan (verlengen perrons)	gerealiseerd
Stadsrandstation Acht	in voorbereiding, realisatie na 2010
Station Brandevoort	gerealiseerd
Station Maaspoort	gerealiseerd
Stadsrandstation Avenue 2	in voorbereiding, realisatie na 2010
Tilburg centraal	in voorbereiding, realisatie na 2010
Stadsrandstation Berkel Enschoot	in voorbereiding, realisatie na 2010

Voorwaarden:

De betrokken partijen zijn bereid om mee te werken aan

	realisering van de Knooppunten; Private partijen zijn bereid om te investeren in ruimtelijke ontwikkelingen rond de te realiseren knooppunten.
<i>Relatie met:</i>	OV-netwerk BrabantStad (2.3); Ontwikkeling van en aansluiting op knooppunten (4.1.2 en 4.1.3), locatieontwikkeling (2.1.2).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Reizigersstromen wikkelen zich via het meest geschikte vervoerssysteem af, optimale benutting van het spoor; reistijden voldoen aan norm; voorspelbare aankomsttijden.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal gerealiseerde knooppunten.
<i>Effectindicator:</i>	Aandeel OV in de vervoerswijzekeuze. Reistijden op ketenverplaatsingen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Grondeigenaren, gemeenten (ruimtelijke inpassing), projectontwikkelaars.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie coördineert en subsidieert. Gemeenten realiseren en financieren.
<i>Kostenraming:</i>	Transferia circa € 84 miljoen (indicatie), NS-stations circa € 190 miljoen (opmerking de NS-stations NSP Breda en Tilburg centraal maakten geen deel uit van de raming in de verkenning OV-netwerk BrabantStad).
<i>Status:</i>	De BrabantStadpartners hebben de Verkenning OV-netwerk BrabantStad vastgesteld en daarmee aangegeven de knooppunten te willen realiseren. Kosten zijn nog niet in begrotingen verwerkt.
<i>Start:</i>	De projecten hebben verschillende startdata, zo start de realisatie van station Brandevoort in 2005 en station NSP Breda in 2006.
<i>Planning:</i>	Realisering Knooppunten loopt tot 2020.

4.1.2 Aansluiting van de vervoerssystemen op elkaar

<i>Inhoud:</i>	Het busvervoer moet worden geïntegreerd met het spoorvervoer door goede aansluiting op knooppunten van openbaar vervoer. Deze aansluiting komt tot stand door onder andere het realiseren van doorstroommassen (infrastructureel, zie 2.3.3) en in de aansluitingen van de lijnvoeringen/dienstregelingen van het openbaar vervoer (Vervoersarchitect, zie 2.4.2).
----------------	--

4.1.3 Fietsparkeervoorzieningen*

<i>Inhoud:</i>	De aanleg en het beheer van goede fietsenstallingen op de juiste locaties is een factor die het fietsgebruik mede bepaalt. Onderzoek wijst uit dat vooral de angst voor diefstal fietsers vaak doet besluiten de fiets thuis te laten. Daarom bevordert de provincie de aanleg van goede stallingsvoorzieningen op locaties die veel fietsers aantrekken (onder andere in stedelijke centra, bij knooppunten van openbaar vervoer, transferia,
----------------	--

<i>Resultaat in 2010:</i>	carpoolpleinen en publiekstrekkende evenementen). Belangrijkste fietsaantrekkende locaties zijn voorzien van kwalitatief goede stallingsmogelijkheden.
<i>Voorwaarde:</i>	Draagvlak bij gemeenten en eventuele andere betrokken partijen, financiën (gemeenten en provincie).
<i>Relatie met:</i>	Kansen voor de fiets (2.2), OV-netwerk BrabantStad knooppunten (4.1.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Veiligheid, betrouwbare reistijd, bereikbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen.
<i>Effectindicator:</i>	Mate waarin belangrijke publiekstrekkende functies van fietspark voorzieningen zijn voorzien; Aantal gebruikers van fietsparkeervoorzieningen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Alle wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Gemeenten: planvorming, realisatie en beheer van fietsenstallingen; Provincie: cofinanciering van projecten.
<i>Kostenraming:</i>	PM.
<i>Start:</i>	2005.
<i>Planning:</i>	2005

4.1.4 Carpoolpleinen

<i>Inhoud:</i>	Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de 64 carpoolpleinen in Noord-Brabant.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Bestaande carpoolpleinen hebben voldoende capaciteit.
<i>Voorwaarde:</i>	Regionale maatregelenpakketten bevatten waar nodig plannen voor capaciteitsuitbreiding van carpoolpleinen.
<i>Relatie met:</i>	Vervoermanagement (2.6.3),.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	n.v.t.
<i>Effectindicator:</i>	Bezettingsgraad carpoolpleinen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Betrokken wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Wegbeheerders: beheer en onderhoud en eventuele capaciteitsuitbreiding; provincie: monitoren, wegbeheerders aanspreken als de capaciteit niet toereikend is.
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Planning:</i>	Doorlopende activiteit.

4.2 Overslagpunten

4.2.1 Stedelijke distributie

<i>Inhoud:</i>	Volgens de nota Mobiliteit hebben gemeenten en provincies de zorg voor voldoende mogelijkheden voor regionaal goederenvervoer en stedelijke distributie. Gemeenten zijn in eerste instantie aan zet om de bereikbaarheid van binnensteden en bedrijventerreinen te verbeteren. In regionaal (GGA) verband kunnen gemeenten maatregelen en regelgeving afstemmen. De provincie vervult eventueel een ondersteunende rol.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Gemeenten hebben projecten uitgevoerd, resp. zijn gestart met projecten om de bereikbaarheid voor goederenvervoer te verbeteren.
<i>Voorwaarde:</i>	Medewerking van vervoerders en van bedrijven/middenstand.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur, Betrouwbaarheid, Leefomgeving.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal uitgevoerde, gestarte projecten voor stedelijke distributie.
<i>Effectindicator:</i>	Aantal vrachtautobewegingen in binnenstad, op bedrijventerrein, beladingsgraad van vrachtwagens.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten en bedrijfsleven zijn initiatiefnemer.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie ondersteunt plaatselijke initiatieven.
<i>Status:</i>	Essentieel onderdeel nota Mobiliteit
<i>Kostenraming:</i>	p.m.
<i>Planning:</i>	2004-2010

4.2.2 Multimodale overslagpunten

<i>Inhoud:</i>	Multimodale overslagpunten zijn belangrijke schakels in het vervoer van containers en omvangrijke hoeveelheden goederen. Noord-Brabant zet in op het uitbouwen van een netwerk van weg-waterterminals en Regionale Overslagcentra (ROC's) met een onderlinge afstand van maximaal 15-25 km. De regio Eindhoven heeft als economisch belangrijke regio nog geen weg-waterterminal. Verder zijn er potenties in Bergen op Zoom en in Veghel (ROC). Naast de oprichting van nieuwe overslagcentra zijn er mogelijkheden om de bestaande terminals uit te breiden (op- en overslag) en de bereikbaarheid over water en over land te verbeteren (zie ook 2.7.3: Visie Brabantse Vaarwegen). De ontwikkeling van weg-spoorterminals is minder krachtig. Wel zijn er mogelijkheden voor uitbreiding van de spoorterminal in Tilburg (Loven). De provincie Noord-Brabant stimuleert de ontwikkeling van multimodale overslagcentra in het kader van de regionale maatregelenpakketten van de GGA.
----------------	--

<i>Resultaat in 2010:</i>	Brabant-dekkend netwerk van rendabele, goed functionerende openbare weg-water- en weg-spoorterminals.
<i>Voorwaarde:</i>	Nieuwe terminals moeten een bijdrage leveren aan het netwerk van openbare overslagpunten en genereert voldoende modal-shift.
<i>Relatie met:</i>	Kwaliteitsnet goederenvervoer (2.7.1), modal-shift goederenvervoer (2.7.2), Visie Brabantse vaarwegen (2.7.3), Regionale afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit (11.1.6).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur, Betrouwbaarheid, Energiebesparing.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal gerealiseerde openbare overslagterminals, uitbreidingen van bestaande terminals.
<i>Effectindicator:</i>	Aantal tonnen multimodale overslag, aantal tonnen goederenvervoer over water, spoor en weg, modal-split.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten en bedrijfsleven zijn initiatiefnemer.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie, gemeenten en bedrijven leveren cofinanciering.
<i>Status:</i>	Strategie goederenvervoer (oktober 2002 vastgesteld), Visie Brabantse Vaarwegen (oktober 2004 vastgesteld)
<i>Kostenraming:</i>	p.m.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	2004-2010

5 Sociale bereikbaarheid en veiligheid

5.1 Openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen

<i>Inhoud:</i>	De provincie formuleert met haar partners in GGA-verband een (basis)voorzieningenniveau voor het Openbaar Vervoer, op basis van de gebleken en de te ontwikkelen vraag naar vervoer. In het landelijk gebied is er extra aandacht voor specifieke doelgroepen (ouderen, mensen met een zorgbehoefte en schoolgaande jeugd). Beschikbaarheid en toegankelijkheid (fysiek, mentaal en financieel) voor deze doelgroepen stellen hen in staat om zowel functioneel als sociaal actief te blijven in de maatschappij. Aan het voorzieningenniveau ligt een pragmatische visie ten grondslag over de samenhang en bruikbaarheid van het gehele netwerk van vervoer, gegeven de vraag naar vervoer en de financiële mogelijkheden om daaraan te voldoen.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Het netwerk van het openbaar vervoer is (ook in het landelijk gebied) beschikbaar en toegankelijk (fysiek, mentaal en financieel) voor mensen die geen alternatief hebben. Onderzocht is op welke wijze de doelgroepen, die voor gesubsidieerd vervoer in aanmerking komen, geselecteerd kunnen worden zodat het gesubsidieerd vervoer beschikbaar en betaalbaar blijft voor deze doelgroep. Er zijn n.a.v. dit onderzoek afspraken gemaakt met gemeenten en vervoerders en maatschappelijke instellingen. Om het CVV betaalbaar te houden zijn er afspraken gemaakt met de 4 zorgkantoren over de relatie van AWBZ-vervoer en CVV. De reguliere buslijnen zijn fysiek toegankelijk voor bijzondere doelgroepen.
<i>Voorwaarden:</i>	Duidelijk is wat een redelijk tarief voor het CVV is voor bijzondere doelgroepen. Met gemeenten en instellingen zijn afspraken in werking over de gezamenlijke financiering van dat vervoer, elk binnen zijn eigen verantwoordelijkheid. Met het SRE heeft afstemming plaatsgevonden van beleid op dit onderwerp.
<i>Relatie met:</i>	zie voor een verdere uitwerking: Regionale integrale aanpak openbaar vervoer (2.4.1)

5.2 Voorkomen en opheffen barrières voor voetgangers en fietsers

<i>Inhoud:</i>	Het voorkomen en opheffen van barrières waar fietsers, voetgangers en mensen met een functionele beperking mee worden geconfronteerd ten gevolge van infrastructuur (spoorwegen, vaarwegen, autowegen, fietspaden). Bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur is het voorkomen van barrières een vast onderdeel van het programma van eisen.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Een nader te bepalen aantal barrières zijn opgeheven. Het aantal is afhankelijk van inzicht in de mate waarin infrastructurele werken barrières zijn en aan welke criteria voldaan moet worden om de barrières op te heffen c.q. de barrièrewerking te doen verminderen.
<i>Voorwaarde:</i>	Bereidheid van alle infrastructuurbeheerders om mee te werken.
<i>Relatie met:</i>	Komomleggingen (7.1.2), fietsnetwerk (2.2.1), fiets in stedelijk gebied (2.2.2), netwerkvisies Brabants weggennet (2.5.1), duurzaam veilig/herinrichting wegen (6.1), afstemming ruimtelijke ordening/ontwikkelingen en mobiliteit (11.1.5); bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden (9.3).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Leefbaarheid, sociale bereikbaarheid, natuur en landschap.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal opheffingen van barrières in plannen en in concrete situaties.
<i>Effectindicator:</i>	Van-deur-tot-deur reistijd van fietsers in de stad en in landelijk gebied.
<i>Aandeel fietsgebruik in modal-split:</i>	Ontwikkeling van aantal oversteekrelaties van wegen, spoorwegen, vaarwegen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Alle beheerders van infrastructuur.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Terreinbeheerders (medewerking en co-financiering), Fietsersbond (adviesering over fietsbelangen), Stichting Wandelplatform/LAW, Fietsplatform.
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Status:</i>	Betreft nieuw beleid als uitwerking van het PVVP+.
<i>Start en Planning:</i>	2006

5.3 Sociale veiligheid

<i>Inhoud:</i>	Sociale onveiligheid mag geen belemmering zijn voor verplaatsingen te voet, per fiets of in het openbaar vervoer. Wegbeheerders besteden aandacht aan een integratie van het verkeersveiligheidsbeleid met het sociale beleid en aan een veilige inrichting van de openbare ruimte.
<i>Resultaat in 2010:</i>	In de concessies voor openbaar vervoer is aangegeven hoe

vervoerbedrijven invulling geven aan sociale veiligheid.
Wegbeheerders werken bij aanleg, reconstructie en beheer.

Voorwaarde:

Relatie met: Regionaal integrale aanpak openbaar vervoer (2.4.1),
fietsnetwerk (2.2.1), OVnetwerk BrabantStad knooppunten
(4.1.1), verkeersveiligheid (6.1.6 en 6.2.2).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Sociale veiligheid.

Prestatie-indicator: Verleende concessies voor openbaar vervoer met aanpak
verbtering van sociale veiligheid.

Effectindicator: Waardering reiziger openbaar vervoer in bus en trein en voor
sociale veiligheid bij haltes en knooppunten van openbaar
vervoer.

Vermindering van incidenten;

Toename van fietsgebruik en reizen met het openbaar vervoer.

Formele verantwoordelijkheid:

Wegbeheerders (gemeenten, rijk en provincie),
vervoerbedrijven.

Rol betrokken partijen: Uitvoerend

Kostenraming: p.m.

Status: Voorwaarde in de concessieverlening openbaar vervoer;
essentieel onderdeel nota Mobiliteit.

6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk speerpunt van de gezamenlijke overheden. Doorvertaling van de landelijke doelen voor 2010 naar Noord-Brabant (incl. SRE) komt neer op maximaal 150 doden en 1700 ziekenhuisgewonden. De provincie regisseert het verkeersveiligheidsbeleid in de Brabantse regio's. Door middel van integrale en gerichte uitvoering van beleid bewerkstelligen de samenwerkende verkeersveiligheidspartners dat Noord-Brabant haar aandeel in de landelijke doelstellingen bijdraagt. Provincie en gemeenten stellen hun maatregelen op in samenspraak met alle andere partners in de regio's. Daarbij besteden ze niet alleen aandacht aan de weg, maar ook aan de mens en het voertuig – een aanpak die ook wel Duurzaam Veilig wordt genoemd. Duurzaam Veilig is een belangrijk onderdeel van de integrale regionale maatregelenpakketten in het kader van PVVP+.

6.1 Infrastructurele maatregelen

6.1.1 Duurzaam Veilig: aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken*

<i>Inhoud:</i>	Om de herkenbaarheid van de verschillende wegcategorieën volgens Duurzaam Veilig te vergroten, zal de wegmarkering van alle wegen aangepast moeten worden aan nieuwe richtlijnen. Eenduidige wegmarkering maakt het voor de weggebruikers in één oogopslag duidelijk op welk type weg gereden wordt en welk gedrag daarbij wenselijk is.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Het streven is dat tenminste de helft van alle wegen in 2010 zijn uitgerust met nieuwe wegmarkeringen.
<i>Voorwaarden:</i>	Maatregelen zo veel mogelijk combineren met structureel onderhoud.
<i>Verwante maatregel(en):</i>	Duurzaam Veilig: de herinrichting van wegen (6.1.2), aanleg en reconstructie van wegen (2.5.3), onderhoud Brabants wegnnet (2.7.3).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verkeersveiligheid, herkenbaarheid wegcategorieën.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Mate van implementatie van de essentiële herkenbaarheidskenmerken op het Brabants wegnnet.
<i>Effectindicator:</i>	Aantal provinciale wegen dat voldoet aan de norm voor verkeersslachtoffers per miljoen voertuigkilometers (0,186); Aantal wegvakken van de rijkswegen dat voldoet aan de norm voor verkeersslachtoffers per miljoen voertuigkilometers (0,035); Aantal doden per jaar; aantal ziekenhuisgewonden per jaar.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Alle wegbeheerders.

<i>Rol betrokken partijen:</i>	Uitvoering maatregelen.
<i>Kostenraming:</i>	Kosten beperkt indien geïntegreerd in structureel onderhoud. Voor versnelling van de invoering is naar verwachting extra budgetruimte noodzakelijk.
<i>Status:</i>	De ontwerprichtlijnen voor de essentiële herkenbaarheidskenmerken zijn recent bekend geworden.
<i>Start:</i>	Er is reeds een start gemaakt met de implementatie van de essentiële herkenbaarheidskenmerken bij nieuwe projecten.
<i>Planning:</i>	Continue activiteit.

6.1.2 Duurzaam Veilig: De herinrichting van wegen*

<i>Inhoud:</i>	Herinrichting van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig. Daarbij moet de focus nadrukkelijk gericht zijn op maatregelen die sterk bijdragen aan slachtofferreductie (zoals black spots) en/of maatregelen met een grote kosteneffectiviteit. Dit houdt in dat er een groter accent moet worden gezet op het realiseren van Duurzaam Veilige verkeerswegen dan op de verdere Duurzaam Veilige inrichting van verblijfsgebieden (en dan vooral de 30 km/u-gebieden).
<i>Resultaat in 201 en tussentijdse resultaten:</i>	25% van het Provinciaal wegennet is volledig ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hetzelfde geldt in belangrijke mate voor de wegen van andere wegbeheerders.
<i>Voorwaarden:</i>	Bij alle (reguliere) infrastructurele maatregelen moet Duurzaam Veilig meeliften door standaard opnemen Duurzaam Veilig-paragraaf in verkeertechnische ontwerpen.
<i>Verwante maatregel(en):</i>	Het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken (6.1.1), aanleg, reconstructie en beheer en onderhoud van het Brabants Wegennet (2.5.3, 3.2).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verkeersveiligheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal wegen dat door het Duurzaam Veilig herinrichten van wegen mede bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid; percentage van de wegen per categorie dat volledig is uitgerust conform het Handboek Wegontwerp.
<i>Effectindicator:</i>	Zie de effectindicatoren bij 6.1.1.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Alle wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Uitvoering maatregelen.
<i>Kostenraming:</i>	Implementatie Duurzaam Veilige maatregelen is afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare middelen. Alle maatregelen aan wegen moeten tevens het predikaat Duurzaam Veilig hebben.
<i>Status:</i>	Alle ontwerprichtlijnen zijn inmiddels aangepast op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.
<i>Start en Planning:</i>	Continue activiteit.

6.2 Niet-infrastructurele maatregelen

6.2.1 Voorlichting verkeersveiligheid*

<i>Inhoud:</i>	Het gestalte geven aan structurele publieksvoorlichting over verkeersveiligheidsonderwerpen.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Jaarlijkse campagnekalender.
<i>Voorwaarden:</i>	Voldoende draagvlak en financiële middelen bij alle regionale en lokale partijen.
<i>Verwante maatregel(en):</i>	Educatie en Handhaving Verkeersveiligheid.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verkeersveiligheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal partners dat door middel van gerichte maatregelen mede bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.
<i>Effectindicator:</i>	Werkelijke aantallen verkeersslachtoffers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie/POV; uitvoering
<i>Kostenraming:</i>	Inspanningen van alle partners kosten circa € 200.000/jaar. Financiering via regionale maatregelenpakketten (non-infra: 80% cofinanciering door de provincie). Daarnaast activiteiten POV Brabant (circa € 150.000/jaar).
<i>Status:</i>	Uitvoering & financiering in belangrijke mate conform bestaande situatie.
<i>Start:</i>	Activiteiten zijn reeds geïnitieerd.
<i>Planning:</i>	Continue activiteit.

6.2.2 Educatie verkeersveiligheid*

<i>Inhoud:</i>	Permanente Verkeerseducatie (PVE) voor alle te onderscheiden doel/leeftijdscategorieën.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Alle doelgroepen worden bereikt met een optimaal programma van activiteiten, waaronder het uitvoeren van de aanbevelingen uit de studie "Fiets en verkeersveiligheid in Brabant".
<i>Voorwaarden:</i>	Voldoende draagvlak en financiële middelen bij alle regionale en lokale partijen.
<i>Verwante maatregel(en):</i>	Voorlichting en Handhaving Verkeersveiligheid (6.2.1), fietsnetwerk (2.2.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verkeersveiligheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal partners dat door middel van gerichte maatregelen mede bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. % verkeersdeelnemers per doel/leeftijdscategorie met adequate capaciteit om veilig aan het verkeer deel te nemen.

<i>Effectindicator:</i>	Werkelijke aantallen verkeersslachtoffers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie / POV: uitvoering educatieprogramma
<i>Kostenraming:</i>	Inspanningen van alle partners: circa € 200.000/jaar (exclusief kosten genoemd onder 6.1.5.). Financiering via Maatregelenpakketten (non-infra: 80% cofinanciering door de provincie). Activiteiten POV Brabant (circa € 250.000/jaar).
<i>Status:</i>	Voortzetting bestaand beleid.
<i>Start en planning</i>	Continue activiteit.

6.2.3 Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL)

<i>Inhoud:</i>	Gestructureerd verkeersonderwijs op de basis- en voortgezet onderwijs scholen in Brabant.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	BVL Brabant breed geïnstitutionaliseerd. Alle gemeenten, GGA's en onderwijsbegeleidingsdiensten hebben daarbij een actieve rol.
<i>Voorwaarden:</i>	BVL moet opgenomen zijn als onderdeel van Permanente Verkeerseducatie in Duurzaam Veilig beleid van gemeenten en GGA-gebieden. De deelnemende scholen laten via de gemeenten hun cofinancieringsprojecten opnemen in de regionale maatregelenpakketten.
<i>Verwante maatregel(en):</i>	Voorlichting en Handhaving Verkeersveiligheid.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verkeersveiligheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	• Twee van de drie scholen in Brabant doet mee met het Label (630 van de 950 scholen) en de helft hiervan heeft het label in haar bezit (315 van de 630 scholen). • Alle 68 Brabantse gemeenten zijn BVL gemeenten en alle 5 de GGA regio's hebben het BVL opgenomen in hun regionale maatregelenpakket en afgeleide uitvoeringsprogramma's. Ook het SRE heeft het BVL in haar regionaal beleid opgenomen. • Alle BVL-gemeenten hebben voor het BVL een ondersteuningsnetwerk opgebouwd waarin alle relevante partijen een rol spelen. • Alle onderwijsbegeleidingsdiensten in Brabant begeleiden scholen én gemeenten en hebben hierover onderling afspraken gemaakt.
<i>Effectindicator:</i>	Werkelijke aantallen verkeersslachtoffers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie / POV.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Scholen: uitvoering. 3VO: stimuleren verkeersouders. Politie:

	partner in planning BVL-traject op gebied van voorlichting en handhaving. Gemeenten: coördinatie, stimulering, begeleiding subsidietrajecten. GGA-regio: uitvoeren subsidietrajecten en bovenlokale coördinatie. Onderwijsbegeleidingsdiensten: begeleiding scholen in BVL-traject. BVL-adviseurs: controleren de scholen via auditingsysteem. Provincie: procesbewaking en programmaorganisatie.
<i>Kostenraming:</i>	Interne projectkosten circa € 300.000 per jaar (vanuit POV-budget). Kosten voor scholen, verkeersouders en andere verkeersouderprojecten circa € 1.020.000 per jaar (in 2004 was het totaalbedrag van de aangevraagde subsidies € 1.467.991), gebaseerd op 80% cofinanciering door de provincie.
<i>Status:</i>	Voortzetting bestaand beleid.
<i>Start en planning</i>	Continue activiteit.

6.2.4 Handhaving verkeersveiligheid*

<i>Inhoud:</i>	Coördinatie van alle handhavingsinspanningen gericht op het terugdringen van de verkeersonveiligheid. Het verkeersgedrag moet aansluiten bij de duurzaam veilige inrichting van het wegennet.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Handhaving van verkeersgedrag op het Brabants wegennet.
<i>Voorwaarden:</i>	Bereidheid van alle partijen om alle activiteiten goed onderling af te stemmen.
<i>Verwante maatregel(en):</i>	Voorlichting & Educatie Verkeersveiligheid.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verkeersveiligheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal partners dat door middel van gerichte maatregelen mede bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Monitoring rijgedrag en aantallen processen-verbaal.
<i>Effectindicator:</i>	Werkelijke (d.w.z. 'opgehoogde') aantallen verkeersslachtoffers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Openbaar Ministerie, Politie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	POV-werkgroep 'Handhaving': uitvoering van de coördinatie.
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Status:</i>	Voortzetting bestaand beleid.
<i>Start en planning</i>	Continue activiteit.

6.2.5 Maatregelen vracht- en bestelverkeer

<i>Inhoud:</i>	Het ontwikkelen van proefprojecten voor het ontwikkelen van instrumenten en maatregelen die leiden tot een veiliger vracht- en bestelverkeer.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Het beschikken over een goed instrumentarium om de onveiligheid van vracht- en bestelverkeer terug te dringen.

Voorwaarden: Proefprojecten moeten passen in een landelijk actieprogramma voor dit thema.

Verwante maatregel(en): Voorlichting, Educatie & Handhaving Verkeersveiligheid.

Bijdrage aan welk effectdoel: Verkeersveiligheid.

Prestatie-indicator: Aantal partners dat door middel van gerichte maatregelen mede bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Effectindicator: Werkelijke (d.w.z. 'opgehoogde') aantallen verkeersslachtoffers.

Formele verantwoordelijkheid: Rijk, provincie, gemeenten, bedrijfsleven.

Rol betrokken partijen: Nader te bepalen.

Kostenraming: Kosten pilot: circa € 100.000.

Status: Nog geen besluitvorming.

Start: Start pilot in 2005.

Planning: Brede toepassing te ontwikkelen instrumentarium: 2006

7 Externe veiligheid

Het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot situaties waar sprake is van risico's voor externe onveiligheid. De provincie Noord-Brabant heeft de aanpak van het transport van gevaarlijke stoffen vastgelegd in "Brabant veiliger: programma Externe Veiligheid 2004-2006".

Een structurele oplossing voor het doorgaande transport van gevaarlijke stoffen door Brabant is het realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland" (7.1.1). De goederenruit is echter een oplossing die pas op langere termijn gerealiseerd kan worden. De activiteiten voor de kortere termijn uit "Brabant Veiliger" zijn in par. 7.2 beschreven.

7.1 Geen doorgaand goederenvervoer door kernen

7.1.1 Goederenruit Zuid-Nederland

<i>Inhoud:</i>	De Goederenruit Zuid-Nederland bestaat uit een netwerk van spoorverbindingen specifiek voor het internationale, doorgaande goederenvervoer. De ruit bestaat uit de Betuweroute, de verbinding Rotterdam-Antwerpen, de IJzeren Rijn en de Zuidtak van de Betuweroute (Valburg/Nijmegen-Venlo). Door het (gefaseerd) realiseren van de ruit wordt het doorgaande goederentransport (inclusief dat van gevaarlijke stoffen) afgeleid van de Brabantroute door Brabantse kernen en komt meer capaciteit vrij voor het personenvervoer op de Brabantroute. De provincie zal samen met gemeenten het belang van de goederenruit (blijven) benadrukken bij het rijk.
<i>Resultaat in 2010 (en eventuele tussenresultaten):</i>	Openstellen van de Betuweroute in 2006; Start aanleg goederenspoorlijn Bergen op Zoom-Antwerpen (vanaf 2007?); Een vermindering van het aantal goederentreinen en van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute (vanaf 2006);.
<i>Voorwaarde:</i>	Opname van verbindingen in nota Mobiliteit en in het MIT;.
<i>Relatie met:</i>	OV-netwerk BrabantStad (2.3), Monitoring van goederenvervoer over Brabantse spoorverbindingen (12.1), programma "Brabant Veiliger" (7.2).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Leefbaarheid, bereikbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Erkenning van het belang van het realiseren en het benutten van specifieke goederenverbindingen.
<i>Effectindicator:</i>	Aantal goederentreinen en aantal vervoerde tonnen goederen over Brabantse spoorlijnen;

	Soorten en hoeveelheden per soort vervoerde goederen over Brabantse spoorlijnen;
	Aantal aandachtspunten plaatsgebonden risico en groepsrisico.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie Noord-Brabant en gemeenten lobbyen bij het rijk om erkenning van het belang van de goederenruit.
<i>Status:</i>	Een specifieke goederenverbindingen Rotterdam-Antwerpen staat op dit moment niet in de nota Mobiliteit. Wel zijn de Verbinding Rotterdam-Antwerpen/traject Bergen op Zoom-Antwerpen en de zuidtak Betuweroute als studieproject in de nota Mobiliteit vermeld. De IJzeren Rijn is wel ruimtelijk gereserveerd in de nota Mobiliteit en in het streekplan maar de realisering is afhankelijk van overleg tussen de Nederlandse en de Belgische regering.
<i>Kostenraming:</i>	p.m.
<i>Planning:</i>	Na 2006: opening Betuweroute; studieprojecten VERA en Zuidtak Betuweroute. Vanaf 2004: afspraken over regulering en routing vervoer gevaarlijke stoffen.

7.1.2 Komomleggingen*

<i>Inhoud:</i>	Het doorgaande goederenvervoer moet zo veel mogelijk buiten kernen om heen worden geleid. Een komomlegging zorgt er onder andere voor dat minder tijd verloren wordt door het bedrijfsleven. Door het realiseren van komomleggingen worden tevens de kommen van kernen ontlast van het doorgaand goederenvervoer.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Inventarisatie van knelpunten voor doorgaand verkeer in bebouwde kommen; verkenning van oplossingsrichtingen; realisatie van een aantal komomleggingen.
<i>Voorwaarde:</i>	Haalbaarheid van herinrichtingen in bebouwde kommen; Ruimtelijke inpasbaarheid van omleggingstracé; voorkomen van nieuwe knelpunten; aansluiting bij regionale netwerkvisie; beschikbaarheid van voldoende financiële middelen.
<i>Relatie met:</i>	Netwerkvisie wegennet Noord-Brabant (2.5.1), voorkomen en opheffen vna barrières (5.2), externe veiligheid (7), geluidsbelasting (8.2), Ontsnippering (9.2), Bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden (9.3).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Reistijdnormen van Deur tot Deur; Vlotte, veilige afwikkeling van verkeersstromen met minimalisering van daarmee gepaarde overlast; Voorspelbare aankomsttijden; Verlaging transportkosten van bedrijfsleven en/of efficiënter transport; Geen (of minder) overlast doorgaand goederenvervoer door

	kernen waaronder gevaarlijke stoffen; Minder barrièrewerking in de kern; Aandachtspunt: barrièrewerking vanuit de kern naar het buitengebied; Geen barrières die de bereikbaarheid van dagelijkse bestemmingen voor voetgangers en fietsen en voor mensen met functiebeperking bemoeilijken; Verbetering van subjectief beleefde veiligheid; Reductie verkeersonveiligheid; Geen overschrijding van luchtkwaliteitsnormen en geluidsnormen.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Verkenningen en planstudies vooruitlopend op besluitvorming over komomleggingen.
<i>Effectindicatoren:</i>	Overschrijding geluid- en uitstootnormeringen in dorpen; Reductie verkeersslachtoffers; vermindering aantal barrières.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Voor provinciale wegen is de Provincie verantwoordelijk, gemeenten voor gemeentelijke wegen.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	GGA-regio's, gemeenten en rijk als wegbeheerders.
<i>Kostenraming:</i>	p.m.
<i>Planning:</i>	doorlopende activiteit

7.2 Externe transportveiligheid

7.2.1 Risico- en beleidsinventarisatie spoorvervoer

<i>Inhoud:</i>	De bestaande Risico-atlas Spoor is gebaseerd op verouderde cijfers van 1998 en moet worden geactualiseerd. Er is behoefte aan actuele en objectieve informatie over vervoersprognoses, de gevolgen van maatregelen en gebeurtenissen en de haalbaarheid van oplossingen.
<i>Resultaat in 2010 en tussenresultaten:</i>	Een geactualiseerde risicoatlas en objectieve kennis en informatie over spoortransport, inclusief het bepalen van Persoonsgebonden risico en Groepsrisico (2005).
<i>Voorwaarde:</i>	Medewerking van betrokken partijen om gegevens beschikbaar te stellen.
<i>Relatie met:</i>	Goederenruit Zuid-Nederland (7.1), Monitoring (12.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Externe veiligheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Geactualiseerde risicoatlas.
<i>Effectindicator:</i>	Afname van persoonsgebonden risico en groepsrisico.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie Noord-Brabant.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	B5-steden, RoBelgemeenten, spoorgemeenten en regionale brandweer zijn direct betrokken (probleemeigenaar van gevolgen van eventuele gebeurtenissen en

	medeverantwoordelijk voor het treffen van maatregelen); Prorail, Railion, Venlo en Drechtsteden zijn belanghebbende partijen.
<i>Kostenraming:</i>	€ 71.200,-.
<i>Status:</i>	Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).
<i>Planning:</i>	2005.
<i>Start:</i>	2004

7.2.2 Analyse problematiek vervoer gevaarlijke stoffen

<i>Inhoud:</i>	De provincie Noord-Brabant wil duidelijkheid over haar rol en instrumentarium bij het omgaan met de problematiek van risico's van gevaarlijk stoffen.
<i>Resultaat in 2010 en tussenresultaten:</i>	Eindrapport met een visie op de taken, rol en verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Brabant.
<i>Voorwaarde:</i>	Inzet van personele capaciteit.
<i>Relatie met:</i>	Goederenruit Zuid-Nederland (7.1), de overige acties uit het programma 'Brabant Veiliger', Monitoring (12.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verbeteren van externe veiligheid langs spoorwegen en wegen; het oplossen van knelpunten uit de risicoatlassen en risico-inventarisaties.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Visie op de positie van de provincie Noord-Brabant.
<i>Effectindicator:</i>	Afname van persoonsgebonden en groepsrisico.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie Noord-Brabant.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Rijkswaterstaat, B5-steden, gemeenten, regionale milieudiensten en regionale brandweer zijn direct betrokken; De ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, IPO en VNG zijn belanghebbende partijen.
<i>Kostenraming:</i>	€ 155.000,-.
<i>Status:</i>	Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).
<i>Planning:</i>	2005.
<i>Start:</i>	2004

7.2.3 Gemeenschappelijke analyse ketenstudies

<i>Inhoud:</i>	In 2004 zijn de ketenstudies voor het vervoer van chloor, ammoniak en LPG afgerond. De studies heen oplossingsrichtingen opgeleverd voor de problematiek van het spoor- en wegvervoer van deze gevaarlijke stoffen in Brabant. Op basis van deze studies willen provincie, B5 en andere gemeenten bepalen welke maatregelen het meest geschikt zijn en wat de haalbaarheid is van deze maatregelen.
<i>Resultaat in 2010 en tussenresultaten:</i>	

	Analyse en standpuntbepaling over het omgaan met de resultaten van de ketenstudies (2005).
<i>Voorwaarde:</i>	Consensus tussen de betrokken partijen over de resultaten en het vervolg van de ketenstudies.
<i>Relatie met:</i>	Goederenruit Zuid-Nederland (7.1), de overige acties uit het programma 'Brabant Veiliger', Monitoring (12.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verbeteren van externe veiligheid langs spoorwegen en wegen; het oplossen van knelpunten uit de risicoatlassen en risico-inventarisaties.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Gezamenlijk standpunt over het vervolg van de ketenstudies.
<i>Effectindicator:</i>	Afname van persoonsgebonden en groepsrisico.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeente Breda.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie, B5-steden, gemeenten en regionale brandweer zijn direct betrokken; De regionale milieudienst (namens RoBelgemeenten) en een aantal andere gemeenten zijn belanghebbende partijen.
<i>Kostenraming:</i>	€ 32.000,-.
<i>Status:</i>	Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).
<i>Planning:</i>	2005.
<i>Start:</i>	2004

7.2.4 Onderzoek risicoruimte op de binnenwateren

<i>Inhoud:</i>	Uit de Risico-atlas Water blijkt dat Brabant geen externe risicoknelpunten heeft bij het goederenvervoer over water. Indien LPG vanuit Vlissingen via de vaarwegen wordt vervoerd in plaats van over spoor betekent dit een risicoverzwaren op de vaarwegen. Met dit onderzoek wil de provincie Noord-Brabant inzicht krijgen in de risicoruimte op de vaarwegen en in de vervoersstromen met gevaarlijke stoffen die binnen die ruimte nog verplaatst kunnen worden naar het water.
<i>Resultaat in 2010 en tussenresultaten:</i>	Het onderzoek levert een overzicht van vaarwegen op met de hoeveelheid risicoruimte er nog is en voor welke stoffen (2005).
<i>Voorwaarde:</i>	Medewerking betrokken instanties.
<i>Relatie met:</i>	De overige acties uit het programma 'Brabant Veiliger', Monitoring (12.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Verbeteren van externe veiligheid langs spoorwegen; het oplossen van knelpunten uit de risicoatlassen en risico-inventarisaties.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Het vaststellen van de onderzoeksresultaten.
<i>Effectindicator:</i>	Afname van persoonsgebonden en groepsrisico langs spoorwegen en wegen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	

Provincie Noord-Brabant.

Rol betrokken partijen:

Rijkswaterstaat, B5-steden, regionale milieudienst, gemeenten Moerdijk en Bergen op Zoom zijn direct betrokken.

Kostenraming:

€ 49.000,-.

Status:

Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).

Planning:

2005

7.2.5 Risico-inventarisatie wegvervoer

Inhoud:

De informatie over wegtransport met gevaarlijke stoffen is onvoldoende nauwkeurig (steekproeven) om op basis daarvan besluiten of maatregelen te nemen (bv. toetsing van ruimtelijke plannen, verkeersmaatregelen).

Resultaat in 2010 en tussenresultaten:

Een voorstel voor een systematiek die een actueel en nauwkeurig inzicht in het wegvervoer met gevaarlijke stoffen kan leveren en een systeem om het wegvervoer te monitoren (2005). De systemen voor het inwinnen van gegevens en het monitoren moeten operationeel zijn vanaf 2005. Met deze hulpmiddelen kunnen gemeenten vervolgens gericht maatregelen nemen.

Voorwaarde:

Medewerking betrokken instanties.

Relatie met:

De overige acties uit het programma 'Brabant Veiliger', Monitoring (12.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Verbeteren van externe veiligheid langs wegen; het oplossen van knelpunten uit de risicoatlassen en risico-inventarisaties.

Prestatie-indicator:

Het vaststellen van de onderzoeksresultaten.

Effectindicator:

Afname van persoonsgebonden en groepsrisico langs spoorwegen en wegen.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie Noord-Brabant.

Rol betrokken partijen:

Rijkswaterstaat, brandweer, SRE, B5-steden, regionale milieudiensten, gemeenten Moerdijk en Bergen op Zoom zijn direct betrokken.

Kostenraming:

€ 175.000,-.

Status:

Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).

Planning:

2005

7.2.6 Verkennende studie naar mogelijke bouwkundige voorzieningen en bronmaatregelen langs transportassen

Inhoud:

Ontwikkelingen in spoorzones en langs wegen met veel transport van gevaarlijke stoffen spelen in zones waar nu al overschrijdingen zijn van groepsrisico's of die gelegen zijn

binnen de contouren van het plaatsgebonden risico. De studie geeft een antwoord op de vraag met welke (steden)bouwkundige maatregelen en/of maatregelen aan de bron ruimtelijk-economische ontwikkelingen mogelijk zijn langs transportassen.

Resultaat in 2010 en tussenresultaten:

- 1 Rapport met effecten per stof;
- 2 Rapport met brongerichte en effectgerichte maatregelen;
- 3 Rapport zonering met te nemen maatregelen voor ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen;
- 4 Calamiteitenplan (alle in 2005).

Voorwaarde: Flexibel inspelen met maatregelpakketten op wijzigingen in transport van gevaarlijke stoffen; onvoldoende draagvlak bij projectontwikkelaars.

Relatie met: De overige acties uit het programma 'Brabant Veiliger', Monitoring (12.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Verbeteren van externe veiligheid langs wegen; het oplossen van knelpunten uit de risicoatlassen en risico-inventarisaties.

Prestatie-indicator: Het vaststellen van de onderzoeksresultaten.

Effectindicator: Afname van persoonsgebonden en groepsrisico langs spoorwegen en wegen.

Formele verantwoordelijkheid:

Gemeente Tilburg.

Rol betrokken partijen:

Provincie, ministerie VROM, brandweer, B5-steden, NSP-steden, politie zijn direct betrokken; belanghebbend zijn projectontwikkelaars spoorzone, Prorail, NS-vastgoed.

Kostenraming: € 40.000.

Status: Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).

Planning: 2005

7.2.7 Saneringsprogramma van situaties met overschrijding van risiconormen

Inhoud: Onderzoeksproject naar de sanering van LPG-tankstations.

Resultaat in 2010 en tussenresultaten:

Op basis van het onderzoeksrapport sanering en eventueel verplaatsing van LPG-tankstations.

Voorwaarde: Medewerking betrokken instanties.

Relatie met: De overige acties uit het programma 'Brabant Veiliger', Monitoring (12.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Verbeteren van externe veiligheid langs wegen en spoorwegen; het oplossen van knelpunten uit de risicoatlassen en risico-inventarisaties.

Prestatie-indicator: Afronding van onderzoek (2005).

Effectindicator: Afname van persoonsgebonden en groepsrisico langs spoorwegen en wegen.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie Noord-Brabant.

Rol betrokken partijen: p.m.

Kostenraming: p.m.

Status: Opgenomen in programma Brabant Veiliger (vastgesteld oktober 2004).

Planning: 2005

8 Leefomgeving van de mens

8.1 Luchtkwaliteit

8.1.1 Lokale luchtverontreiniging in binnensteden en op stroomwegen

<i>Inhoud:</i>	Het Rijk vraagt aan gemeenten om een plan van aanpak op te stellen met het doel de lokale luchtkwaliteit in binnensteden en op locaties langs stroomwegen te verbeteren. Het uitvoeren van het plan moet leiden tot het opheffen van de overschrijdingen van de grenswaarden. Het betreft de overschrijding van wettelijke normen, voor stikstofdioxide en fijn stof, op basis van de EU-kaderrichtlijn Lucht en het Besluit Luchtkwaliteit. Deze overschrijdingen worden mede veroorzaakt door verontreiniging van de lucht door de uitstoot van verkeer en vervoer.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	In 2004 zijn de plannen van aanpak gereed. In 2010 zijn de plannen uitgevoerd. In 2010 worden de grenswaarden, voor de betreffende stoffen, uit het Besluit luchtkwaliteit niet meer overschreden.
<i>Voorwaarden:</i>	Goede afstemming met gemeenten in GGA-verband en BrabantStad/B5. Coördinatie, informatievoorziening en het opzetten van een integrale monitoring Milieu en Verkeer.
<i>Relatie met:</i>	Bereikbaarheidsmaatregelen naar aanleiding van de uitwerking van de netwerkvisie Brabantse wegen (2.5.1); concessieverlening openbaar vervoer (gebruik schone brandstoffen (2.4.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Geen overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Het plan van aanpak is klaar. De maatregelen zijn uitgevoerd. En de knelpunten zijn opgelost.
<i>Effectindicator:</i>	Reductie uitstoot luchtverontreinigende stoffen (NO _x , ozon en fijn stof). Knelpunten zijn afgenomen. Minder verzuring, vermesting, verstoring en verkeersslachtoffers (aantal overschrijdingen van plandrempels en grenswaarden).
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten en provincie voor provinciale wegen en de rol van procesregie (GGA coördinatie).
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Gemeenten leidend, Provincie, B5 en GGA: coördinatie- en regierol bij saneringen en het bewaken van de luchtkwaliteit.
<i>Kostenraming:</i>	Voor het opstellen van plannen van aanpak: situatieafhankelijk, kosten voor gemeenten met subsidie van het ministerie van VROM.

	Voor maatregelen; afhankelijk van uitkomsten van plannen van aanpak.
<i>Status:</i>	Wettelijk en beleidsmatig.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	2010.

8.1.2 Optimalisatie milieu en verkeer monitoring en kennisbeheer

<i>Inhoud:</i>	Voor het inzichtelijk maken van de door het verkeer in Brabant veroorzaakte milieuproblematiek en het kunnen evalueren en rapporteren van het uitgevoerde beleid- en wetgevingstaken is een gedegen monitoringssysteem voor lucht en geluid genoodzakelijk. Hiermee kan ook inzichtelijk gemaakt worden of het voorgestane beleid gehaald wordt en waar nog een extra slag gemaakt dient te worden. Het ontwikkelen en opzetten van een integrale interne monitoringsoepzet voor Verkeer en Milieu voor met name de aspecten geluid en lucht is een voorwaarde om als provincie te kunnen functioneren als kennisdomein en beleidsbeheerder ook naar de gemeenten toe.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	In 2005 is een monitoringsoepzet ontwikkeld. In 2006 is de monitoringsoepzet gereed en operationeel. In 2007 is het beleidsbeheer en kennismanagement-beheer volledig geïmplementeerd.
<i>Voorwaarden:</i>	Deelname gemeenten en interne partijen. Financiële middelen.
<i>Relatie met:</i>	Verplichte monitoring vanuit geluid- en Luchtwetgeving (12.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Goede kennisuitwisseling.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Een goed functionerend monitoringssysteem. Provincie kan zijn rol als informatieverspreider en beoordelaar van ruimtelijke plannen aantoonbaar goed vervullen.
<i>Effectindicator:</i>	Betrouwbare input voor beleidsevaluatie en vorming.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie en Gemeenten.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Leveren van monitoringsgegevens, Provincie regierol
<i>Kostenraming:</i>	Onderzoeksbudget provincie.
<i>Status:</i>	Wettelijk en beleidsmatig.
<i>Start:</i>	2005.
<i>Planning:</i>	2005: ontwikkeling, 2006: implementatie, 2007: Monitoring- en kennisstelsel functioneert aantoonbaar goed

8.1.3 Smog

<i>Inhoud:</i>	Van smog is sprake als er een periode is van verhoogde
----------------	--

luchtverontreiniging die een nadelige beïnvloeding heeft op de gezondheid van de Brabanders. In 2003 waren er mede door de warme zomer in Brabant 91 dagen met matige smog en twee met ernstige smog, onder meer als gevolg van gemotoriseerd verkeer.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Informatieverstrekking (intern en richting burgers) over situaties van matige en ernstige smog.

Voorwaarden: Deelname van partijen, financiële middelen.

Relatie met: Bereikbaarheids- en leefbaarheidsmaatregelen, lokale luchtverontreiniging (8.1.1), stimulering gebruik schone brandstoffen (2.4.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Monitoring en kennisuitwisseling.

Prestatie-indicator: Goede communicatiestrategie.

Effectindicator: Afname aantal dagen met smog.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie: uitvoeren van smogregeling.

Rol betrokken partijen:

Reguleren en communicatie naar de burger

Kostenraming: € 4000,-.

Status: Wettelijke verplichting.

Start: 2004.

Planning: doorlopend.

8.1.4 Vermindering van CO2 emissies door uitlaatgassen

Inhoud:

De uitstoot van CO2 door het lokale verkeer als gevolg van het verbranden van brandstoffen veroorzaakt een mondiaal klimaatprobleem.

Door de beperkte rol van de provincie is het van belang dat er in 2004 en 2005 onderzoek gedaan wordt naar de mogelijkheden om de uitstoot door het verkeer ook in de provincie te verminderen. Daarnaast kan de provincie als wegbeheerder bij aanleg en renovatie energie besparen en gemeentelijk beleid op dit punt stimuleren.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

2004/2005 uitvoeren van onderzoek naar mogelijkheden van energiebesparing.

Vanaf 2010 past de provincie bij aanleg en beheer van wegen duurzame energie toe.

Voorwaarden: Deelname gemeenten en provincie; voldoende financiële middelen.

Relatie met: Aanpak luchtkwaliteit: zie 8.1.1.

Bijdrage aan welk effectdoel:

De reductiedoelstelling van -6% uit het Kyoto-verdrag wat neerkomt op een CO2-reductie van 5PJ.

Prestatie-indicator: Resultaten onderzoek mogelijkheden energiebesparing bekend. Proefprojecten energiebesparing gestart.

<i>Effectindicator:</i>	Energiebesparingsprojecten uitgevoerd. Duurzaam energiegebruik is opgenomen in de aanbesteding van wegonderhoud en wegaanleg in Brabant. Een aantoonbare reductie van de CO ₂ -uitstoot door het verkeer en vervoer in Brabant.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	provincie als wegbeheerder en facilitator met een voorbeeldfunctie. De wegbeherende instanties in Brabant.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie faciliterende, initiërende rol
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Status:</i>	wettelijk en beleidsmatig.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	2010.

8.1.5 Verzuring (aantasting natuur en gebouwen)

<i>Inhoud:</i>	Verzuring tast de flora in de natuur en gebouwen aan. Het aspect verzuring wordt gelijktijdig aangepakt met de maatregelen die zijn genpoemd bij de andere luchtkwaliteitsonderwerpen in paragraaf 8.1 "Luchtkwaliteit".
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	In 2005: 75% reductie NO _x uitstoot auto's en 35% voor vrachtauto's t.o.v. 1986. In 2010: 75% voor vrachtauto's. In 2005 is de uitstoot door het verkeer van SO ₂ 1,3kton en in 2010 1,1 kton.
<i>Voorwaarden:</i>	pm.
<i>Relatie met:</i>	Bereikbaarheids- en leefbaarheidsmaatregelen.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Uitvoering generiek beleid voor mobiliteitsbeleid.

8.1.6 Planmatig voorkomen knelpunten lucht, geluid en externe veiligheid

<i>Inhoud:</i>	Om nieuwe knelpunten te voorkomen op het gebied van lucht, geluid en externe veiligheid bij aanleg van wegen kan de provincie regievoering opzetten om een integrale analyse uit te voeren op basis van een zonering op plankaarten op de bestaande en mogelijk nieuwe problemen. Gelet op de GGA aanpak kunnen de betrokken overheden bij een gezamenlijk project gedegen afstemmen. Met name bij toetsing van bestemmingsplannen kan de provincie toezien of geluids- en/of luchtkwaliteitsnormen overschreden worden bij ruimtelijke plannen.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	De provincie toetst bestemmingsplannen via streekplan en uitwerkingsplannen van het streekplan.
<i>Voorwaarden:</i>	Afstemming van beleidsterreinen in regionaal planningsoverleg en GGA.

<i>Relatie met:</i>	Optimalisatie verkeer en milieu (8.1.2), monitoring en kennisbeheer (12.1).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Dat in 2010 de grenswaarde voor geluid en luchtverontreiniging niet meer overschreden wordt.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Vanaf 2004 overeenstemming met gemeenten (GGA-regio) over voorkomen nieuwe knelpunten.
<i>Effectindicator:</i>	Afname knelpunten Besluit luchtkwaliteit door verkeer en wegverkeerslawaaï en voorkomen nieuwe knelpunten.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gemeenten en provincie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie GGA coördinatie en regulering
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Status:</i>	Wettelijk.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	2010.

8.1.7 Vermindering emissies wagenpark

<i>Inhoud:</i>	Bijdragen aan vermindering van emissies (met het oog op luchtkwaliteits- en energiegebruiks-normen) door als gemeenten, waterschappen, provincie en lease- en verhuurorganisaties zo mogelijk met de inzet van financiële instrumenten over te stappen op een schoner en zuiniger wagenpark. Het gaat om de volgende activiteiten: • Inzet van financiële instrumenten die vergroening wagenpark stimuleren; financiële instrumenten die het aanbieden van milieuvriendelijke lease- en huurauto's beïnvloeden, kunnen een positief effect hebben op de milieueffecten en veiligheid van personenauto's in Nederland. Dit komt doordat: - het gemiddelde jaarkilometrage van lease- en huurauto's relatief hoog is; - lease- en huurauto's een relatief groot aandeel vormen in het totaal aantal nieuw verkochte auto's. Als onderdeel van de nog uit te voeren verkenning naar de mogelijkheden van prijsbeleid door de provincie wordt gekeken naar het stimuleren van lease- en verhuurorganisaties om milieuvriendelijke vervoermiddelen in te zetten en daarnaast het aanbodpakket van deze bedrijven m.b.t. ketenvervoer te verbreden. Doel is dat de leasemaatschappijen meer schone kilometers gaan verkopen/leasen. • Milieu-efficiëncyscan geeft inzicht in milieubaten en -kosten van het wagenpark. Om inzicht te krijgen in de huidige milieuprestatie van hun wagenpark voeren gemeenten, waterschappen en de provincie een Milieu-EfficiencyScan (MES) uit (uitgaande van steden met meer dan 40.000 inwoners en/of met een wagenpark
----------------	--

van 100 voertuigen of meer). Het MES-softwareprogramma brengt de huidige milieuprestatie van een wagenpark in kaart en vergelijkt verschillende investeringsscenario's op milieuprestatie en kosten. Naast milieuargumenten is een mogelijke kostenreductie niet uitgesloten;

- Schone en/of zuinige lease- en huurauto's voor provincie, gemeenten en waterschappen.

Waterschappen, gemeenten en de provincie kunnen hun wagenparkbeleid 'vergroenen', bijvoorbeeld door het leasen en huren van energiezuinige en/of schone vervoermiddelen. Medewerkers kunnen dan een keuze maken uit een lijst van milieuvriendelijke vervoermiddelen. Het brandstofverbruikboekje van het ministerie VROM biedt een handvat en geeft antwoord op vragen als 'Welke schone en/of zuinige vervoermiddelen zijn er? Wat zijn de geldende Euronormen (lees: luchtkwaliteitsnormen). Wat zijn A- en B-labels, welke auto's komen in aanmerking voor zo'n label en wat is de milieuwinst van energiezuinige auto's?';

- Emissiehandel voor auto lease- en verhuurorganisaties. Emissiehandel is de handel in emissierechten. Emissierechten geven bedrijven het recht om bepaalde broeikasgassen of andere schadelijke gassen uit te stoten. Door het leasen en verhuren van energiezuinige en/of schone vervoermiddelen (bijvoorbeeld auto's met A- of B-label) stoot het wagenpark minder CO₂-emissies uit dan dat van andere organisaties met een minder milieuvriendelijk wagenpark. De hierdoor verworven emissierechten kunnen op haar beurt verkocht worden aan organisaties die niet aan de CO₂-normering voldoen. De provincie wil het Rijk, al dan niet in IPO-verband, aansporen om wagenparkbeheerders hun wagenparkbeleid te laten 'vergroenen' door middel van emissiehandel.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

- Financiële instrumenten: de provincie heeft voor het eind van 2006, al dan niet in IPO-verband en in relatie tot de ideevorming rond prijsbeleid, een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om met financiële instrumenten lease- en verhuurorganisaties te stimuleren om milieuvriendelijke vervoermiddelen in te zetten en een pakket richting ketenvervoer te ontwikkelen;
- Milieu-efficiencyscan: gemeenten, provincie en waterschap hebben voor eind 2006 een MES uitgevoerd en koppelen daaraan het voornemen om het eigen wagenpark vanaf 2006 met minimaal 25% per jaar te "vergroenen" (vervangen door energiezuinige en schone vervoermiddelen);
- Groen wagenparkbeleid: gemeenten, provincie en waterschap zetten voor het eind van 2007 hun wagenparkbeleid om in een 'groen- wagenparkbeleid': 100% leasen en huren van energiezuinige en/of schone vervoermiddelen.

<i>Voorwaarden:</i>	Een goede samenwerking en voldoende budget, zo nodig vastgelegd in overeenkomsten tussen gemeenten, provincies, waterschappen, lease- en huurorganisaties en het Rijk.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	De reductiedoelstelling van -6% uit het Kyoto-verdrag wat neerkomt op een CO ₂ -reductie van 5PJ.
<i>Prestatie Indicator:</i>	• Aantal gemeenten en waterschappen die een MES hebben uitgevoerd; • Aantal gemeenten en waterschappen met een wagenpark dat voor een x-percentag bestaat uit energiezuinige en schone vervoermiddelen; • Aantal gemeenten en waterschappen met een groen wagenparkbeleid.
<i>Effect indicator:</i>	Vanaf 2010 een reductie van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (CO ₂ , NO _x). Luchtkwaliteits knelpunten zijn vanaf 2012 afgenomen: minder verzuring, vermesting, verstoring en luchtwegenslachtoffers.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	• Financieel instrumentarium: de provincie neemt het initiatief zo mogelijk in GGA-verband en in IPO-verband; • Milieu-efficiencyscan: wagenparkbeheerders, waaronder lease- en huurorganisaties; • Groen wagenparkbeleid: wagenparkbeheerders, waaronder lease- en huurorganisaties; • Emissiehandel: Rijk voor het operationaliseren van de handel in emissierechten.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	• Financieel instrumentarium: provincie als initiatief. Verder zijn lease- en huurorganisaties en eventueel SenterNovem (onafhankelijk adviesorgaan) partijen; • Milieu-efficiencyscan: de provincie dient als trekker, samen met gemeenten en waterschappen. Verder zijn lease- en huurorganisaties en eventueel SenterNovem partijen. Verder kan SenterNovem een partij zijn; • Groen wagenparkbeleid: de provincie dient als trekker, samen met gemeenten en waterschappen; • Emissiehandel: de provincies, in IPO verband, t.b.v. lobby richting Rijk.
<i>Kostenraming:</i>	• Financieel instrumentarium: voor het uitvoeren van het verkennend onderzoek € 30.000,- (door de provincie te betalen); • Milieu-efficiencyscan: tot € 20.000,- per scan, uitgaande van 150 vervoermiddelen. Kosten betalen in samenspraak/afstemming binnen de GGA-regio; • "Groen wagenparkbeleid": kosten voor initiëren, plannen, coördineren (door zowel de provincie als de gemeenten en waterschappen te betalen); • Emissiehandel: kosten voor initiëren, plannen, coördineren, lobbyen (door de provincies te betalen).

Status: Betreft nieuw beleid als uitwerking van het PVVP+.
Start: 2005.
Planning: Vanaf 2005 (zie resultaten in 2010).

8.2 Geluidbelasting van de mens

8.2.1 Saneren knelpunten geluidsbelasting langs Brabantse wegen

Inhoud: Geluid vormt een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Het Rijk verplicht de gemeenten om de woningen met hoge geluidsbelastingen te saneren. De normstelling en uitvoeringstermijnen voor de sanering vloeien voort uit de Wet geluidhinder en daarmee samenhangende regelgeving (wet stedelijke vernieuwing/ISV)

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:
 In 2010 zijn de belangrijkste knelpunten opgelost en zijn er geen overschrijdingen meer van 70 dB(A).
 De termijn voor sanering van woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A), de zogenaamde A-lijst, is inmiddels verlengd tot 2020.
 In 2005 gezamenlijke afspraken met gemeenten over de invulling van de onderlinge informatievoorziening.

Voorwaarden: Goede afstemming met en medewerking van gemeenten. Coördinatie informatievoorziening.

Relatie met: Aanleg, reconstructie en beheer en onderhoud van het Brabants Wegennet (2.5.3, 3.2), opzetten van een integrale monitoring Milieu en Verkeer (12.1).

Bijdrage aan welk effectdoel:
 Afname van het aantal gehinderden en geen ernstig gehinderden ten gevolge van wegverkeerslawaai.

Prestatie-indicator: Sanering van de woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A).

Effectindicator: Verbetering van de kwaliteit van wonen.

Formele verantwoordelijkheid:
 Gemeenten. Provincie voorziet in verdeling en ter beschikking stellen van ISV-gelden aan gemeenten (met uitzondering van B5).

Rol betrokken partijen:
 Gemeenten leidend, provincie faciliterend en GGA-regio's coördinatie.

Kostenraming: p.m.

Status: Wettelijk en beleidsmatig.

Start: continuerend (actie loopt al).

Planning: Zie bij "Resultaten in 2010 en tussentijdse resultaten".

8.2.2 Geluidsschermen Brabantse wegen

Inhoud: In de Beleidsnota Wegenbeheer is als module opgenomen

“Geluidwerende Voorzieningen” (Module A4). Volgens de Wet Geluidhinder is het in bestaande situaties niet aan de wegbeheerder maar aan de gemeenten om het initiatief tot maatregelen ter bestrijding van geluidsoverlast te nemen. Daarbij kan gedacht worden aan voorzieningen in het gebied tussen de weg en de bebouwing langs de weg, aan voorzieningen aan de rijbaan c.q. het wegdek zelf danwel aan het verlagen van de maximum snelheid. In geval van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder is de wegbeheerder wel verantwoordelijk voor het treffen van de juiste geluidwerende voorzieningen.

Resultaat in 2010: Vermindering van het aantal situaties die niet voldoen aan de wet geluidhinder.

Voorwaarde: Gemeenten moet aangeven waar zich situaties langs provinciale wegen voordoen die niet voldoen aan de kaders van de wet geluidhinder en ook bereid zijn tot het doen van investeringen om deze situaties aan te pakken.

Verwante maatregel(en): Wanneer een weg toe is aan groot onderhoud, kunnen indien noodzakelijk, geluidwerende voorzieningen aan het wegdek worden meegenomen. Daarmee ligt er een relatie met de inspanningen ten aanzien van structureel en operationeel onderhoud en de realisatie van werken in het kader van aanleg en reconstructies.

Bijdrage aan welk effectdoel: geen (door verkeer veroorzaakte) overschrijdingen van geluidsnormen.

Prestatie-indicator: Aantal aangepakte situaties waar geluidsnormen werden overschreden

Effect-indicator: Aantal knelpunten wegverkeerslawaaï >65 dB(A);
Aantal woningen met geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB(A).

Formele verantwoordelijkheid: Gemeenten in bestaande situaties en iedere wegbeheerder in geval van reconstructies volgens de wet geluidhinder.

Rol betrokken partijen: De kosten voor geluidwerende voorzieningen in bestaande situaties zullen door de betrokken gemeenten moeten worden gedragen. Dit geldt ook voor die situaties waarin de voorziening in een ander project wordt ‘meegenomen’. De meerkosten komen dan ten laste van de betrokken gemeente. Ook het beheer en onderhoud van de voorziening is een taak van de gemeenten.

Kostenraming: p.m.

Status: De module Geluidwerende Voorzieningen is opgenomen in de “Beleidsnota Wegenbeheer”. Actualisering van deze module mogelijk op basis van een wijziging in de Wet geluidhinder.

Start en Planning: het is een doorlopende activiteit.

8.3 Belasting van bodem en grondwater

<i>Inhoud:</i>	Het gaat hierbij om de bescherming van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden. Het grondwater kan lokaal belast worden als gevolg van het verkeer. De belasting kan ontstaan door atmosferische depositie van uitlaatgassen, verontreinigd run-off water van wegen, onkruidbestrijding en depositie als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	In 2005 overeenstemming met gemeenten over gebruik chemische bestrijdingsmiddelen, opvang run-off water en aanleg infrastructuur in grondwaterbeschermingsgebieden. In 2010 zijn de grondwaterbeschermingsgebieden duurzaam beschermd tegen run-off water, verontreiniging door ongevallen.
<i>Voorwaarden:</i>	Goede GGA aanpak met gemeenten.
<i>Relatie met:</i>	aanleg en reconstructie en beheer en onderhoud Brabants wegnnet (2.5.3, 3.2).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Duurzame bescherming van het grondwater voor de drinkwatervoorziening.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Goede afspraken met de gemeenten in GGA verband, aanwezigheid goede run-off water voorzieningen en aanwezigheid calamiteiten- plannen voor ongevallen.
<i>Effectindicator:</i>	Geen verontreiniging van grondwater.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie regulerend, faciliterend en uitvoerend.
<i>Kostenraming:</i>	Projectafhankelijk.
<i>Status:</i>	Wettelijke taak.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	2010.

8.4 Aanleg en beheer infrastructuur

8.4.1 Energie- en grondstoffengebruik

<i>Inhoud:</i>	Bij aanleg en beheer van infrastructuur worden energie en grondstoffen gebruikt. Hierbij kan gekozen worden voor de verduurzaming van deze taken als aanleg en beheer wegen. Hierbij moet gedacht worden aan energiebesparende maatregelen, besparing gebruik grondstoffen en inzet van secundaire grondstoffen, ecologisch bermbeheer, verlichting, opruimen zwerfafval en aanbrengen groenvoorzieningen. Er zijn technische mogelijkheden om energie te winnen uit specifieke wegdekverhardingen. In het kader van het
----------------	---

provinciale wegenproject "Omleiding Alphen" is hier uitgebreid onderzocht. Er moeten echter wel partijen zijn die hier belangstelling voor hebben, in willen investeren en willen participeren. Vooralsnog bleek dit in de energiemarkt niet het geval te zijn.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Vanaf 2004 past de provincie wegbeheer toe op basis van bijvoorbeeld Duurzaam Bouwen en principes provinciaal energiebeleid.

Bij de aanleg en beheer gemeentelijke wegen en het toepassen van Duurzaam Bouwen kan de provincie faciliterend optreden.

Voorwaarden: Inbedding in dagelijkse bedrijfsvoering;

Marktpartijen moeten het initiatief nemen om de mogelijkheden te benutten tot energiewinning uit asfalt.

Relatie met: Structureel en operationeel onderhoud van wegen (3.2), aanleg en reconstructies van nieuwe wegen (2.5.3).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Energie- en grondstoffenbesparing.

Prestatie-indicator: Vanaf 2005 wordt bij wegbeheer en aanleg voldaan aan de principes van Duurzaam Bouwen en het provinciaal energiebeleid.

Effectindicator: pm.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie bij provinciale wegen en de gemeente bij gemeentelijke wegen; aanbieders van energie op de energiemarkt.

Rol betrokken partijen:

Provincie uitvoerend voor eigen wegennet en bij gemeentelijke wegen: faciliterend.

Op initiatief van een marktpartij kan de provincie medewerking verlenen aan een concreet project.

Kostenraming: Projectafhankelijk.

Status: Beheer wegennet: wettelijk.

Start: 2004.

Planning: Doorlopend.

8.4.2 Stil asfalt

Inhoud: Geluid vormt een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Als bronmaatregel zorgen de wegbeheerders in het kader van het wegbeheer voor stillere wegdekken.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Bij de uitgevoerde projecten in het kader van wegbeheer van provinciale wegen zijn stillere wegdekken toegepast. Dit mede gezien de taak die de gemeenten hebben bij de uitvoering van de geluidssanering vanwege wegverkeer op grond van de Wet geluidhinder.

Voorwaarden: Goede afstemming intern bij de provincie en met gemeenten bij de uitvoering van wegbeheer.

<i>Relatie met:</i>	Saneren knelpunten geluidsbelasting langs provinciale Wegen (8.2), aanleg, reconstructie en beheer en onderhoud van wegen (2.5.3, 3.2).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Afname van het aantal gehinderden ten gevolge van wegverkeerslawaaï.
<i>Prestatieindicator:</i>	Aantal kilometers provinciale wegen met stillere wegdekken.
<i>Effectindicator:</i>	Verbetering van de kwaliteit van wonen.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Wegbeheerders.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Provincie is beheerder van de provinciale wegen; gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de geluidssanering wegverkeerslawaaï.
<i>Kostenraming:</i>	projectafhankelijk.
<i>Status:</i>	Beleidsmatig en, indirect, wettelijk.
<i>Start:</i>	Continuerend.
<i>Planning:</i>	Beheer wegen volgend.

9 Natuur en landschap

9.1 Gebiedsgerichte ontsnippering Regionale Natuur- en Landschapseenheden

<i>Inhoud:</i>	Naast een 'infrastructuurgerichte aanpak' van ontsnippering wordt er ook gebiedsgericht ontsnipperingsbeleid opgezet. Doel is om in grote aaneengesloten natuurgebieden met infrastructuurbeheerders, eigenaren en overheden te werken aan een gezamenlijke aanpak.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Gebiedsgerichte ontsnipperingsvisies met een uitvoeringsprogramma voor de 12 Regionale Natuur en Landschapseenheden (RNLE'n), zoals genoemd in streekplan.
<i>Voorwaarden:</i>	Bereidheid tot samenwerking tussen ontsnipperingspartijen en betrokkenen.
<i>Relatie met:</i>	Realisering Ecologische Hoofdstructuur (EHS), recreatieve zonering natuurgebieden, ontsnippering provinciale wegen (9.2), gebiedsgerichte aanpak (11.1.1), regionale afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit (11.1.6).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Ontsnippering provinciale wegen, kwalitatieve realisering EHS.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal ontsnipperingsvisies met uitvoeringsprogramma.
<i>Effectindicator:</i>	Gerealiseerd aantal ontsnipperingsmaatregelen, Populatieontwikkeling doelsoorten.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie coördineert, brengt partijen bij elkaar.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	• Infrastructuurbeheerders in de plangebieden zijn verantwoordelijk voor opheffen knelpunten. • Partners zijn alle infrabeheerders in het plangebied, terreinbeherende instanties en grondeigenaren, omwonenden, gemeenten, waterschappen. • Provincie initiatiefnemer, waarvan stimulerend optreden mag worden verwacht.
<i>Kostenraming:</i>	Ca. € 35.000,- per RNLE voor het opstellen van een uitvoeringsvisie en programma, kosten ontsnipperingsmaatregel en onbekend.
<i>Status:</i>	Er zijn middelen beschikbaar voor visievorming. Er is subsidieregeling ontsnippering gemeentewegen. Er is ook dekking voor maatregelen voor provinciale wegen, mits genoemd in het provinciale ontsnipperingsprogramma (9.2). Dekking voor eventuele aanleg ecoducten ontbreekt.
<i>Start:</i>	2004.
<i>Planning:</i>	Ontsnipperingsvisie gereed in 2008.

9.2 Ontsnippering van provinciale wegen

<i>Inhoud:</i>	Rijk en provincie werken geruime tijd aan de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur. Dit zijn bestaande en nog te verwerven natuurgebieden die een onderling samenhangend netwerk vormen. De doorsnijding van dit netwerk door infrastructuur zorgt voor isolatie van natuurgebieden. Uitwisseling van populaties vermindert en de kwetsbaarheid van deze populaties neemt toe waardoor de biodiversiteitsdoelstellingen van de EHS niet kunnen worden gehaald. Het Rijk streeft naar een situatie waarbij in 2010 ten minste 90% van alle versnipperingsknelpunten tussen de ecologische-/groene hoofdstructuur en de hoofdinfrastructuur is opgelost. De provincie streeft naar het oplossen van 90% van alle ontsnipperingsknelpunten op het provinciale wegennet.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	Opheffing knelpunten provinciale wegen ontsnippering als genoemd in het provinciaal ontsnipperingsbeleid. Afstemming met de gebiedsgerichte plannen van derden, zoals waterschappen, natuurorganisatie en particuliere grond c.q. boseigenaren.
<i>Voorwaarden:</i>	Aanhoudende bereidheid bij de diverse ontsnipperingspartijen tot intensieve samenwerking en afstemming van de diverse plannen. Prioritering en aanvullende financiering is nodig voor de realisatie van grote ontsnipperingsmaatregelen zoals ecoducten.
<i>Relatie met:</i>	Realisatie (inter)nationaal natuurbeleid, kwalitatieve realisatie doelstellingen EHS.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Gezien het non-profit karakter en de taak als beheerder van provinciale wegen kan de uitvoering alleen door de provincie uitgevoerd worden. De doelstellingen zijn bovenlokaal van karakter (kwaliteit van EHS verhogen).
<i>Prestatie-indicator</i>	60% van de 216 knelpunten uit de nota ontsnippering zijn gereed in 2005.
<i>Effectindicator:</i>	De gerealiseerde faunavoorzieningen in 2005 (130 knelpunten opgelost) resultaat van de monitoring in 2005. Overige knelpunten afhankelijk van de financiële mogelijkheden in.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Gezamenlijke verantwoordelijkheid van beleidsmakers en wegbeheerders. Directie overlappend en overstijgend project.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Samenwerking met rijkspartners is sterk toegenomen en leidt tot tal van initiatieven bij overige actoren zoals waterschappen, natuurbeherende instanties, Gemeenten, overige grondeigenaren en particulieren. Gezamenlijk plannen afstemmen om groter draagvlak te verkrijgen. Het betreft hier stimulerend beleid en sluit aan bij de ontwikkelingen in de reconstructie landelijk gebied.

<i>Kostenraming:</i>	Provincie Noord-Brabant heeft hierin een toonaangevende rol. € 30 miljoen.
<i>Status:</i>	Start planstudie voor een drietal ecoducten over provinciale wegen met hoge prioriteit; Volgorde van uitvoering is een bestuurlijke keuze die nog gemaakt moet worden in relatie tot het beschikbaar stellen van de financiële middelen hiervoor.
<i>Start:</i>	Voorbereiding ecoducten 2004-2005.
<i>Planning:</i>	Realisatie 2007-2010 (afhankelijk van de relatie met de overige actoren).

9.3 Bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden

<i>Inhoud:</i>	De bereikbaarheid en (in minder mate) de toegankelijkheid van groengebieden in de omgeving van de stedelijke regio's (Streekplan 2002) wordt verbeterd. 1. Thema "natuur op een uur" (fietsen en P&R) Stimuleren dat bewoners vanuit de stedelijk regio's op een aantrekkelijke en veilige manier de groengebieden kunnen bereiken. Prioriteit hebben de groengebieden in de Regionale Natuur- en Landschapseenheden (RNLE'n). 2. Thema "natuur binnen het half uur" (wandelen en fietsen) Stimuleren dat bereikbaarheid en toegankelijkheid bij groen dichtbij en om de stad goed is.
<i>Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:</i>	ad 1. Een thematische verkenning rond de bereikbaarheid van groengebieden in een RNLE vanuit een stedelijke regio. ad. 1 Een pilotproject bereikbaarheid en toegankelijkheid van een RNLE vanuit een stedelijke regio. ad 2. Een pilotproject bereikbaarheid en toegankelijkheid groen om de stad.
<i>Voorwaarden:</i>	ad 1 en 2. Samenhang en afstemming met de uitvoering van de reconstructie landelijk gebied, met de uitvoering van de uitwerkingsplannen stedelijke regio's en met de Gebiedsgerichte Aanpak bij verkeer en vervoer.
<i>Relatie met:</i>	2.2.1. Fietsnetwerk, 2.2.2. Fiets in stedelijk gebied, 2.2.3. Recreatief fietsen (recreatieve overstappunten/transferia), 5.2 Voorkomen en opheffen van barrières, fietsparkeer-voorzieningen (4.1.3).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur, verknoping, sociale bereikbaarheid.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Een thematische verkenning en twee pilotprojecten met een uitvoeringsprogramma.
<i>Effectindicator:</i>	ad. 1. aantal verbeterde verbindingen en voorzieningen tussen de stedelijke regio en de groengebieden. ad. 2. aantal gerealiseerde verbindingen en voorzieningen in groengebieden dichtbij en om de stad.

Formele verantwoordelijkheid:

De wegbeheerders en de beheerders van groengebieden.

Rol betrokken partijen:

- Partners zijn naast de terrein- en wegbeheerders vooral de gemeenten.
- Provincie Noord-Brabant is initiatiefnemer voor verkenning en pilotprojecten, stimulerende rol.

Kostenraming:

€ 30.000,- (verkenning) en € 70.000,- (2 pilotprojecten).

Status:

Beleidsmatig verwoord in Natuur en landschapsoffensief Brabant (2002) en Streekplan (2002). Nieuw beleid, er zijn nog geen middelen beschikbaar.

Start:

De verkenning loopt in de periode 2005-2006 in samenhang met uitvoering reconstructie landelijk gebied en uitvoering van de uitwerkingsplannen stedelijke regio's.

De twee pilotprojecten worden uitgevoerd in 2006-2007.

Planning:

Realisatie, na de verkenning en de pilotprojecten, in de periode 2007-2010.

9.4 Stilte in natuurgebieden

Inhoud:

Het stiltegebiedenbeleid heeft tot doel een verhoging van de huidige geluidsbelasting in een begrensd gebied tegen te gaan zodat de natuurlijke achtergrondgeluiden niet worden overstemd. Het beleidskader wordt gevormd door de Provinciale Milieuverordening (PMV) en Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP). De provincie voert bronbeleid gericht op het voorkomen van verstoringen door verkeer op bestaande wegen en spoorwegen en voert effectbeleid dat is gericht op het voorkomen van nieuwe verstoringbronnen. Wat betreft de bestaande wegen zijn vooral gemeentelijke wegen de grootste verstoringbron van rust in stiltegebieden.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

In 2010 zijn er geen overschrijdingen van maximale geluidsbelasting van 40 dB(A) in de kern van het stiltegebied en 50 dB(A) aan de randen.

Vanaf 2005 vinden de volgende activiteiten plaats:

1. Een actief voorlichtingsbeleid over stiltegebieden; ook vinden gesprekken plaats met gemeenten en terreinbeheerders om doorgaande verstorende wegen door en langs stiltegebieden af te sluiten of verkeersluw te maken.
2. Planologische bescherming door Bestemmingsplantoetsing;
3. Aan de hand van de herijking van de stiltegebieden wordt de begrenzing herzien en in het terrein door bebording herkenbaar gemaakt.
4. Onderhoud bebording en handhaving vanuit gemeenschappelijke afspraken.

Voorwaarden:

Goede afstemming met en medewerking van gemeenten.

Relatie met:

Ontsnippering provinciale wegen (9.2).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Verbetering van de akoestische kwaliteit voor de achterliggende functies/waarden (zoals recreatie en natuur) in de stiltegebieden; blijvend realiseren van stiltenormen.

Prestatie-indicator:

Het uitvoeren van de genoemde activiteiten; geen overschrijding van gestelde waarden.

Effectindicator:

Geluidsbelasting in stiltegebieden.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie en, op grond van het PMV, de gemeenten, politie, andere handhavers.

Rol betrokken partijen:

Provincie leidend en kader stellend, GGA-regio's/gemeenten direct betrokken bij uitvoering van maatregelen en handhaving (politie, andere handhavers).

Kostenraming:

p.m.

Status:

Wettelijk en beleidsmatig.

Start:

continuerend (actie loopt al).

Planning:

Zie bij "Resultaten in 2010 en tussentijdse resultaten".

10 Innovatie

10.1 Personenvervoer van Morgen: marktontwikkeling

<i>Inhoud:</i>	PvM-marktontwikkeling borduurt voort op het PvM-gedachtegoed waarbij de keuzereiziger centraal staat. Dit gedachtegoed gaat er van uit dat er verschillende groepen OV-reizigers zijn met hun specifieke behoefte en wensen. Beleidsmatig zijn alleen die groepen interessant die beïnvloedbaar zijn in hun vervoerswijzekeuze. De veronderstelling is dat de zogenaamde keuzereizigers en de 'net-niet-reizigers' tot deze beïnvloedbare groepen behoren. Zo is de verwachting dat door aan de specifieke wensen van de keuzereizigers te voldoen er bij hen een grotere klanttevredenheid ontstaat waardoor zij vaker voor het OV kiezen. Bij 'net-niet-reizigers' zal het beleid met name gericht moeten zijn op het wegnemen van drempels voor OV-gebruik waardoor zij verleid worden tot OV-gebruik. De provincie richt zich op twee speerpunten. Ten eerste is dit de verificatie en het toepasbaar maken van de keuzereizigerstheorie. Ten tweede gaat het om het toetsen van de theorie in de praktijk door het ontwikkelen en uitvoeren van praktijkexperimenten.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Brabantbrede toepasbare kennis over het bepalen en beïnvloeden van verschillende reizigersgroepen. Input voor het Programma van Eisen voor de concessieverlening in de toekomst zoals richtlijnen voor het inrichten van doelgroepspecifiek OV in de toekomst. Op grond van successen van experimenten zijn de volgende resultaten voorzien: • Toepassing van Intermediair gebonden budget op x-aantal bedrijventereinen in Brabant; • Verschillende tarieven voor verschillende OV-producten op verschillende tijden (tariefdifferentiatie) • Diverse vormen van doelgroepenvervoer (onder andere scholieren, gehandicapten) in de provincie; • OV-aanbod dat inspelt op de wensen van de reiziger; • Gerichte marketing van OV-producten.
<i>Voorwaarde:</i>	Voldoende prioriteit om experimenten te kunnen uitvoeren. Slagen van experimenten.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Bereikbaarheid; aanbieden van alternatieven voor problematisch gebruik van vervoerswijzen.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Uitwaaiereffect van succesvolle experimenten uit te drukken in aantal daaruit voortkomende nieuwe projecten.
<i>Effectindicator:</i>	% tevreden reizigers in het OV.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie (vervoersautoriteit).

Rol betrokken partijen:

Provincie is initiatiefnemer, vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering.

Kostenraming:

pm.

Planning:

Experimenten lopen in 2004 en 2005. Daarna verbreiding van de verworven inzichten.

10.2 Pilots Dynamisch Verkeersmanagement

Inhoud:

De provincie zet in op de toepassing van Dynamisch VerkeersManagement (DMV) om de verkeersveiligheid te verbeteren, verkeersstromen beter te beheersen, de wegen beter te benutten en doelgroepen te prioriteren. Om het verkeer te informeren, te geleiden of te sturen wordt binnen DVM altijd gebruik gemaakt van actuele informatie over de verkeerssituatie. In de verschillende GGA-regio's is dit al zichtbaar in een aantal proefprojecten op provinciale wegen. Voorbeelden hiervan zijn "Tovergroen", waarbij het vrachtverkeer langer groen krijgt bij een verkeersregelininstallatie, "ISA", waarbij een snelheidsbegrenzer in de auto automatisch wordt ingeschakeld afhankelijk van het type weg waar men op rijdt en "Odysa", waarbij iedere automobilist individueel een snelheidsadvies krijgt, waardoor bij verkeerslichten een slimme groene golf ontstaat.

Van de bevindingen uit de proefprojecten is veel te leren en bij gebleken succes streeft de provincie naar bredere toepassing waar zinvol en mogelijk.

Resultaat in 2010:

Succesvolle DVM-proefprojecten zijn breed toegepast en DVM is volledig geïntegreerd in de werkprocessen van alle wegbeheerders in Noord-Brabant.

Voorwaarde:

Binnen Verkeer en Vervoer wordt op alle beleidsvelden concreet gedefinieerd voor welke probleemgebieden een oplossing wordt gezocht. Het betreft hier beleidsvelden zoals verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, maar ook specifiekere onderwerpen als vervoer gevaarlijke stoffen, fietsverkeer en openbaar vervoer.

Het verzamelen van actuele gegevens is een voorwaarde om DVM toe te passen. Een aantal DVM-proefprojecten zijn specifiek gericht op het uittesten van nieuwe vormen van gegevensverzameling. Aansprekend voorbeeld hiervan is een proef in Midden-Brabant met het verzamelen van actuele reistijden door het volgen van mobiele telefoons.

Prestatie-indicator:

DVM-projecten maken over 3 jaar in alle GGA-regio's deel uit van het regionaal maatregelenpakket.

Effectindicator:

zie de thema's waar DVM wordt toegepast.

Formele verantwoordelijkheid:

De individuele wegbeheerders waar de maatregelen worden

toegepast.

Rol betrokken partijen:

Provincie stimuleert toepassing DVM-maatregelen, wegbeheerders bereiden maatregelen voor en voeren de maatregelen uit.

Kostenraming:

De DVM-proefprojecten volgens Projectenboek worden bekostigd uit "DVM-budget MP-VVI" en zijn daarin geraamd. Totaal budget € 9 mln.

Planning:

Nieuwe DVM-projecten: PM.
Uitvoeren van de projecten uit Provinciaal DVM-Projectenboek tot circa 2006. Opstarten van nieuwe DVM-projecten continu.

10.3 Transportefficiency

Inhoud:

Transportbedrijven zijn er vanuit hun kerntaak op gericht hun vervoer zo efficiënt mogelijk uit te voeren. Door samenwerking met andere partijen, gebruik van innovatieve concepten, meer gebruik van ICT-componenten, gebruik van meerdere modaliteiten, clusteren van bedrijven/bedrijvigheid kan niettemin extra transportefficiency worden bereikt. Co-financiering door de provincie van strategische samenwerking tussen bedrijven, voor innovaties in logistieke processen en vervoermanagement bij bedrijven.

Resultaat in 2010:

Diverse Brabantse bedrijven hebben hun logistiek door toedoen van provinciale acties verbeterd.

Voorwaarde:

Medewerking van het bedrijfsleven.

Relatie met:

Locatie-ontwikkeling en clustering van bedrijven (2.1.2), Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen 2.1.4), Vervoermanagement (2.6.3).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Clustering van bedrijven
Bedrijven besparen op hun transport en/of voeren hun transport efficiënter uit;
Energiebesparing.

Prestatie-indicator

Aantal bedrijven waar projecten van transportefficiency zijn uitgevoerd of gestart.

Effectindicator:

Totaal aantal vervoerde tonnen in Noord-Brabant;
Beladingsgraad van vrachtauto's.

Formele verantwoordelijkheid:

Het bedrijfsleven is uiteindelijk de beslissende partij in het aanpassen van hun logistieke processen.

Rol betrokken partijen:

De Provincie Noord-Brabant zal het bedrijfsleven moeten verleiden om bovenstaande efficiency maatregelen te nemen. Uitermate geschikt als tussenpersoon tussen het bedrijfsleven en de overheden zijn de door de Provincie ondersteunde organisaties Incodelta en MCA.

Kostenraming:

€100.000,- + bijdrage Incodelta + MCA.

Planning:

doorlopend via MCA + Incodelta.

11 Samenwerking

11.1 Realisering PVVP

11.1.1 Gebiedsgerichte aanpak

<i>Inhoud:</i>	De GGA-partners en BrabantStad/B5 werken gezamenlijk naar oplossingen voor gemeenschappelijke (gemeente)grensoverschrijdende problemen (voor de gebiedsindeling: zie bijlage 13.3). De provincie wil met het PVVP+-proces in de GGA-regio's en BrabantStad/B5 komen tot concrete integrale regionale maatregelenpakketten. Het gaat daarbij nadrukkelijk om een totaalpakket van integrale maatregelen in het kader van het PVVP+. Het PVVP+ stelt de reiziger centraal en gaat daarom uit van de 'van deur tot deur'-benadering. Daardoor overstijgen regionale knelpunten en oplossingen al snel de gemeentegrenzen. De hoofddoelen blijven het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Brabant. Voor de uitvoering maken partners met elkaar duidelijke afspraken over de rollen, taken en verantwoordelijkheden.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Een effectieve doorwerking/uitvoering van het nationale en provinciale verkeers- en vervoersbeleid op (inter)gemeentelijk niveau. Concreet betekent dit dat partners gezamenlijk meerjarig uitvoeringsprogramma's vaststellen en uitvoeren.
<i>Voorwaarde:</i>	- Draagvlak bij alle partners (Provincie, Gemeenten en maatschappelijke organisaties) voor de prioriteringssysteematie; - Draagvlak bij alle partners voor de financieringssysteematie; - Opschuiven van de beslissingsbevoegdheid rondom de financiering van regionale maatregelenpakketten van primair en alleen Provinciale Staten meer naar de regio's en B5. - Samenwerkingsafspraken worden voor een periode van 4 jaar gemaakt.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Voor Brabant totaal worden de effectdoelen beschreven in het doelschema. Per regio en in de B5 zijn afzonderlijk beleidsdoelen bepaald.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Aantal uitgevoerde regionale (bovenlokale) projecten.
<i>Effectindicator:</i>	Betrouwbare reistijd van deur tot deur.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Partners regio's Noordoost, Midden-Brabant, Den Bosch, Breda en West-Brabant, partners B5 en partners SRE. De samenwerking is per regio, B5 en SRE verschillend geregeld (Convenanten, intentieverklaringen, lichte gemeenschappelijke regeling en Wet gemeenschappelijke regelingen).

Rol betrokken partijen:

Elkaar informeren, consulteren en samenwerken

Kostenraming:

pm (financiële bijdragen aan regionale coördinatiefunctie).

Planning:

Doorlopend.

11.1.2 Platform Verkeer en Vervoer

Inhoud:

Het Platform Verkeer en vervoer wordt gevormd door:
De vijf GGA-voorzitters en één bestuurlijk vertegenwoordiger van de volgende partners: SRE, B5, BFM, KvK, 3VO en de provincie.

Het Platform heeft tot doel dat partners elkaar informeren en er kennis wordt uitgewisseld; Tussen de verschillende regio's onderling, maar ook met B5, SRE etc. Het gaat dan vooral over strategische ontwikkelingen

Soms worden ook samenwerkingsafspraken gemaakt.

In het Bestuursakkoord 2003 -2007 is afgesproken een reductie van adviesorganen na te streven.

Verkeersveiligheid is met ingang van 1 januari 2006 één van de onderwerpen voor het Platform. Daarmee gaat het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid op in het Platform en wordt de aandacht voor het thema verkeersveiligheid voortgezet in een bredere setting als integraal onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid.

Resultaat in 2010:

Het Platform heeft tenminste een adviserende taak in de richting van Provinciale Staten over:

- De Afwegingen van de regionale maatregelenpakketten onderling
- De Brabantbrede prioritering
- Over een inhoudelijk voorstel rondom de prioritering van de financiering

Het Platform adviseert over centrale thema's, prioritering en budget.

Voorwaarde:

Een gedragen prioriteringssysteem;

Een gedragen financieringssysteem.

11.1.3 Verkeers- en Vervoerberaad

Inhoud:

Eénmaal per jaar vindt het Verkeers- en Vervoerberaad plaats. Hier bespreken we actuele thema's op het gebied van verkeer en vervoer met elkaar. 'Inspiratie opdoen' en 'netwerken onderhouden' zijn hierbij de sleutelwoorden.

11.1.4 Uitvoeringsprogramma PVVP

Inhoud:

De provincie coördineert de totstandkoming van een jaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma PVVP. Het uitvoeringsprogramma PVVP integreert de verschillende regionale uitvoeringsprogramma's en de beschrijft de regionale,

regio-overstijgende en provinciale projecten die de provincie met haar partners gaan uitvoeren. Het uitvoeringsprogramma is concreet voor het eerstvolgend planjaar en heeft een voortschrijdend karakter. Het integraal karakter van het uitvoeringsprogramma PVVP moet groeien in de periode 2005-2010.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Een door de partners gedragen jaarlijks integraal uitvoeringsprogramma PVVP.

Voorwaarden:

Afstemming tussen de uitvoeringsprogramma's van de betrokken partners is noodzakelijk om tot goed werkbare (regionale) uitvoeringsprogramma's te komen.

Relatie met:

Het opstellen van een uitvoeringsprogramma heeft een directe relatie met het prioriteren van projecten en met de Dynamische beleidsagenda 2005-2010 (inclusief de regionale beleidsagenda's).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Meer uitvoeringskracht en versterking van de regionale samenwerking.

Prestatie-indicator:

Aantal regionale projecten in het uitvoeringsprogramma.

Effectindicator:

n.v.t.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie.

Rol betrokken partijen:

- Aan de GGA-tafels coördineren externe coördinator en provinciaal relatiebeheerder de totstandkoming van het regionaal uitvoeringsprogramma;
- De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de afstemming tussen projecten binnen de GGA-regio;
- De provincie is bevoegd gezag voor het verstekken van cofinanciering op basis van de BDU;
- De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de communicatie met en betrokkenheid van relevante maatschappelijke organisaties;
- De provincie heeft de regie van het proces om te komen tot het integraal uitvoeringsprogramma;

Kostenraming:

€ 35.000,- per jaar.

Status:

Het integraal uitvoeringsprogramma vormt een onmisbaar en integraal onderdeel van het PVVP+.

Start:

2005.

Planning:

Jaarlijks.

11.1.5 Het stellen van uitvoeringsprioriteiten

Inhoud:

Niet alles kan in één keer worden uitgevoerd. Daarbij komt dat de provincie de beschikbare euro's voor die projecten beschikbaar wil stellen die het hoogste maatschappelijk rendement hebben. Om de beste projecten voorrang te kunnen geven ontwikkelt de provincie Noord-Brabant een methode

om prioriteiten in de uitvoering te kunnen stellen. Met deze methode kunnen de partners in de GGA-regio's prioriteiten stellen ter ondersteuning van het proces om te komen tot het jaarlijks op te stellen regionale uitvoeringsprogramma.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

In 2005 kunnen de GGA-regio's de prioriteringsmethode voor het eerst gebruiken. In de daaropvolgende jaren zal de methode in overleg met de partners periodiek worden geëvalueerd en verbeterd.

Voorwaarden: De regio's kunnen de prioriteringsmethode alleen zinvol gebruiken als PS binnen de PVVP-kaders voldoende ruimte geven om regionale accenten aan te brengen.

Relatie met: Uitvoeringsprogramma PVVP.

Bijdrage aan welk effectdoel:

Alle (!).

Prestatie-indicator: n.v.t.

Effectindicator: n.v.t.

Formele verantwoordelijkheid: Provincie.

Rol betrokken partijen: Alle GGA-partners.

Kostenraming: € 5.000,- per jaar.

Status: In GGA-verband is afgesproken dat de provincie aangeeft op welke manier vanaf 2006 de uitvoeringsprioriteiten worden gesteld.

Start: 2005 (eerste operationele versie).

Planning: Jaarlijks.

11.1.6 Regionale afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit*

Inhoud: Na de vaststelling van de streekplanuitwerking worden de stuurgroepen van de uitwerkingsplannen omgevormd naar regionale ruimtelijke planningsoverleggen (RRP). De agenda's en besluitvorming van RRP en GGA worden op elkaar afgestemd. In het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening stelt de provincie in 2005 een verordening vast om deze afstemming veilig te stellen. Een regionaal planningsoverleg is een geregeld overleg tussen provincie en de gemeenten, en de gemeenten onderling, en vindt plaats in elke stedelijke en landelijke regio.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Het regionale afstemmingsoverleg is gericht op de uitvoering, het monitoren en actualiseren van het gemeenschappelijk opgesteld en vastgesteld uitwerkingsplan voor die regio. Op de agenda staan de voortgang en afstemming over de woningbouw, de bedrijventerreinen, de mobiliteit en infrastructuur en het groen; provincie en gemeenten formuleren maatwerkoplossingen voor mogelijke knelpunten; evaluatie en (partiële herziening) van de uitwerkingsplannen (2009).

Voorwaarden: Regionale afstemming over de te ontwikkelen locaties voor wonen en werken blijft noodzakelijk bijvoorbeeld op het gebied

<i>Relatie met:</i>	van fasering en kwaliteitsaspecten; goede samenwerking tussen verschillende beleidsterreinen en regio-indelingen.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Ruimtelijke ontwikkeling (2.1), Bereikbaarheid van deur tot deur (2.2 t/m 2.7); projecten uit de uitwerkingsplannen voor de stedelijke gebieden.
<i>Prestatie-indicator:</i>	Bereikbaarheid van deur tot deur, verknoping/ketenmobiliteit, externe veiligheid, sociale bereikbaarheid, leefomgeving, natuur en landschap.
<i>Effectindicator:</i>	Afspraken over samenhangende ontwikkeling van uitbreidingslocaties en verkeers- en vervoersmaatregelen; Rapportage monitoring ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Modal-split personen- en goederenvervoer op uitbreidingslocaties wonen en werken;.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Gemeenten in de regio.
<i>Kostenraming:</i>	De provincie faciliteert het regionaal planningsoverleg, blijft op deze wijze betrokken bij de regio, kan ontwikkelingsgericht meewerken aan de uitvoering van projecten en zorgt voor afstemming tussen de beleidsterreinen.
<i>Status:</i>	p.m.
<i>Start:</i>	Uitwerkingsplannen van het streekplan voor de stedelijke regio's (2004); regionale beleidsagenda's GGA Verkeer en Vervoer (2004).
<i>Planning:</i>	2005.
	2005-2010.

11.1.7 Overlegplatform Brabantse Kanalen

<i>Inhoud:</i>	Het Overlegplatform Brabantse Kanalen is gericht op meer en beter gebruik van de Brabantse vaarwegen.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Gezamenlijke uitvoering van de visie Brabantse Vaarwegen; afstemming van plannen en nieuwe ontwikkelingen in de binnenvaart.
<i>Voorwaarde:</i>	Brede samenstelling en actieve inbreng van de leden van het Overlegplatform.
<i>Relatie met:</i>	Visie Brabantse Vaarwegen (2.7.3).
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Transportstromen wikkelen zich af op het meest geschikte vervoerssysteem.
<i>Prestatie of Effectindicator:</i>	Aantal vervoerde tonnen over water.

11.1.8 Vitale coalities

<i>Inhoud:</i>	Het PVVP+ houdt rekening met tijdelijke vormen van samenwerking met voor de hand liggende maar ook soms met onverwachte partners. Dergelijke gelegenheidscoalities
----------------	--

zijn effectief om gewenste ontwikkelingen te forceren of te versnellen of ongewenste ontwikkelingen te stoppen. De provincie is alert op de mogelijkheden van dergelijke samenwerkingsvormen en maakt daar gepast gebruik van.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Aantoonbare versnelling (eerdere oplevering dan aanvankelijk gepland) in processen voor tenminste 2 twee nieuwe uitvoeringsprojecten.

(NB: Overlegplatform Brabantse kanalen, A59, OV-netwerk Brabant Stad, convenant met NS lopen al).

Voorwaarden:

Inzicht in de belangen van betrokken partijen.

Relatie met:

Uitvoeringskracht, projecten uit de uitwerkingsplannen voor de stedelijke gebieden.

Bijdrage aan welk effectdoel:

Kan alle effectdoelen betreffen.

Prestatie-indicator:

2 nieuwe uitvoeringsprojecten zijn aantoonbaar sneller gerealiseerd.

Effectindicator:

Kan alle mogelijke effecten betreffen.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie Noord-Brabant.

Rol betrokken partijen:

Afhankelijk van het soort project. In alle gevallen: medeverantwoordelijk voor een snelle realisering. Vaak ondersteund door financiële bijdragen.

Kostenraming:

p.m.

Status:

Bestuursakkoord 2003-2007: Samen werken aan uitvoering.

Start:

p.m.

Planning:

Idem.

11.2 Internationalisering

11.2.1 Europa

Inhoud:

De provincie zoekt ook een evenwicht tussen gerichtheid op samenwerking met partijen binnen Noord-Brabant, en gerichtheid op de positie van Noord-Brabant in Nederland en Europa. Het op orde hebben van de regionale mobiliteit is een voorwaarde voor het goed functioneren van Noord-Brabant binnen Nederland en Europa. Maar daarnaast wil Noord-Brabant graag haar bijdrage leveren aan een voorspoedige ontwikkeling van Nederland en Europa.

11.2.2 Overleg met Vlaanderen

Inhoud:

Wat betreft de internationale transportrelaties die voor Noord-Brabant relevant zijn, concentreren we ons de komende jaren op de as Randstad-Vlaamse Ruit. Het incidentele bestuurlijke overleg met de deelregering Vlaanderen willen we een structurele goed ambtelijk voorbereide status

	geven. De komende periode gaan we uitzoeken in hoeverre overlegstructuren als Rijnschelde Delta, Incodelta, PPS-A4 daarvoor te benutten zijn.
<i>Resultaat in 2010:</i>	Goed functionerend regulier overleg tussen Noord-Brabant en de Vlaamse deelregering.
<i>Voorwaarde:</i>	Uitkomst verkenning moet voldoende 'winst' zien om de benodigde inspanningen te rechtvaardigen.
<i>Bijdrage aan welk effectdoel:</i>	Goed functionerende infrastructuurnetwerken over de grens met België heen
<i>Prestatie of Effectindicator:</i>	Reistijden op internationale relaties in de betreffende corridor.
<i>Formele verantwoordelijkheid:</i>	Provincie Noord-Brabant.
<i>Rol betrokken partijen:</i>	Incodelta, Rijn-Schelde-delta, V&W, Rotterdamse haven, Antwerpse haven, ...
<i>Kostenraming:</i>	pm.
<i>Planning:</i>	2005-2006.

12 Monitoring en beleidsevaluatie

12.1 Monitoring en beleidsevaluatie

Inhoud: Uitbrengen van een jaarlijks samenvattend overzicht in de periode 2005-2010 waarin wordt aangegeven in welke mate we op dat moment voldoen aan de doelen uit het doelenschema (zie bijlage 1). Tevens wordt met het Beleids Informatie Systeem Verkeer en Vervoer (BIS V&V) deze monitorinformatie up-to-date gehouden. De informatie wordt in het voorjaar van 2005 digitaal beschikbaar gesteld op Intranet(/Internet)). Ook wordt jaarlijks een Cijferboekje Verkeer en Vervoer Noord-Brabant uitgebracht waarin de belangrijkste kengetallen worden opgenomen.

Uitbrengen van een tussentijds evaluatierapport

iedere 2 jaar ten behoeve van de actualisatie van de dynamische beleidsagenda, waarbij de monitorgegevens als input dienen om (zoveel mogelijk) antwoord te geven op de volgende vragen:

- Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?
- Hebben we gedaan wat we daarvoor zouden gaan doen?
- Heeft dat gekost wat we zeiden dat het zou gaan kosten?

De beoordeling zal tot stand komen op basis van een quick scan conform evaluatie PVVP 1998-2002: aan de hand van literatuurstudie, interviews, workshops met experts.

Uitvoeren van een evaluatieonderzoek

in 2010 om na te gaan of:

- Het beleid doeltreffend is geweest (in welke mate is het realiseren van de doelstellingen van beleid toe te schrijven aan het gevoerde beleid en daarbij ingezette instrumenten);
- Het beleid doelmatig (kosteneffectief) is (als we weten in welke mate het beleid heeft geleid tot effecten, hoe kan de verhouding tussen gemaakte kosten en de gerealiseerde beoogde effecten worden beoordeeld).

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

- Een jaarlijks uit te brengen Cijferboekje Verkeer en Vervoer Noord-Brabant in de periode 2005-2010;
- Een jaarlijks samenvattend overzicht van monitoringsresultaten in de periode 2005-2010;
- Een tussentijds evaluatierapport iedere 2 jaar ten behoeve van de actualisatie van de dynamische beleidsagenda (2006, 2008);
- Uitvoeren van een evaluatieonderzoek in 2010.

Voorwaarden: Tijdige aanlevering van gegevens en medewerking van andere partijen.

Relatie met Verkeersmodellen (12.2).

Bijdrage aan welk effectdoel:

Inzicht in ontwikkelingen (monitoring), verklaring (evaluatie) en aanbevelingen voor beleid en maatregelen

Prestatie indicator:

Oplevering rapport en cijferboekje.

Effectindicator:

n.v.t.

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie Noord-Brabant.

Rol betrokken partijen:

Het Cijferboekje wordt samen met RWS regionale directie Noord-Brabant en SRE uitgebracht.

Kostenraming:

BIS V&V: € 2.500 licentiekosten per jaar
Cijferboekje V&V Noord-Brabant: €15.000 per jaar
Evaluatieonderzoek: € 100.000.

Status:

in uitvoering.

Start:

najaar 2004.

Planning:

Overzicht monitorresultaten en Cijferboekje V&V ieder jaar, tussentijdse evaluatie in 2006 en 2008, evaluatieonderzoek in 2010.

12.2

Verkeersmodellen

Inhoud:

Voor het bepalen van de gevolgen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe woon- en werklocaties), aanleg of uitbreiding van infrastructuur en de effecten van maatregelen kan gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel. Rijk, provincie en gemeenten werken daarbij samen om te komen tot een samenhangend modelstelsel. Dit modelinstrumentarium wordt zowel regionaal als lokaal (op GGA-schaal) ingezet als hulpmiddel ter ondersteuning van de besluitvorming.

Resultaat in 2010 en tussentijdse resultaten:

Operationeel modelinstrumentarium ten behoeve van de besluitvorming over netwerkvisie, verkenningen, planstudies, dynamisch verkeersmanagement en regionale maatregelpakketten. In 2005 eerste operationele versies, daarna volgen verbeteringen en actualisaties.

Voorwaarden:

samenwerking van rijk, provincie en gemeenten.

Relatie met:

Netwerkvisie, DVM, regionale maatregelpakketten.

Bijdrage aan welk effectdoel:

inzicht in ontwikkelingen (monitoring), verklaring (evaluatie) en aanbevelingen voor beleid en maatregelen.

Prestatie-indicator:

operationeel samenhangend modelinstrumentarium

Effect-indicator:

gedegen onderbouwing van besluitvorming.

Formele verantwoordelijkheid:

Rijk, provincie en gemeenten.

Rol betrokken partijen:

Rijk en provincie zijn verantwoordelijk voor modelinstrumentarium op regionaal (provinciaal) nivo door de inzet van het Nieuw Regionaal Model.

	Provincie faciliteert en stimuleert samenwerking met rijk en gemeenten om te komen tot verkeersmodellen op GGA-schaal.
<i>Kostenraming:</i>	€ 600.000 waarvan 50 % cofinanciering door provincie.
<i>Status:</i>	in voorbereiding.
<i>Start:</i>	Najaar 2004.
<i>Planning:</i>	Gereed 2005.

13 Bijlagen

13.1 Doelenschema (consultatieversie los bijgevoegd)

13.2 Regionale probleemclusters in de GGA-regio's*

In de regionale beleidsagenda's van de GGA-regio's Noordoost Brabant, 's-Hertogenbosch, Breda en Midden-Brabant staat de aanpak van regionale probleemclusters hoog op de agenda. Het gaat daarbij om samenhangende regionale problemen van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid die ook in onderlinge samenhang moeten worden opgelost.

Om maximaal ruimte te kunnen geven aan de gewenste economische en ruimtelijke ontwikkelingen en voor een verdere verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt ingezet op de ontwikkeling van een gezamenlijke visie op het totale wegennet. Een betere doorstroming op het hoofdwegennet in de regio in combinatie met het op- of afwaarderen van andere (sluip)routes moet leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in zowel de kernen als in het landelijk gebied.

De bestaande samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in en buiten de regio met verkeersbewegingen is daarin een belangrijk aandachtspunt.

In alle vijf GGA-regio's starten gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant samen met het opstellen van netwerkvisie op de samenhang van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet (zie 2.5.1). Vervolgens wordt deze netwerkvisie uitwerkt in concrete maatregelen met als inzet de regionale probleemclusters aan te pakken.

Hieronder zijn de regionale probleemclusters in de GGA-regio's weergegeven, voorzover de regionale beleidsagenda's in het bestuurlijk GGA-overleg zijn vastgesteld (stand van zaken per 24 december 2004).

Kaartjes regionale probleemclusters zijn ter illustratie bijgevoegd

13.2.1 GGA-regio Noordoost-Brabant

In de uitwerking van de Koepelvisie visie op het wegennet (HWN/OWN) worden met voorrang de volgende regionale probleemclusters aangepakt:

- ruit Veghel, Uden, N264, N277, N279, Gemert, Beek en Donk;
- N324/N321 (verbinding Cuijk - Oss tussen A50 en A73);
- N264 (verbinding Uden - Gennep tussen A50 en A73);
- N279 (verbinding Helmond - Den Bosch tussen A67 en A2);
- N272 (verbinding Gemert - Boxmeer tussen A50 en A73).

13.2.2 GGA-regio 's-Hertogenbosch

Op basis van een gezamenlijk te ontwikkelen visie op de functies en samenhang van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden de problemen van de volgende regionale probleemclusters aangepakt:

- Probleemcluster A59, doorstroming en routes door de dorpen;
- Probleemcluster N65, doorstroming, veiligheid, barrièrewerking en routes door de dorpen;
- Relatie A2 – N50 ('s-Hertogenbosch-Rosmalen-Oss);
- Relatie A2 – A50 (Schijndel, Sint-Michielsgestel, Sint-Oedenrode, Berlicum);
- Relatie A2 - N65 (Boxtel – Helvoirt);
- Relatie N65 – A59 (Helvoirt-Drunen-Vlijmen).

13.2.3 GGA-regio Midden-Brabant

Het aanpakken van de regionale probleemclusters, waarbij in samenhang problemen van doorstroming op het hoofdwegennet, sluipverkeer door de tussenliggende gebieden en verkeersveiligheid en leefbaarheidsproblemen in algemene zin worden aangepakt. Op deze wijze wordt tevens de bereikbaarheid voor goederenvervoer en openbaar vervoer versterkt, alsmede de bereikbaarheid van de steden. Bij voorrang aandacht voor:

- realisatie Noordwesttangent Tilburg;
- problematiek N65 (knooppunten Quatre Bras en Duiventros);
- problematiek N629 (Oosterhout-Dongen), N261 (Waalwijk-Tilburg), N282 (Tilburg-Breda) en N269 (Tilburg-Reusel);
- het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen met doorgaande routes (traversen).

13.2.4 GGA-regio Breda

GGA-regio Breda heeft de volgende probleemclusters benoemd in relatie tot het hoofdwegennet:

- het in samenhang verbeteren van de doorstroming op de gehele ruit van rijkswegen rondom Breda.
- de A27 en de aansluitingen daarop, de knooppunten en de brug over de Merwede (net buiten de regio);
- de A58, aansluiting Etten-Leur: 19 (huidig) en 13 en 18 (verwacht voor de toekomst ten gevolge van ontwikkelingen bij Bavel en nieuw bedrijventerrein Etten-Leur-Zuid)
- de A59, aansluiting Made/Oosterhout (32) en Terheijden (31)
- de A16, aansluiting Meer, knooppunten Galder, Princeville en Zonzeel
- de A17, aansluiting Zevenbergen (25) en Industrierrein Moerdijk (26)

Probleemclusters in verband met de afstemming tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet in het algemeen:

- de relatie A27 Raamsdonksveer-Gorichem; grote hoeveelheden sluipverkeer parallel aan de west- en oostzijde van de A27 door verschillende kernen;
- de relatie A27 Raamsdonksveer-Breda; door onvoldoende doorstroming op de A27 ontstaat parallel aan de A27 en in het BORDT-gebied sluipverkeer;
- de oostzijde van de A27; deze problematiek hangt samen met het ontbreken van

- een logische relatie tussen Tilburg en Oosterhout/Breda en de realisatie van een omvangrijke nieuwbouwlocatie bij Teteringen in de nabije toekomst;
- relatie A27-A59; vanwege capaciteitsproblemen op knooppunt Hooipolder wordt de A27 gemeden en wordt via Oosterhout en Den Hout geslopen richting de A59 (Made). Dezelfde problemen bij Hooipolder leiden tevens tot sluipverkeer aan de westzijde van de A27 door Made, Raamsdonksveer en Geertruidenberg.
 - De relatie A27-A58 (Breda en Tilburg) naar A21 in België (Turnhout) is onvoldoende gefaciliteerd met sluipverkeer door de gemeente Baarle-Nassau en Alpen-Chaam tot gevolg;
 - de relatie A16-A27-A58, bij problemen op de ring van Antwerpen en drukte bij Hoogstraten ontstaat sluipverkeer in de regio van Baarle-Nassau en Alphen-Chaam van verkeer dat de A16 mijdt in de richting van Tilburg en Breda. Tevens een probleem is de aansluiting van de N14 (Ulvenhout-Hoogstraten) op de A27.
 - De relatie A16-A58-A17, mede door de werkzaamheden op de A16 is sprake van sluipverkeer via Zevenbergen naar de A17 en de A16. Vraag is echter of deze problemen zijn verholpen na afronding van de werkzaamheden op de A16, mede in het licht van de ontwikkeling op industrieterrein Moerdijk;
 - De relatie A17-A59, veel (vracht)verkeer maakt gebruik van een kortsluiting door Fijnaart via de afslagen 24 van beide snelwegen;
 - De rijksruit van Breda (Hooipolder, A58 Galder-St. Annabosch, A27). Optimalisering van zowel A16, A4 als A27 is noodzakelijk voor de bereikbaarheid. Ook de stedelijke ruit van Breda (m.n. NRW, ZRW) vervult een regionale functie. Een goede op de stadsontsluitingswegen met behulp van benuttingsmaatregelen is daarvoor van belang.
 - De ontsluiting van de uitbreidingsontwikkelingen Breda-West en bij Breda-Oost.

13.3 Gebiedsindeling Gebiedsgerichte Aanpak Mobiliteit en Infrastructuur

< Kaartje GGA-gebiedsindeling p.m. >