

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

oktober 2026



Leeswijzer

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

DEEL 1

Prioritering

- Toelichting prioritering
- Ontwikkelpad bouwsteen hoofdnetwerken weg
- Ontwikkelpad bouwsteen hoofdnetwerken spoor
- Ontwikkelpad bouwsteen goederen

DEEL 2

Hoofdrapportage en onderbouwing

- Aanleiding en context - “Waarom een MMA?”
- Ontwikkeling & opgaven richting 2040
- Agenda naar 2040
- Uitwerking bouwstenen
- Adaptiviteit en bekostiging
- Effectbepaling

Bijlagen

- Bijlage – Projectbeschrijvingen
- Bijlage – Nadere toelichting op aanpak prioritering

De Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040 bestaat uit twee delen.

- Deel I (p. 3-14) beschrijft de inhoudelijke prioritering van Rijk-regioprojecten en onderzoeken binnen de MMA (fase 3) als adaptief ontwikkelpad. Deze prioritering volgt en bouwt door op de analyse en onderbouwing in Deel II.
- Deel II (p. 15-84) schetst de bredere aanleiding, ontwikkeling en opgaven van de regio richting 2040, met uitwerking van de bouwstenen, effectbepaling en adaptiviteit.

Merk op: Dit deel is al eerder vastgesteld in de Programmaraad. In deze versie zijn beperkte tekstuele verbeteringen doorgevoerd en aanpassingen op de teksten over prijsbeleid.[1]

1

Prioritering

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

oktober 2026

Introductie

Aanleiding en context

Zuid-Nederland moet ook in de toekomst (inter)nationaal toegankelijk en bereikbaar zijn voor inwoners, werknemers, bezoekers en vervoerders. Dat vergt keuzes over de inrichting van het mobiliteitssysteem en de aanpak van bereikbaarheidsopgaven, in samenhang met verstedelijking, economische ontwikkeling en brede welvaart. Nu enkele infraprojecten op het hoofdwegennet zijn gepauzeerd en publieke middelen schaarser worden, is de samenwerking tussen Rijk en regio belangrijker dan ooit om Zuid-Nederland voor iedereen toegankelijk te houden.

MMA Zuid-Nederland

De Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland vloeit voort uit de afspraken van het BO MIRT 2023 en vormt de bereikbaarheidsagenda voor de regio. Hierin brengen Rijk en regio gezamenlijk de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en gefaseerde aanpak van samenhangende bereikbaarheidsopgaven in beeld, met als doel de brede welvaart te bevorderen. De MMA kijkt door naar 2040 en geeft daarbij aan welke stappen en systeemkeuzes op korte, middellange en lange termijn nodig zijn. Zo wil de MMA bijdragen aan:

- Het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland.
- De aanpak van de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven (voor personen- en goederenvervoer).
- Het faciliteren van de ruimtelijk-economische strategie/ verstedelijkingsstrategie.

Prioritering

Deze rapportage bestaat uit twee delen:

- Deel I (pagina 3 - 14) beschrijft de prioritering van Rijk-regioprojecten en onderzoeken binnen de MMA (fase 3), uitgewerkt als adaptief ontwikkelpad. Het ontwikkelpad geeft een inhoudelijke prioritering van projecten en opgaven, maar is geen programmering of fasering op projectniveau. Afspraken over fasering en programmering inclusief bekostiging worden gemaakt in bestuurlijke gremia als BO MIRT. Het adaptieve ontwikkelpad MMA levert hiervoor input. De onderbouwing van deze prioritering staat in dit hoofdstuk als toelichting bij de ontwikkelpaden. De werkwijze en opbouw worden verder toegelicht in de bijlage.
- Deel II (pagina 15 - 84) beschrijft de bredere duiding van de aanleiding, de ontwikkeling en opgaven van de regio richting 2040, inhoudelijke uitwerking van de bouwstenen en effectbepaling en adaptiviteit.

Sporen MMA

De prioritering richt zich specifiek op de projecten uit de stroom adaptief ontwikkelpad (zie schema). Dit betreft binnen de MMA de bouwstenen hoofdnetwerken weg, spoor, goederen en de Daily Urban System projecten die raken aan de hoofdnetwerken en waarover Rijk en regio in de BO MIRT-besluitvorming afspraken hebben gemaakt. De overige projecten en opgaven uit de bouwstenen worden verder uitgewerkt in de organisatie van SmartwayZ.NL en regionaal in gezamenlijkheid door de regio's en beide provincies (MMA-activiteiten – SmartwayZ.NL en Regionale afspraken). De bijbehorende onderdelen maken dus wel deel uit van de MMA maar niet van de prioritering en het ontwikkelpad in dit hoofdstuk. Dit betreft:

- Uitwerking regionale maatregelen Daily Urban Systems. Deze worden uitgewerkt in regionaal-provinciaal verband (RMP's/MMMP's/Limburgse samenwerking).
- Ontwikkelend beheer. Wordt uitgewerkt in de organisatie van SmartwayZ.NL.
- Innovatie en gedrag. Wordt uitgewerkt in de organisatie van SmartwayZ.NL.



Prioritering in stappen

Het prioriteren gebeurt volgens een aantal uitgangspunten:

Allereerst is het uitgangspunt in de prioritering het onderscheid tussen twee categorieën.

1. De eerste betreft bestaande Rijk-regioafspraken over projecten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, inclusief beschikbaarstelling van de benodigde financiële middelen; deze zijn zonder nadere inhoudelijke prioritering overgenomen als uitvoeringsprioriteit.
2. De tweede betreft overige projecten en opgaven, die deel uitmaken van de MMA en over het algemeen ook al onderdeel zijn van Rijk-regioafspraken, bijvoorbeeld afspraken waarin een opgave wordt erkend of een onderzoek wordt gestart; binnen deze categorie is wel een inhoudelijke prioritering aangebracht.

De prioritering is verder als volgt opgebouwd:

1. De projecten en opgaven uit de bouwstenen van de MMA vormen het startpunt (zie deel II).

2. De prioritering richt zich specifiek op de projecten uit de stroom adaptief ontwikkelpad. Dit betreft binnen de MMA de bouwstenen hoofdnetwerken weg, spoor, goederen en de Daily Urban System projecten die raken aan de hoofdnetwerken en waarover Rijk en regio in de BO MIRT-besluitvorming afspraken hebben gemaakt.

3. Voorafgaand aan inhoudelijke prioritering zijn de projecten en opgaven ingedeeld naar projectfase en eerdere Rijk-regiobesluitvorming. Zowel projectfase als eerdere besluitvorming vormen dus een belangrijk criterium in de prioritering. We maken daarbij onderscheid tussen projecten (concrete maatregel), en opgaven (beschrijving van op te lossen vraagstukken of te benutten kansen).[1] Het schema op de volgende pagina geeft de indeling weer en wat dit betekent voor prioritering.

1 Merk op dat deze indeling in nuances afwijkt van de MIRT-indeling in onderzoek, verkenning, planuitwerking en uitvoering. Daarvoor zijn twee redenen. Ten eerste zijn niet alle Rijk-regioprojecten onderdeel van de MIRT-systematiek. Zo is een deel van de projecten via het BO Leefomgeving vanuit WoMo middelen gefinancieerd. Verder zijn de gepauzeerde wegenprojecten wel volledig uitgewerkt, inclusief besluitvorming over een voorkeursvariant of zelfs Tracébesluit, maar is er op dit moment geen financiële dekking. Dit terwijl er ook projecten zijn die in uitwerking minder ver zijn, met als belangrijkste voorbeeld de verkenning A2/N2 Randweg Eindhoven, waar wel financiële dekking voor is. Financiële dekking is in deze indeling dus als belangrijk criterium gehanteerd omdat het toekennen van nieuwe middelen een duidelijke uiting van een prioritering is.

Prioritering in stappen – onderverdeling naar fase en besluitvorming

Voorafgaand aan inhoudelijke prioritering zijn de projecten en opgaven ingedeeld naar projectfase en eerdere Rijk-regiobesluitvorming, via onderstaande onderverdeling:

	Uitvoering	**Voorbereiding**	**Uitwerking**	**Onderzoeken en nadere uitwerking opgaven**	**Visie/beleid**
	• Projecten waarvan de planvorming afgerond is en realisatie wordt voorbereid of loopt. • Voorbeeld A2 Vonderen – Kerensheide.	• Concrete projecten in fase van planvorming (verkenning, planstudie). • Beslissend criterium is of het project al (vrijwel volledig) voorzien is van financiële middelen voor uitvoering. Is dit niet het geval, dan valt het project onder ‘uitwerking’. Zie voetnoot. • Voorbeeld Bosch Centraal.	• Maatregel op hoofdlijn bekend. Uitwerking in varianten en kosten. • Er moet nog besloten worden financiële middelen toe te kennen om het project te kunnen realiseren. • Voorbeelden zijn de gepauzeerde wegenprojecten.	• Opgave staat centraal. Bijvoorbeeld vraagstuk op gebieds- of corridorniveau. Maatregelen moeten nog bepaald worden. • Vorm: MIRT-onderzoek, gebiedsuitwerking, netwerkstrategie. • Voorbeeld spoorzone Oss.	• Opstellen van beleid of toekomstvisie. • Voorbeeld is het opstarten van een onderzoek naar de impact die de energietransitie heeft op het MMA-gebied voor wat betreft goederenvervoer.
Wijze van prioritering	Prioriteit voor realisatie van deze projecten.	Prioriteit voor realisatie van deze projecten.	Inhoudelijke prioritering van projecten binnen.	Inhoudelijke prioritering binnen MMA van opgaven.	
Toelichting	Sturen op uitvoeringskracht en afronden.	Keuze is geen nieuwe prioritering te doen van projecten die gefinancierd zijn. Aan bestaande projectprioriteiten wordt dus vastgehouden.	Projecten zijn vaak binnen het BO MIRT vastgesteld als opgave of project en staan inhoudelijk niet ter discussie. Maar niet alles kan tegelijkertijd, waardoor prioritering nodig is.	Prioriteit toekennen aan een van de opgaven betekent dat de betreffende opgave met prioriteit wordt uitgewerkt en vervolgens kan opschuiven naar ‘uitwerking’. Ook voor onderzoeken geldt dat niet alles tegelijk kan en prioriteren dus nodig is. Vervolgstap binnen de adaptieve MMA is dat een project kan doorschuiven naar ‘uitwerking maatregel’.	

Ontwikkelpad voor bouwsteen hoofdnetwerken weg (inclusief multimodaal gebruik middels BRT/HOV en hubs)

Leeswijzer ontwikkelpaden

Hierna volgen de ontwikkelpaden voor ‘bouwsteen hoofdnetwerken Weg’, ‘bouwsteen hoofdnetwerken spoor’ en ‘bouwsteen goederen’. De ontwikkelpaden zijn als volgt opgebouwd:

- Toelichting op inhoud pad en ontwikkellijnen
- Beschrijving van de prioritering van de projecten binnen de bouwsteen
- Schematische weergave van het ontwikkelpad

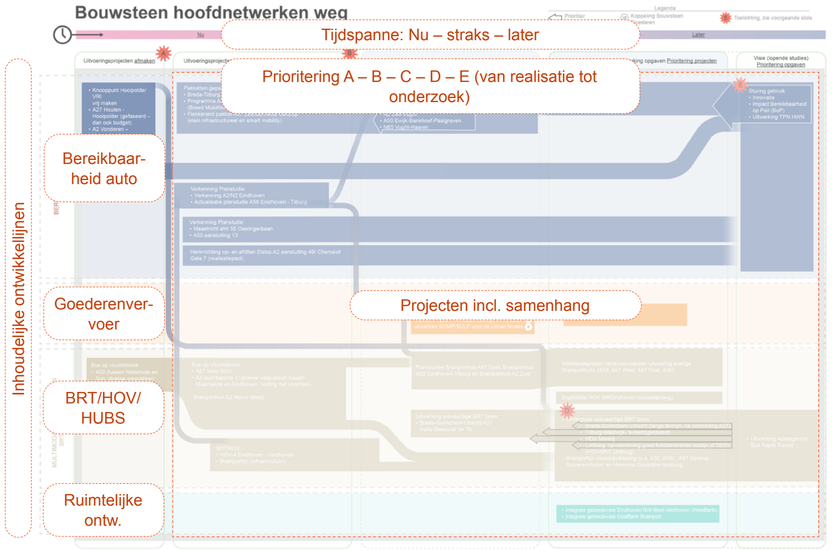
Toelichting ontwikkelpad bouwsteen hoofdnetwerken weg

Het ontwikkelpad geeft voor de bouwsteen hoofdnetwerken weg inhoud aan de prioritering:

- **Fasen van project en opgaven**. De projecten en opgaven zijn ingedeeld naar de eerder beschreven projectfasen: uitvoering, voorbereiding, uitwerking, onderzoeken, visie/beleid.

- **Inhoudelijke ontwikkellijnen.** Horizontaal zijn ontwikkellijnen aangegeven. Deze geven opeenvolgende stappen weer waarmee aan een opgave gewerkt wordt. Voor bereikbaarheid auto wordt op een aantal wegen bijvoorbeeld nu gewerkt aan capaciteitsuitbreiding (bijvoorbeeld de A27 en A58 Eindhoven - Tilburg) en zal toekomstige verdere groei worden opgevangen vanuit een bredere aanpak voor innovatie en gedrag. Op wegen waar de capaciteitsuitbreiding gepauzeerd is (gepauzeerde projecten) wordt nu gewerkt aan pakketten maatregelen om de bereikbaarheid te stutten en wordt later gekeken hoe de gepauzeerde projecten herstart kunnen worden. Ook voor de multimodale maatregelen (HOV/BRT via hoofdnetwerken weg en hubs), goederenvervoer en ruimtelijke raakvlakken zijn er dit soort ontwikkellijnen.

- **Inhoudelijke prioritering.** De prioriteitsstelling conform de eerder geformuleerde uitgangspunten is aangegeven in de letters A t/m E en met pijlen. Deze pijlen geven aan dat er een groot inhoudelijk belang is om de betreffende projecten na afronding van de betreffende projectstap verder te brengen in de volgende fase. Dat betekent bijvoorbeeld concreet het starten van een verkenning (project) of het starten van een (MIRT) onderzoek om een opgave uit te werken. Hoe langer de pijl, hoe groter de prioriteit.



Leeswijzer ontwikkelpad

Ontwikkelpad voor bouwsteen hoofdnetwerken weg (inclusief multimodaal gebruik middels BRT/HOV en hubs)

Ontwikkelpad - beschrijving prioritering projecten bouwsteen hoofdnetwerken weg

Zie volgende pagina voor de schematische weergave van het ontwikkelpad. Toelichting op de aangebrachte prioritering (letters komen overeen met nummering binnen het schema, zie rode sterretjes in bovenste balk):

A. Er is prioriteit voor realisatie van projecten in de realisatiefase. Dit zijn bestuurlijk vastgestelde plannen. Er is geen prioritering binnen deze projecten. Op al deze projecten wordt gestuurd op uitvoering conform plan.

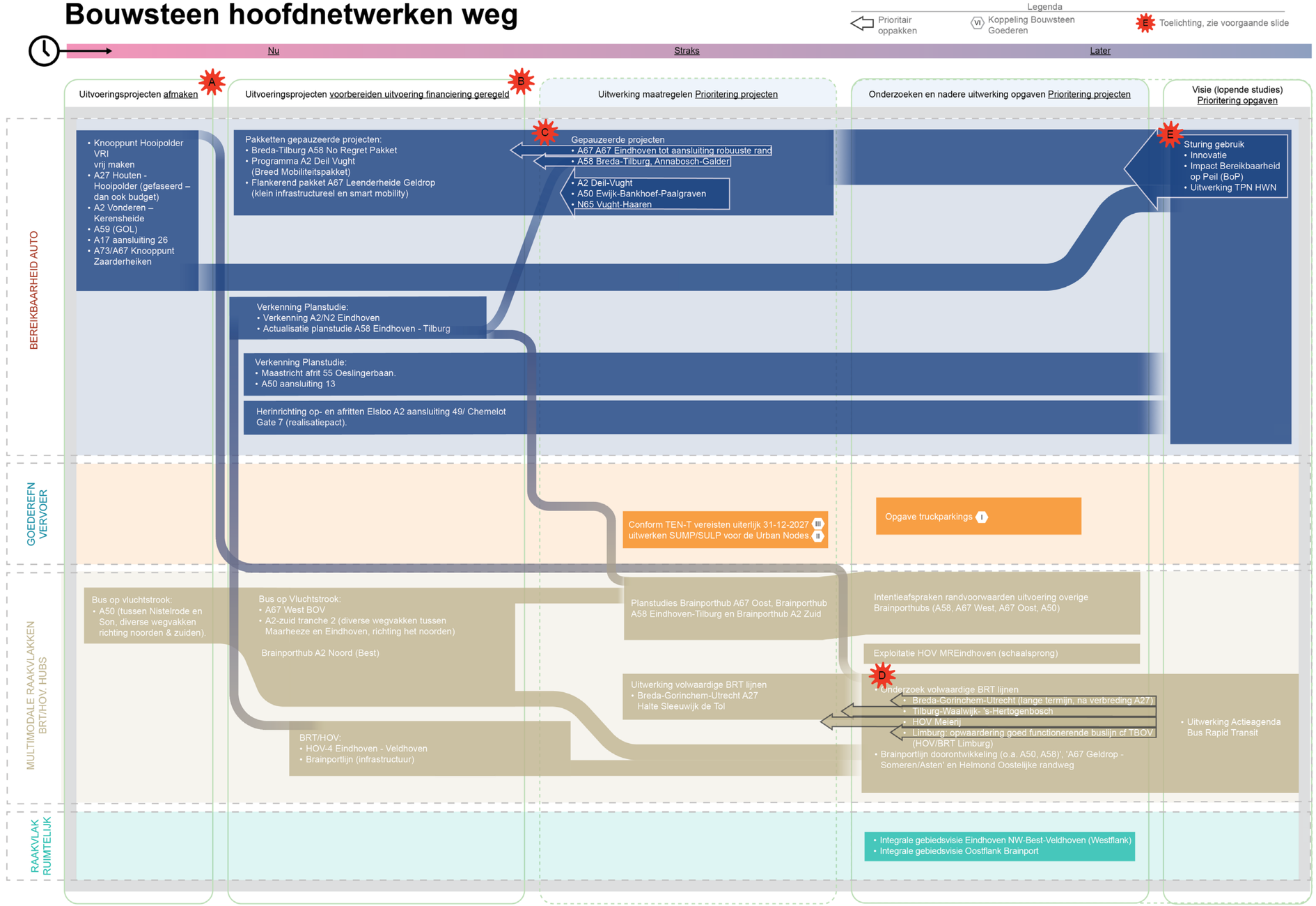
B. Er is prioriteit voor bestaande projecten met financiering. Er is geen prioritering binnen deze projecten. Op al deze projecten wordt gestuurd op uitvoering. Bij eventuele tekorten is realisatie van deze projecten dus prioritair op nieuwe ambities.

C. Bij ruimte voor nieuwe projecten is er prioriteit voor de gepauzeerde projecten. Binnen deze projecten is de inhoudelijke voorkeur van de MMA om als eerste projecten mogelijk te maken op corridors die essentieel zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling (wonen en werken) van Zuid-Nederland en waar meerdere netwerkfuncties bij elkaar komen. De A67 Eindhoven tot de aansluiting van de robuuste rand heeft een sterk belang vanuit zowel de verstedelijkingsopgave van de Brainport als de essentiële functie voor goederenvervoer. De A58 Tilburg – Breda, inclusief Sint Annabosch-Galder, heeft een sterk belang vanwege de samenloop van de verstedelijkingsopgave van een groot deel van Brabant en de cruciale ligging in het netwerk van Zuid-Nederland waarbij meerdere functies en schaalniveaus samenkomen. Nadere concretisering van de militaire opgaven kan nog leiden tot extra prioriteit op deze onderdelen van de grote goederencorridors.

D. Realisatie van HOV/BRT is een belangrijke opgave binnen de MMA. Vanuit het belang van de verstedelijking en kansen voor een mobiliteitstransitie op de corridors in de Brainportregio is er hoge prioriteit voor BRT Meierij. Op deze corridor is er door de reeds beschikbare WoKT-woningbouwmiddelen en mogelijkheden voor bus op de vluchtstrook ook de mogelijkheid de eerste stappen te zetten. Deze redenering geldt in iets mindere mate voor de corridor Tilburg-Waalwijk-‘s-Hertogenbosch. Op de A27-corridor is de relatie met verstedelijking minder aanwezig en is de eerste prioriteit de realisatie van de capaciteitsuitbreiding op de A27. Maatregelen ter versterking van de HOV-verbinding op de A27-corridor naar BRT-kwaliteit liggen verder in de tijd.

E. Voor het opvangen van toekomstige groei is een aanpak gericht op innovatie, vraagsturing, multimodaliteit en ontwikkelend beheer essentieel. Uitwerking van die onderdelen richting een concrete aanpak die bijdraagt aan een toekomstvast wegennet is daarom van groot belang.

Bouwsteen hoofdnetwerken weg



Ontwikkelpad voor bouwsteen hoofdnetwerken spoor (1)

Ontwikkelpad - beschrijving prioritering projecten bouwsteen hoofdnetwerken spoor
Het ontwikkelpad geeft voor de bouwsteen hoofdnetwerken spoor inhoud aan de prioritering:

Fasen van project en opgaven. De projecten en opgaven zijn ingedeeld naar de eerder beschreven projectfasen: uitvoering, voorbereiding, uitwerking, onderzoeken, visie/beleid.

Inhoudelijke ontwikkellijnen. Horizontaal zijn ontwikkellijnen aangegeven. Deze geven opeenvolgende stappen weer waarmee aan een opgave gewerkt wordt. Voor de bouwsteen hoofdnetwerken spoor zijn die ontwikkellijnen geografisch weergegeven voor Brainportregio, Limburg, grensoverstijgende verbindingen, Midden- en West-Brabant en de regio ‘s-Hertogenbosch.
Ook is er een ontwikkellijn voor goederen. Bij het spoor zijn er veel relaties tussen de ontwikkellijnen. Een treinverbinding Eindhoven – Antwerpen is bijvoorbeeld zowel afhankelijk van voldoende capaciteit op spoorknoop Eindhoven als op het traject Tilburg – Breda. De belangrijkste relaties tussen de ontwikkellijnen in het ontwikkelpad zijn:

- Goederenvervoer en reizigersvervoer in de verschillende gebieden zijn afhankelijk van stappen op dezelfde corridors. Die afhankelijkheden zijn er sterk op: Breda – Tilburg, Eindhoven – Venlo – Düsseldorf, Maaslijn en diverse emplacementen en stationsgebieden.

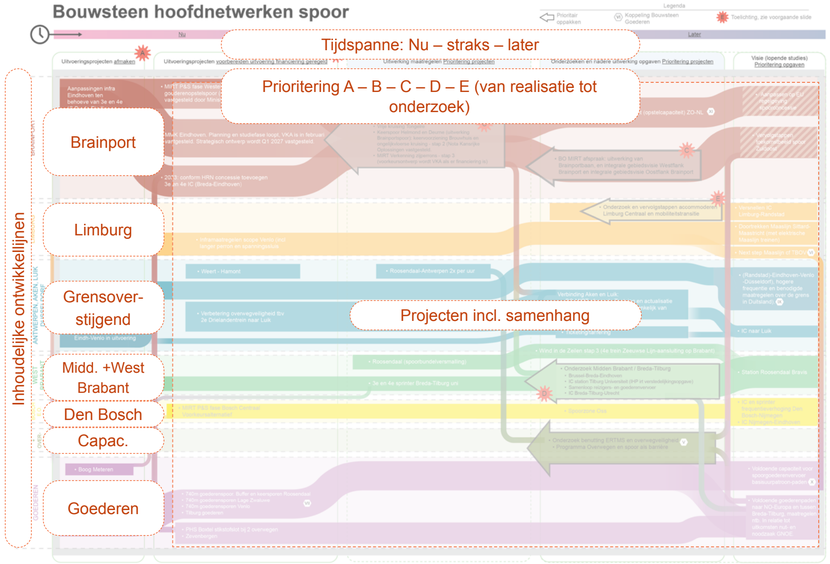
- De ontwikkeling van spoorknoop Eindhoven (8 perronsporen, kruising Tongelre) is bepalend binnen de Brainportregio maar ook in productstappen voor Limburg (inclusief Aken/Luik), Düsseldorf en Eindhoven - Breda - Antwerpen.

- De Tilburg - Breda verbinding raakt zowel reizigers- als goederenvervoer op meerdere ontwikkelpaden.

- ERTMS en wegnemen van ongelijkvloerse kruisingen kan leiden tot betere benutting en daarmee realisatie van meerdere ambities voor toekomstige productstappen.

- Projecten dragen aan meerdere doelen bij. Opwaardering Maaslijn is bijvoorbeeld primair een project voor verbetering van personenvervoer, maar draagt ook bij aan goederenvervoer.

Inhoudelijke prioritering. De prioriteitsstelling conform de eerder geformuleerde uitgangspunten is aangegeven in de letters A t/m E en de blauwe pijlen. De pijlen geven het inhoudelijke belang aan om de betreffende projecten na afronding van de betreffende projectstap verder te brengen in de volgende fase. Dit betekent bijvoorbeeld concreet het starten van een verkenning (project) of het starten van een (MIRT) onderzoek om een opgave uit te werken.



Leeswijzer ontwikkelpad

Ontwikkelpad voor bouwsteen hoofdnetwerken spoor (2)

Toelichting op de aangebrachte prioritering (letters komen overeen met nummering binnen het schema):

A. Er is prioriteit voor realisatie van projecten in de realisatiefase. Dit zijn bestuurlijk vastgestelde plannen. Er is geen prioritering binnen deze projecten. Op al deze projecten wordt gestuurd op uitvoering conform plan.

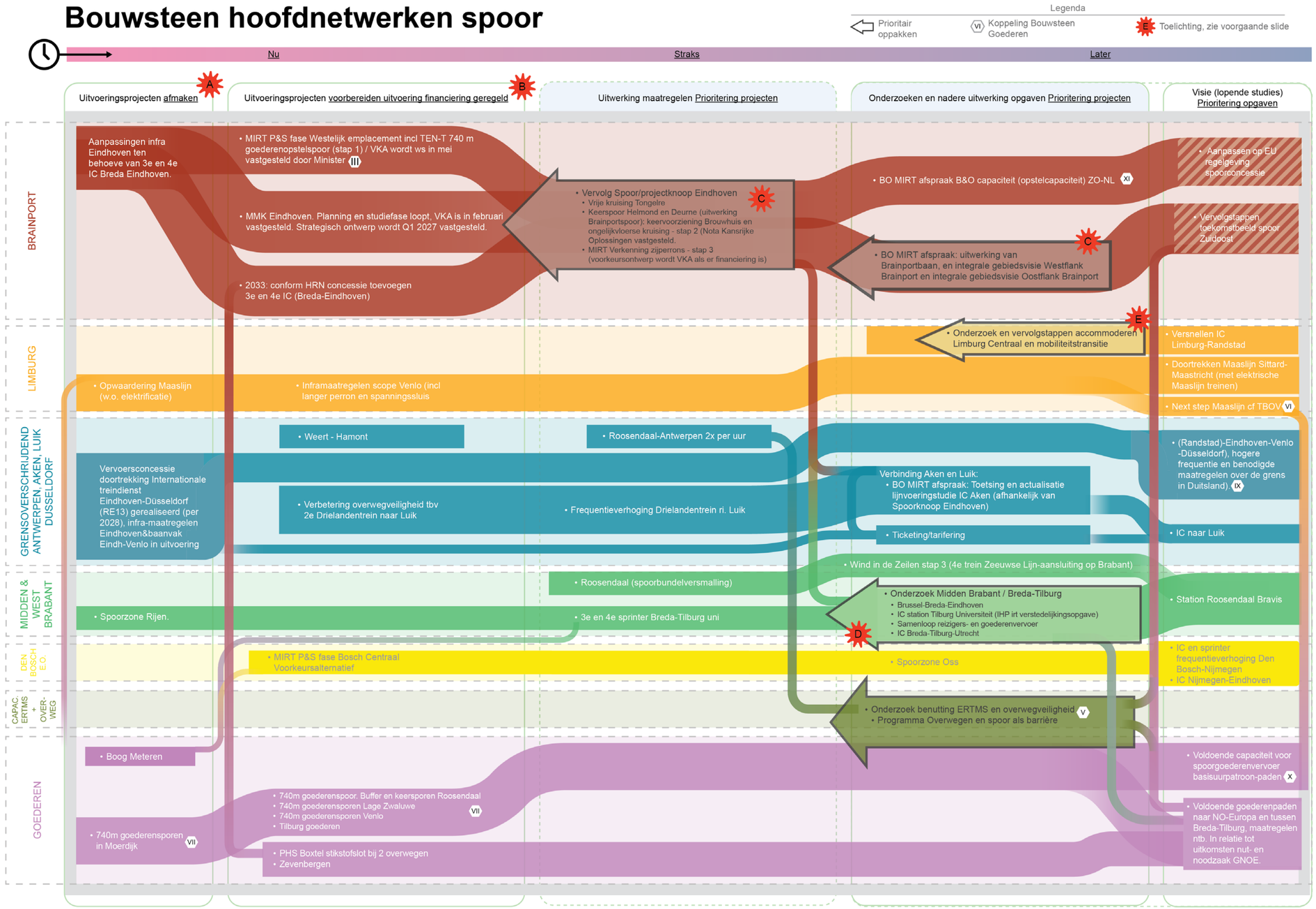
B. Er is prioriteit voor bestaande projecten met financiering. Er is geen prioritering binnen deze projecten. Op al deze projecten wordt gestuurd op uitvoering. Bij eventuele tekorten is realisatie van deze projecten dus prioritair op nieuwe ambities.

C. Vervolgstappen na realisatie van projecten uit A en B, zoals Bosch Centraal en MMK Eindhoven, richten zich als eerste op stappen die bijdragen aan meerdere opgaven in Zuid-Nederland. Het vastgestelde Ontwikkelpad Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland en de aan de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december 2023 geaccordeerde landelijke doorgroeireferentie en bijbehorende werkwijze zijn hierbij leidend. Nieuwe ontwikkelingen die dan als eerste aan de orde zijn: 8 perronsporen Eindhoven, ongelijkvloerse kruising Tongelre en keermogelijkheid Helmond/Deurne. Deze stappen zijn noodzakelijk voor uitbouw van de verbindingen naar Limburg (grensoverstijgend Aken/ Luik/Düsseldorf), Eindhoven - Brussel en voor verdere bediening in de Brainport, zoals wordt onderzocht in de integrale gebiedsvisie Eindhoven Noordwest – Best – Veldhoven en uitwerking van het Brainportbaan-concept Best – Helmond – Deurne (MIRT-afspraken januari 2026).

D. Belangrijke onderzoeksprioriteiten zijn de Midden-Brabant Corridor (Tilburg-Breda) waar meerdere opgaven en ambities voor goederen en personen samenkomen. Hier is inzicht nodig in de samenhang van deze opgaven en ambities met productstappen en infra-investeringen. Een prioritaire onderzoeksopgave in heel Zuid-Nederland is om te kijken welke productstappen mogelijk gemaakt kunnen worden door optimale benutting van ERTMS-invoering en het wegnemen van ongelijkvloerse kruisingen. Daarbij wordt gezocht naar kansen waarbij veiligheid, leefbaarheid, verstedelijking en nieuwe productstappen op het spoor worden gediend.

E. Binnen de ambities voor de langere termijn ligt er een onderzoeksvraag voor het vervolg op Limburg Centraal. Binnen Limburg Centraal maken Rijk en regio afspraken over verstedelijking rond de zes Limburgse intercity stations. De onderzoeksopgave richt zich op actualisatie van de ambities voor stappen in het Limburgse spoornetwerk, zoals die zijn opgenomen in de MMA (zie deel II).

Bouwsteen hoofdnetwerken spoor



Ontwikkelpad bouwsteen goederen

Ontwikkelpad - beschrijving prioritering projecten bouwsteen goederen
Het ontwikkelpad geeft voor de bouwsteen goederen inhoud aan de prioritering:

Fasen van project en opgaven. De projecten en opgaven zijn ingedeeld naar de eerder beschreven projectfasen: uitvoering, voorbereiding, uitwerking, onderzoeken, visie/beleid.

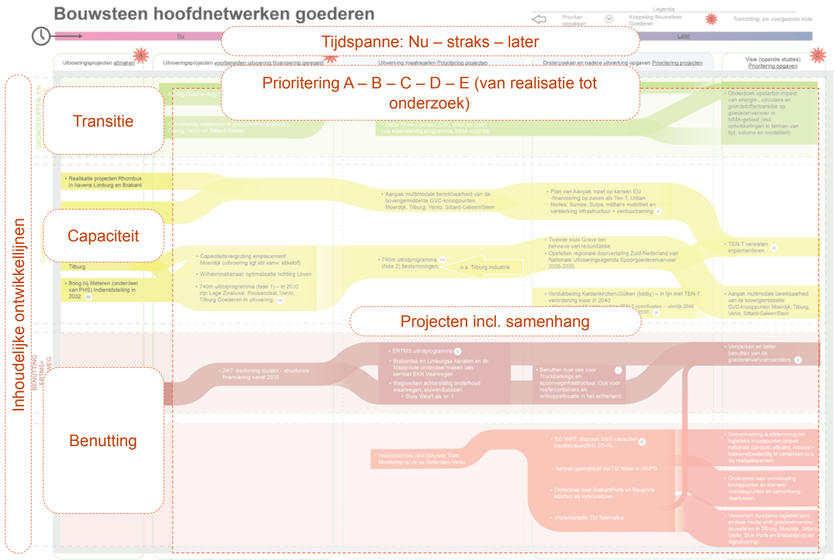
Inhoudelijke ontwikkellijnen. Horizontaal zijn ontwikkellijnen aangegeven. Deze geven opeenvolgende stappen weer waarmee aan een opgave gewerkt wordt. Voor de bouwsteen goederen zijn die ontwikkellijnen thematisch weergegeven voor de energietransitie, grondstoffentransitie, transitie algemeen, weerbaarheid en generieke projecten. De ontwikkellijnen omvatten primair de projecten en opgaven die specifiek gericht zijn op het goederenvervoer, zowel onderzoeken en programma's als infraprojecten gericht op water, buis, spoor, weg en multimodale knopen. Daarnaast zijn er in Zuid-Nederland veel projecten op het spoor en de weg die zowel de bereikbaarheid voor goederen als die van personen dienen. Deze zijn primair opgenomen bij de bouwstenen hoofdnetwerken 'weg' en 'spoor'. In sommige gevallen zijn projecten zowel bij goederen als bij spoor of weg opgenomen om de inhoudelijke samenhang in de ontwikkelpaden goed weer te geven.

Inhoudelijke prioritering.

A. Er is prioriteit voor projecten in de realisatiefase. Dit zijn bestuurlijk vastgestelde plannen. Er is geen prioritering binnen deze projecten. Op al deze projecten wordt gestuurd op uitvoering conform plan.

B. Er is prioriteit voor bestaande projecten met financiering. Er is geen prioritering binnen deze projecten. Op al deze projecten wordt gestuurd op uitvoering. Bij eventuele tekorten is realisatie van deze projecten dus prioritair op nieuwe ambities.

C. Verdere prioritering vraagt om het concretiseren van de multimodale visie op goederenvervoer door Rijk en regio. Op basis daarvan kunnen dan na realisatie van de reeds overeengekomen projecten nadere afspraken worden gemaakt over nieuwe initiatieven. Het concretiseren van de multimodale visie op goederenvervoer is daarom een belangrijke onderzoeksprioriteit.



Leeswijzer ontwikkelpad

Bouwsteen hoofdnetwerken goederen



2

Hoofdrapportage en onderbouwing

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

23-10-2025

Merk op: Dit deel is al eerder vastgesteld in de Programmaraad. In deze versie zijn beperkte tekstuele verbeteringen doorgevoerd en aanpassingen op de teksten over prijsbeleid.[2]

[2] Op de Programmaraad van 23 oktober 2025 is de MMA-rapportage vastgesteld (wat nu deel II - Hoofdrapportage en onderbouwing - is). Op de Programmaraad van 17 juni 2026 is daarbij het onderdeel 'nationaal prijsbeleid' (Betalen naar Gebruik) in de MMA geformuleerd, als onderdeel van de bredere maatregel 'prijsbeleid'. In deze versie is deze aanpassing verwerkt.



SmartwayZ.NL

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

Managementsamenvatting - I

Het blijft van groot belang dat Zuid-Nederland (inter)nationaal toegankelijk en bereikbaar is voor inwoners, werknemers, bezoekers en vervoerders. Er moeten keuzes worden gemaakt over de inrichting van het mobiliteitssysteem en de aanpak van bereikbaarheidsopgaven, in samenhang met verstedelijking, economische ontwikkeling en brede welvaart. Samenwerking tussen Rijk en regio om Zuid-Nederland toegankelijk te houden voor iedereen is daarmee belangrijker dan ooit, zeker door het pauzeren van enkele infraprojecten op het hoofdwegennet en de afnemende beschikbaarheid van publieke middelen.

MMA Zuid-Nederland

De Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland komt voort uit de afspraken uit het BO MIRT 2023. De MMA is een bereikbaarheidsagenda voor Zuid-Nederland waarin een gezamenlijk beeld van de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en (gefaseerde) aanpak van samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid wordt gevormd, gericht op het bevorderen van de brede welvaart.

De MMA kijkt vooruit naar 2040 en geeft daarbij aan welke stappen en systeemkeuzes op korte, middellange en lange termijn nodig zijn. Zo wil de MMA bijdragen aan:

- Het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland.
- De aanpak van de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven (voor personen- en goederenvervoer).
- Het faciliteren van de ruimtelijk-economische strategie/ verstedelijkingsstrategie.

Rijk en regio gebruiken de MMA als leidraad bij het afwegen en prioriteren van keuzes binnen het mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland.

Tegelijkertijd kan de MMA dienen om mobiliteitsopgaven te agenderen binnen de andere beleidsdomeinen, bijvoorbeeld ruimte, gezondheid, economie en voorzieningen en daarnaast dienen als agenderingsdocument richting Europa.

Ambitie multimodaal mobiliteitssysteem 2040 Zuid-Nederland

Rijk en regio hebben de ambitie voor het multimodale mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland (2040) uitgewerkt op basis van analyse van de hoofdopgaven voor Zuid-Nederland en de scenariostudie en hebben deze ambitie als volgt verwoord:

> “Het multimodale mobiliteitssysteem in Zuid–Nederland in 2040 draagt bij aan de brede welvaartsdoelen en maakt de gewenste verstedelijkingsopgave voor Zuid-Nederland mogelijk. De Daily Urban Systems van Zuid–Nederland zijn ingericht op de mobiliteitstransitie en op multimodale verbindingen die de “ketenreis” mogelijk maken. Dit betekent dat er voor alle inwoners in alle gebiedstypen meerdere mogelijkheden zijn om te reizen en dat de gebieden bereikbaar zijn, maar de manier waarop verschilt per gebied (onderscheid tussen stedelijk en niet-stedelijk gebied). Per gebied wordt vanuit de brede welvaartsdoelen (inclusief inclusie) sterk ingezet op de manier van reizen die het beste past bij de gebruiker. Voor goederen geldt dat er een duurzame en veilige verdeling van goederenstromen op verschillende schaalniveaus is. Die draagt bij aan de economische ontwikkeling van Zuid-Nederland met minimale negatieve impact op de leefbaarheid. Door sterker te kiezen welke modaliteiten gefaciliteerd worden, is bereikbaarheid voor iedereen haalbaar (betaalbaar en toegankelijk) en wordt deze minder autoafhankelijk (meer keuzevrijheid) op een manier die ook past binnen kwaliteit in leefbaarheid, gezondheid en veiligheid.
>
> De logistiek is multimodaal ingericht, met een modal shift naar water, buis en spoor voor leveringszekerheid en leefkwaliteit. Hiermee wordt invulling gegeven aan brede welvaart en zijn leefomgeving, veiligheid en gezondheid volwaardig in balans met bereikbaarheid.”

Vier primaire ontwikkelprincipes

Om de gezamenlijke ambitie voor het multimodale mobiliteitssysteem 2040 Zuid–Nederland volgens het hoofdkompas Brede Welvaart uit te voeren, zijn voor de lange termijn vier primaire ontwikkelprincipes geformuleerd:

1. Het mobiliteitssysteem versterkt de gewenste verstedelijkingsambities op het gebied van wonen en economie. Daarbij vindt verstedelijking als eerste plaats op de huidige multimodaal bereikbare plekken, binnenstedelijk en nabij HOV, met daarbij ook aandacht voor reismogelijkheden als deelmobiliteit.
2. Binnen Zuid-Nederland ontwikkelen we verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen met ieder hun eigen voorkeursmodaliteiten afhankelijk van de gebiedstypologie inclusief goederenvervoer. Dat betekent de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd:
    - zoals ‘hoogstedelijk’ primair gericht op voetganger, fiets, OV en de knooppunten (inclusief fietsparkeren);
    - terwijl in/van/naar ‘midden-laagstedelijk’ gebied de (elektrische) fiets en auto (met onder andere ook mogelijkheden voor deelmobiliteit) een belangrijke rol vervullen;
    - en met aandacht voor mobiliteitstransitie als maatwerk (met o.a. publieke mobiliteit) voor stad en dorp;

Managementsamenvatting - II

3. Bij te maken beleidskeuzes in het mobiliteitssysteem worden alle vier de brede-welvaartsaspecten (bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, leefomgeving) volwaardig beschouwd;
4. Het mobiliteitssysteem van de hoofdnetwerken is multimodaal, betrouwbaar, samenhangend en robuust voor zowel personen als goederen en faciliteert de ketenreis en goede grensoverstijgende verbindingen.

Van ambitie en ontwikkelprincipes naar een Ontwikkelpad

Op basis van de ambitie voor het multimodale mobiliteitssysteem 2040, de ontwikkelprincipes en de bouwstenen (gekoppeld aan de verschillende opgaven) is een stapsgewijze aanpak ontwikkeld: het Ontwikkelpad. Wanneer we de gezamenlijke ambitie willen behalen, moet op het volledige palet aan bouwstenen (voor alle modaliteiten en de verschillende schaalniveaus) ingezet worden. Van fiets tot OV, logistiek en auto. Per bouwsteen is een concretisering gemaakt in de vorm van lopende en toekomstig noodzakelijke maatregelen. Daarbij is gebruikgemaakt van kennis en expertise van Rijk en regio en lopende Rijk-regiotrajecten.

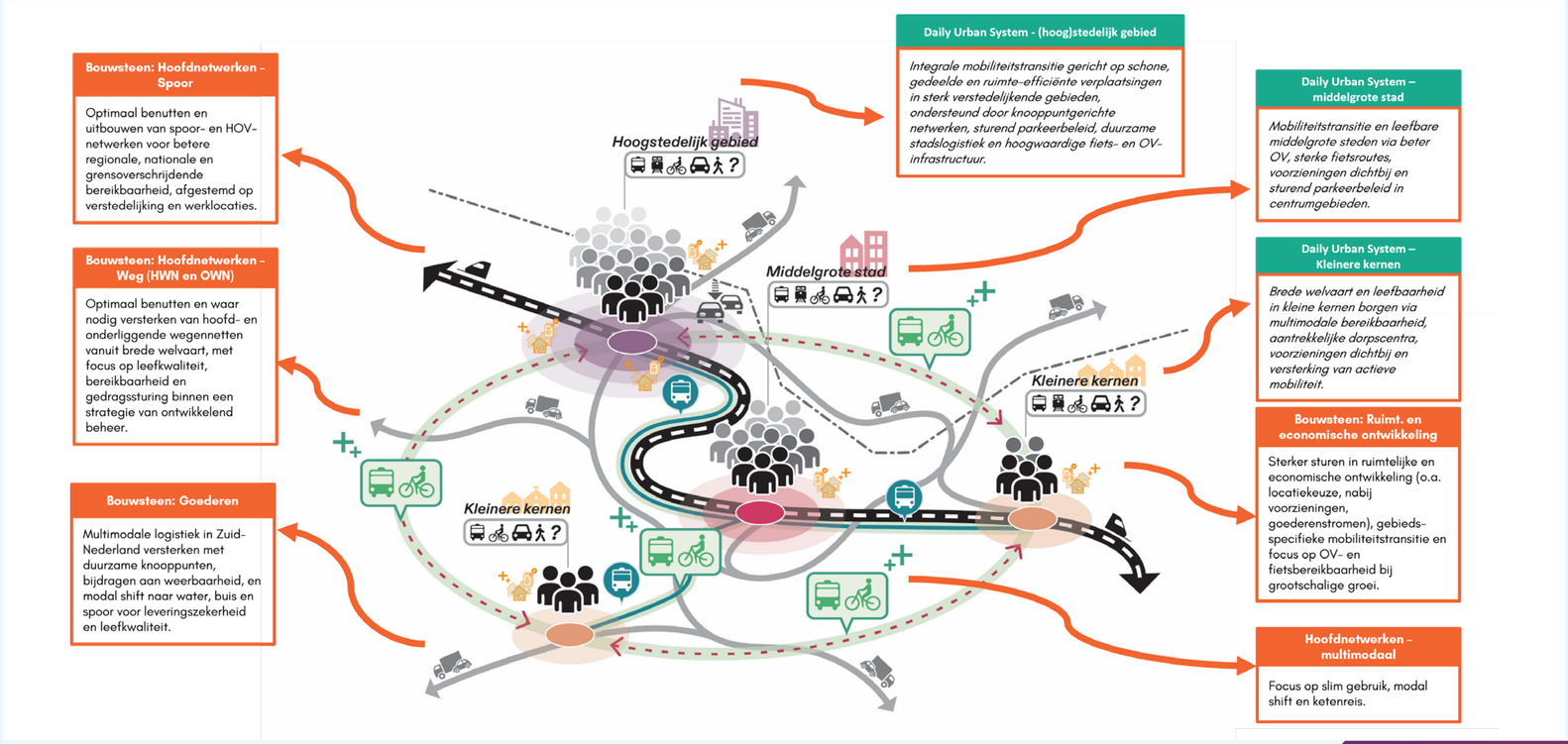
Het Ontwikkelpad MMA - contouren

Het huidige Ontwikkelpad dat in de MMA is opgenomen, laat zien hoe we met een samenhangende aanpak op korte, middellange en lange termijn toewerken naar één multimodaal mobiliteitssysteem voor Zuid-Nederland. De ontwikkeling naar het multimodale mobiliteitssysteem in 2040 vraagt dat alle middelen worden aangewend: ontwikkelend beheer van bestaande infrastructuur, ruimtelijke ordening, een sturend mobiliteitsbeleid (gedragsaanpak), organisatie & informatie, innovatie én realisatie van de nieuwe en uit te breiden onderdelen van het mobiliteitssysteem.

Het succes van de MMA valt of staat bij deze inzet over de volle breedte. Gedeeltelijk door maatregelen (beleid, infra, gedrag, onderzoek etc.) op te nemen in de MMA, gedeeltelijk door te agenderen in de daarvoor bestemde gremia (bijv. NOVEX Stedelijk Brabant, Limburg Centraal, en (ruimtelijk) economische trajecten).

Ontwikkelpad per bouwsteen

Het multimodale mobiliteitssysteem is per schaalniveau uitgewerkt op basis van onderstaande bouwstenen. Per bouwsteen is tevens een overzicht van concrete maatregelen (projecten, onderzoeken, beleid) binnen die bouwstenen uitgezet in de tijd (korte, middellange of langere termijn). Uitwerking van prioritering en fasering is een vervolgstap.



Managementsamenvatting - III

Effectbepaling

De conclusies over effecten zijn gebaseerd op kwantitatieve en kwalitatieve analyse. De kwantitatieve analyse is uitgevoerd met quickscanmodel MoveMeter. Hiermee zijn effecten bepaald op:

- Ontwikkeling van bereikbaarheid voor personen.
- Ontwikkeling van gebruik van de verschillende vervoerswijzen (modal split).
- Gebruik en functioneren van de hoofdnetwerken.

Kwalitatief zijn ook conclusies opgenomen met betrekking tot de aspecten gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze conclusies bouwen voort op de kwantitatieve analyse. Een verschuiving van autogebruik naar fietsgebruik (kwantitatief) is bijvoorbeeld onderbouwing voor een positief effect op leefomgeving en gezondheid (kwalitatief).

De volledige MMA leidt tot toename van de bereikbaarheid ten opzichte van de referentie 2040 voor alle modaliteiten; 13-15% voor auto, 21-24% voor OV en 25% voor fiets.

Daarbij stijgt het fietsgebruik met 6% en het openbaar vervoer gebruik met 4%. Het autogebruik neemt 7% af.

In de tabel rechts staan de conclusies per thema.

Thema	Effect bereikbaarheid	Effecten leefbaarheid, gezondheid en veiligheid
Ruimtelijk-economisch. Aanpassingen locaties woningbouw en nieuwe werkgelegenheid.	Verschuiving van autogebruik naar fiets en openbaar vervoer. Op specifieke wegvakken op de hoofdnetten zijn de effecten beperkt, maar wel zichtbaar in grote gebieden. In heel Zuid-Nederland is er een afname van autoverkeer met circa 4%. Dat is vergelijkbaar met het effect van alle mobiliteitsmaatregelen in deze effectbepaling bij elkaar. Dus ‘ruimtelijk’ en ‘mobiliteit’ leveren ongeveer een gelijke bijdrage. Op drukkere wegvakken zal in de spits wel een deel van de winst weer wegvallen doordat de betere doorstroming nieuwe vraag aantrekt. Dit effect is in het gebruikte quickscanmodel niet meegenomen.	Positieve effecten op basis van verschuiving in vervoerswijzen en grotere nabijheid van voorzieningen en wonen-werken. Aandachtspunt ten aanzien van voorzieningenpeil in kernen waarin minder woningen gebouwd worden.
Auto	Er is een groot effect ter plekke van de gepauzeerde projecten ten gevolge van realisatie van die projecten. Daar verdwijnt filevorming grotendeels en dit betreft het merendeel van trajecten in Zuid-Nederland met verwachte filevorming in 2040. De situatie is wel heel kritisch op de A59, A50, A17, A2/N2, A67 west, A73, en ook opnieuw op de A58 Tilburg-Eindhoven. De afwikkeling op het wegennet is dus erg gevoelig voor nieuwe groei en voor het effect van extra vraag door verbeterde doorstroming dat niet in het quickscanmodel zit. De maatregel is dus effectief voor bereikbaarheid via de weg, maar voor blijvend effect is het ook nodig verdere groei van autoverkeer op de plekken waar dit kan en gewenst is, af te remmen en te spreiden. Zorg voor de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd.	Positieve effecten door minder congestie en sluipverkeer voor veiligheid, gezondheid en leefbaarheid. Negatieve effecten op klimaat en luchtkwaliteit door toename autoverkeer. Bovendien is er kans op nieuwe congestie en daarmee verlies van baten door toename van de vraag. Balans dus met name bepaald door de mate waarin het lukt verbeteringen aan het wegennet samen te laten gaan met het afremmen en spreiden van de groei waar dit kan en gewenst is.
Openbaar vervoer – spoor, BRT/HOV	Hogere frequenties van de trein hebben een beperkt positief effect op de bereikbaarheid door kortere wachttijden en meer directe verbindingen. Bovendien ontstaat er meer draagvlak voor hogere frequenties bij vraaggroei door sturend mobiliteitsbeleid en verstedelijking. Introductie van BRT/HOV biedt nieuwe verbindingen die het in effectbepaling goed doen, zowel in betere bereikbaarheid als in gebruik. Het resultaat is wel sterk afhankelijk van de kwaliteit. Nu is de aanname gedaan van hoge frequenties, rechtstreekse lijnen en vrije doorstroming. Inleveren op die kwaliteit gaat sterk ten koste van gebruik en bereikbaarheidswinst.	Positieve effecten door verschuiving van auto naar openbaar vervoer voor leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Dat effect is voor openbaar vervoer sterk afhankelijk van de optelsom van maatregelen: ruimtelijk, stvurend (mobiliteitstransitiemaatregelen, kosten mobiliteit) en kwaliteit van het openbaar vervoer.
Fiets	Er is een groot effect in groei van fietsgebruik in en rond steden, en in een betere bereikbaarheid. Dit effect hangt samen met mobiliteitstransitiemaatregelen in stedelijk gebied. Overstap vanuit de auto vindt in het stedelijk gebied vooral plaats bij verplaatsingen over korte afstand en die overstap is merendeels naar de fiets. Dit bevestigt dus het belang van de fiets voor verstedelijking en voor de mobiliteitstransitie in en rond de steden, juist ook in verbinding met regionale omgeving.	Positieve effecten voor gezondheid en leefkwaliteit. Effect op verkeersveiligheid afhankelijk van goede fietsnetwerken en lokale oplossingen voor het beperken van fiets-autoconflicten.
Mobiliteitstransitie maatregelen stedelijk gebied, parkeren, hubs, etc.	Groot effect in en om de steden waarbij het effect het grootste is op korte afstanden en klein bij reizen over lange afstanden. Met name in en rond de steden zijn deze maatregelen essentieel voor verstedelijking in combinatie met bereikbaarheid. Het effect onderstreept het belang van parkeren binnen de mix van mobiliteitstransitiemaatregelen.	Sterk positieve effecten voor gezondheid, leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Zowel via verschuiving van auto naar fiets, en in mindere mate OV, als via lagere snelheid van het autoverkeer en autoluwe wegen in het stedelijk gebied.
Kosten mobiliteit	Groot effect over de hele linie. Leidt tot verschuiving van auto naar fiets en OV op alle wegtypen.	Positieve effecten voor gezondheid en leefkwaliteit. Effect op verkeers-veiligheid is afhankelijk van goede fietsnetwerken en lokale oplossingen voor het beperken van fiets-autoconflicten. Samen met ruimtelijk-economische verschuivingen is dit de enige maatregel die leidt tot een substantiële afname van het autoverkeer op het hoofdnetwerk.

Managementsamenvatting - IV

Vervolg - adaptief Ontwikkelpad en bekostiging

Er wordt toegewerkt naar passende bekostigingsafspraken. Rijk en regio gebruiken dit vervolgens als leidraad bij het afwegen en prioriteren van keuzes binnen het mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland. Waar het huidige ontwikkelpad de gezamenlijke koers en inhoudelijke richting schetst, vertaalt het adaptieve ontwikkelpad deze visie naar concrete, uitvoerbare stappen. Zo blijft de koers richting 2040 duidelijk, maar met de flexibiliteit om bij te sturen wanneer omstandigheden veranderen.

Periodiek vindt besluitvorming plaats over die opgaven waarover overeenstemming is. Tevens wordt de voortgang gemonitord.

Binnen SmartwayZ.NL wordt ook gewerkt aan onderdelen die de ambities van de MMA voor het mobiliteitssysteem kunnen versnellen. Het betreft coördinatie op het gebied van ‘gedragsaanpak’, ‘innovatie’ en het ‘ontwikkelend beheer’ (synergie tussen instandhoudingsopgave en ontwikkeling van wegen en spoor).



Inhoudsopgave

A Aanleiding en context - “Waarom een MMA?” 24
Aanleiding en context
Positie MMA
Samenhang

B Ontwikkeling & opgaven richting 2040 28
Hoofdopgaven

C Agenda naar 2040 32
Gezamenlijke ambitie
Ontwikkelprincipes

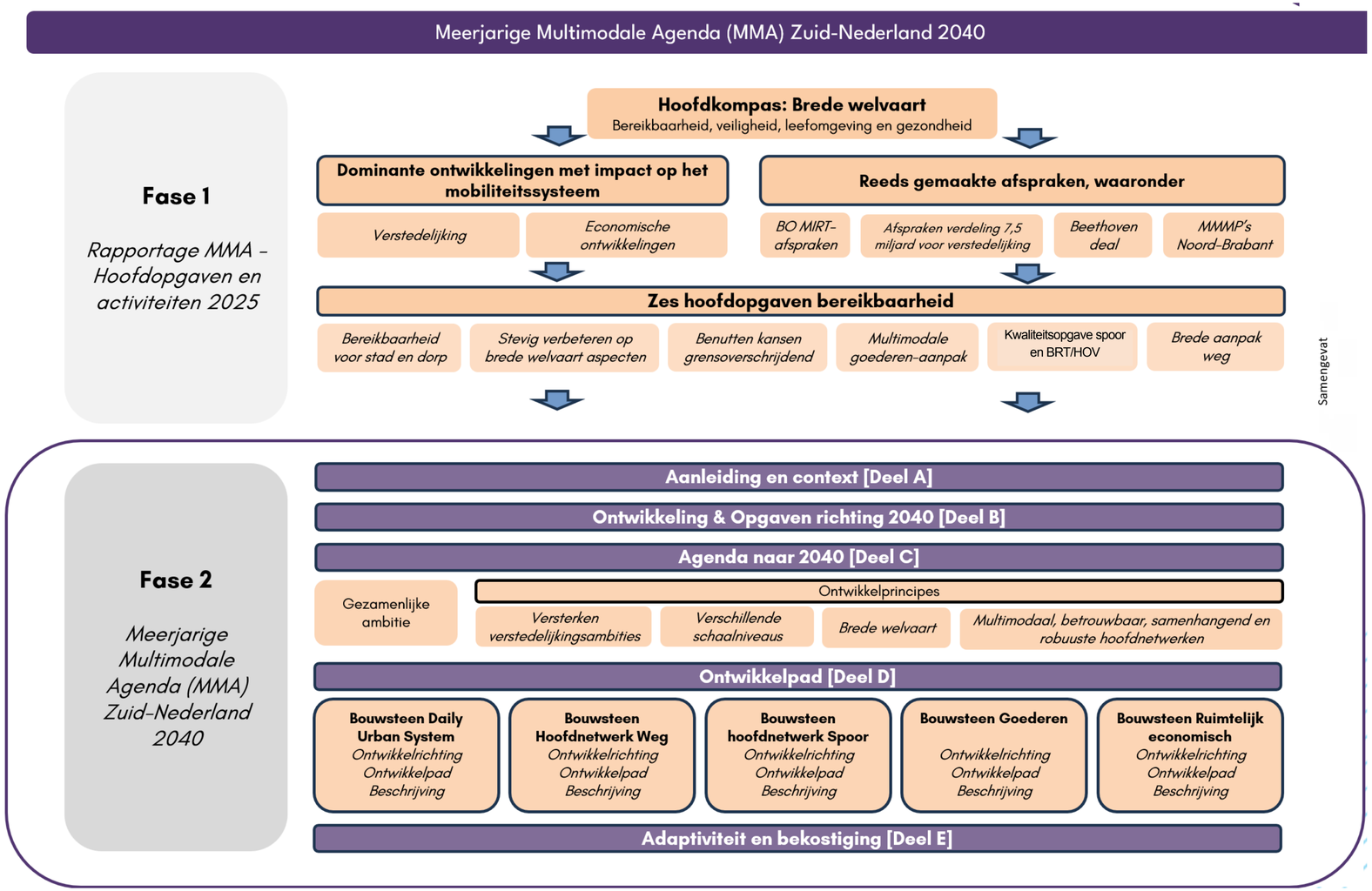
D Ontwikkelpad 40

E Adaptiviteit en bekostiging 77

F Effectbepaling 81

Bijlage – Projectbeschrijvingen 86

Beschrijving ontwikkelpad - Ruimtelijke en economische ontwikkeling





A Aanleiding en context “Waarom een MMA?”

Aanleiding en context

Het blijft van groot belang dat Zuid-Nederland (inter)nationaal toegankelijk en bereikbaar is voor inwoners, werknemers, bezoekers en vervoerders. Er zijn keuzes te maken in de inrichting van het mobiliteitssysteem en de aanpak van bereikbaarheidsopgaven, in samenhang met verstedelijking, economische ontwikkeling en brede welvaart. Samenwerking tussen Rijk en regio om Zuid-Nederland toegankelijk te houden voor iedereen is belangrijker dan ooit, zeker door het pauzeren van enkele infraprojecten op het hoofdwegennet en de afnemende beschikbaarheid van publieke middelen.

De Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland komt voort uit de afspraken uit het BO MIRT 2023. Het is een bereikbaarheidsagenda voor Zuid-Nederland waarin een gezamenlijk beeld van de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en (gefaseerde) aanpak van samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid wordt gevormd, gericht op het bevorderen van de brede welvaart. 2040 is het zichtjaar van de MMA, maar de MMA geeft ook aan welke stappen en systeemkeuzes er op middellange (2030 – 2035) en korte (2025 – 2030) termijn nodig zijn.

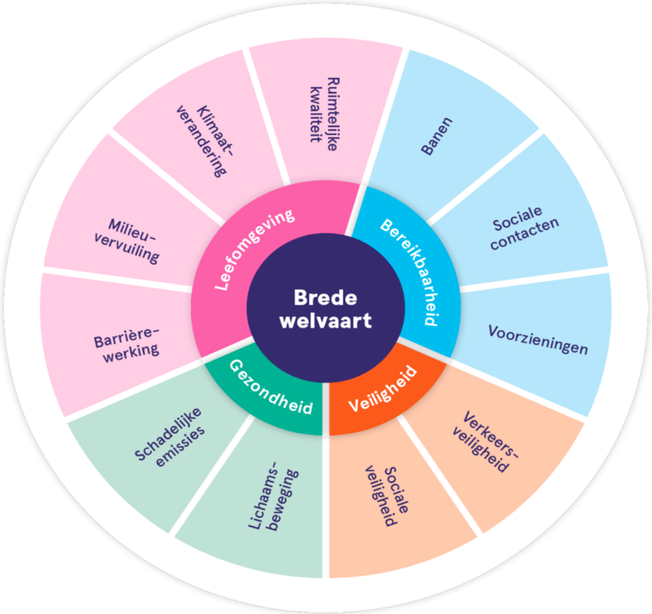
Voortbouwend op eerdere afspraken

In het BO MIRT[3] van 2024 is de opgave voor de MMA Zuid-Nederland vastgesteld. Deze opgave is de basis voor de verdere uitwerking in voorliggend stuk. Daarnaast bouwt de MMA voort op bestaande afspraken tussen Rijk en regio, waaronder (niet uitputtend):

- Eerder gemaakte BO MIRT-afspraken. Uitgelicht:
  - BO MIRT ’22 – afspraken t.a.v. de opgave Brainport Eindhoven. In 2024 met de Beethovendeal verstevigd.
  - BO MIRT ’24 – afspraak over MIRT Actualisatie Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven
  - BO MIRT ’22 (en ’24) – mobiliteitspakket Stedelijke Regio Breda-Tilburg (SRBT), A2 Deil-Vught, Bus Rapid Transit (BRT) op het traject Breda–Gorinchem–Utrecht (BGU)
  - BO MIRT ’22 – afspraken in Noord-Brabant en Limburg. Bijbehorende mobiliteitspakketten uit de ‘7,5 miljard’ (woningbouwmiddelen) tussen Rijk en regio. In NOVEX Stedelijk Brabant is afgesproken dat dit verder wordt uitgewerkt in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP’s)
  - MIRT-afspraken goederencorridors
  - MIRT-afspraken Internationale spoorverbindingen waaronder Eindhoven-Düsseldorf, IC naar Aken en Weert-Hamont-Antwerpen
  - MIRT-afspraak truckparkings (beveiligd vrachtwagenparkeren)
  - MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven
  - MIRT-verkenning Bosch Centraal
  - Spoorknooppunt Venlo / Venlo Integraal
  - Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal
- Regionale afspraken (niet uitputtend):
  - In het afgelopen jaar zijn in verschillende Brabantse regio’s meerjarige multimodale mobiliteitspakketten (MMMP’s) opgesteld. Deze opgestelde MMMP’s zijn mede uitgangspunt voor de uitwerking van de MMA maar volgen, indien er dit jaar sprake is van afspraken op basis van bijvoorbeeld restbudgetten, hun eigen route richting eventuele afspraken BO MIRT 2025.
  - Strategische agenda A50 Nijmegen-Eindhoven.
  - De drie Limburgse regio’s werken samen met de Provincie Limburg in regionale uitvoeringsorganisaties aan duurzame en multimodale bereikbaarheid.

Hoofdkompas MMA: brede welvaart

Om Zuid-Nederland in balans te laten groeien en de kwaliteit van de regio te behouden, bekijkt de MMA de mobiliteitsvraag in samenhang met het bevorderen van de doelstellingen van brede welvaart. Door druk op de ruimte, druk op de kwaliteit van de fysieke en sociale leefomgeving en druk op de toegang tot het mobiliteitssysteem wordt werken vanuit brede welvaart belangrijker.



Bron: Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit, PBL, 2021.

[3] BO MIRT staat voor Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT is een meerjarenprogramma van de Nederlandse overheid, waarin Rijks-projecten en -programma’s op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport zijn opgenomen.

Aanleiding en context

Dit betekent voor bereikbaarheid:

- Er is balans in een goed functionerend mobiliteitssysteem (inclusief goederensysteem) met voldoende toegang tot banen voor de economische toplocaties en stedelijke centra, én goede bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen en mogelijkheden voor ontmoeting. Kortom: iedereen kan meedoen!
- Een volwaardige balans op het schaalniveau van Zuid-Nederland tussen bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en onze leefomgeving. Dit betekent dat keuzes gemaakt moeten worden over welke vormen van vervoer passen bij verschillende soorten gebieden.

Denken vanuit brede welvaart betekent ook recht doen aan regionale verschillen. Dat betekent dat het bijvoorbeeld in delen van West-Brabant of delen van Limburg sterk kan gaan over een sociaaleconomische opgave en het voorkomen van een neerwaartse spiraal, waar het bijvoorbeeld in de Brainport zou kunnen gaan over het in goede banen leiden van groei. Ofwel: invulling geven aan lokale opgaven, en die kunnen in elk gebied anders zijn.

Brede welvaart en innovatie

De MMA zet een strategische koers uit voor het toekomstige beleid in Zuid-Nederland. Daarbij maakt de MMA gebruik van de regionale innovatie- en transitiekracht door kansen voor innovaties die het mobiliteits- en transportnetwerk versterken te stimuleren en te benutten. We willen dat slimme, duurzame oplossingen voor infrastructuur en vervoermiddelen zo snel mogelijk beschikbaar en bruikbaar zijn. Daarvoor zijn niet alleen technologische innovaties van belang, maar ook innovaties die door hun effect op gedrag ertoe leiden dat het mobiliteitssysteem efficiënter wordt benut. Van belang is om te werken aan een situatie met de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd. Bereikbaarheidsdoelen worden doeltreffend en doelmatig behaald door de krachten van de verschillende modaliteiten te benutten, versterken en verbinden.

Het werken aan brede welvaart vraagt om innovatief denken en handelen. Elke vernieuwing op het gebied van bereikbaarheid die kan bijdragen aan de brede welvaartsdoelen is welkom. Het gaat hierbij niet alleen om technische innovaties, maar vooral ook om sociale en systeeminnovaties. Beleid en uitvoering moeten zich meer richten op wat in de toekomst nodig is en niet langer het bestaande in stand houden. Brede welvaart is te zien als een transformatie: aan de voorkant de impact op andere sectoren in kaart brengen en afrekenbaar zijn op ‘andere kapitalen’ dan ons financieel kapitaal. Om de benodigde transformaties te versnellen, moet het innovatiebeleid zich meer richten op wat in de toekomst nodig is en verandering aanjagen. Het beleid versterkt nu bestaande processen, structuren en belangen. Er is weinig oog voor fundamenteel andere perspectieven die nodig zijn om de onderliggende patronen die brede welvaart in de weg staan aan te pakken. De daarvoor benodigde transformaties zijn complex en hebben veel interactieve componenten. Brede welvaart hangt daarom nauw samen met innovatie en transformatie: het vraagt om andere financiële arrangementen en juridische en sociale vernieuwing: andere rollen, gedragingen en werkwijzen.

Positie MMA: Wat is de MMA en welk type afspraken beogen we?

De MMA geeft de gezamenlijke ambitie en richting van Rijk en regio weer voor een multimodale mobiliteitsagenda samen voor Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg) in 2040. Daarbij geeft de MMA de ontwikkelprincipes en te maken keuzes voor mobiliteit weer waar Rijk en regio op korte, middellange en lange termijn (2040) voor aan de lat staan. Rijk en regio gebruiken de MMA als leidraad bij het afwegen en prioriteren van keuzes binnen het mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland. Het gaat hierbij om beleidsontwikkelings-, onderzoeks- en investeringskeuzes.

Dit met als doel om met het mobiliteitsbeleid bij te dragen aan:

- Het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland.
- De aanpak van de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven (voor personen- en goederenvervoer).
- Het faciliteren van de ruimtelijk-economische strategie/ verstedelijkingsstrategieën.

De MMA is daarmee geen blauwdruk voor de toekomst, maar een adaptief Ontwikkelpad richting 2040. Door deze adaptieve ontwikkeling kan voldoende ingespeeld worden op onzekerheden, nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

De uitvoering van de MMA is een verantwoordelijkheid van de samenwerkende partners binnen SmartwayZ.NL. Zij spannen zich in om de ambities uit de MMA te realiseren en te agenderen, rekening houdend met wat op (inter)nationaal, regionaal en lokaal niveau nodig en mogelijk is. Alle partijen nemen hier op basis van hun taken en verantwoordelijkheden hun eigen rol en positie in.

De (uitvoering van de) MMA wordt periodiek binnen SmartwayZ.NL[4] gemonitord. De monitoring is basis voor het gesprek over de actualiteit van de ambitie/richting, de stand van zaken van de uitvoering, de bereikte effecten, de samenwerking en periodieke actualisatie van de MMA. Zie ook hoofdstuk E over adaptiviteit en bekostiging.

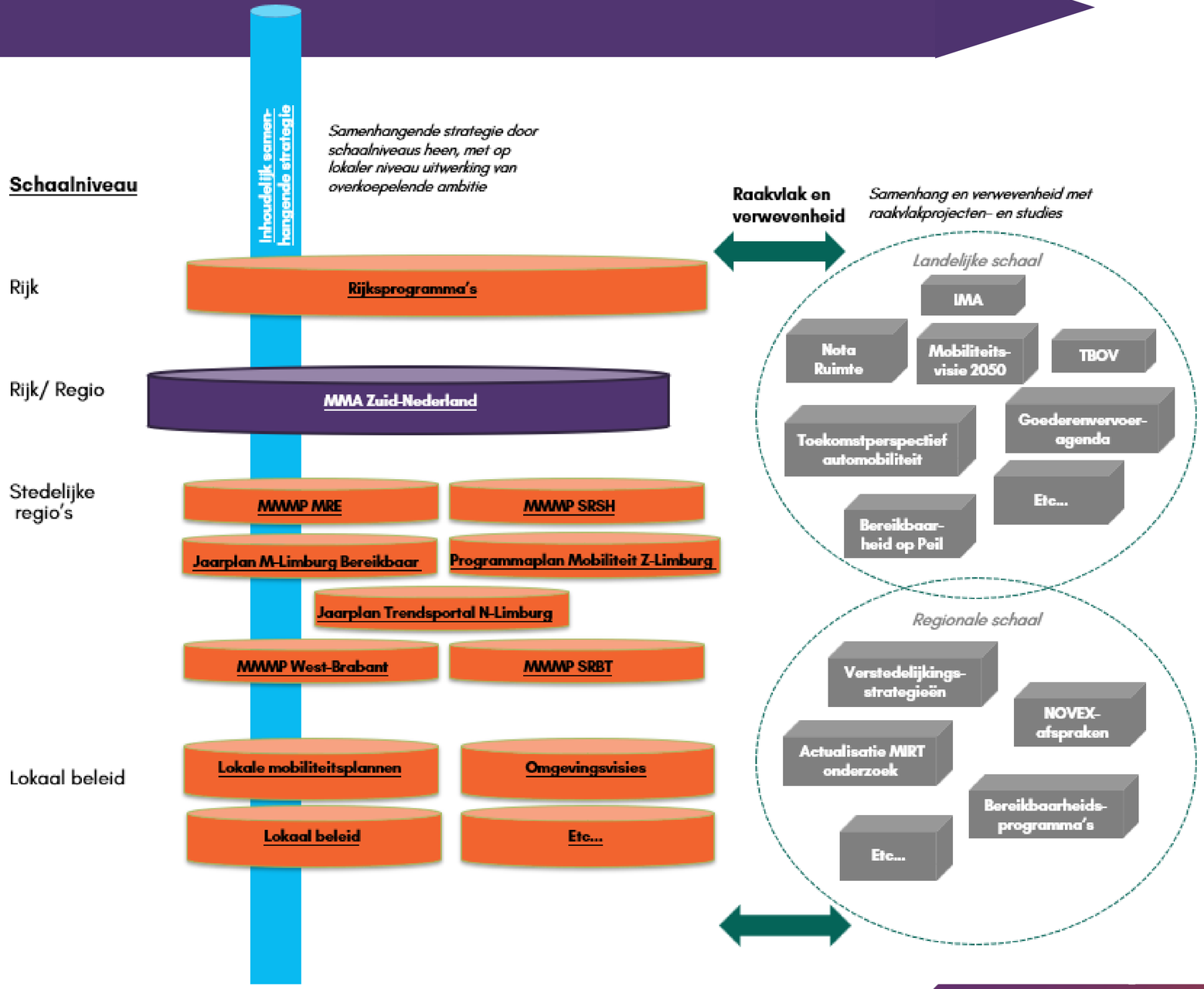
[4] In SmartwayZ.NL werken Rijk, regio en provincie intensief samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen om het slimste mobiliteitssysteem te realiseren in Zuid-Nederland. In 2016 werd het innovatieve mobiliteitsprogramma SmartwayZ.NL opgericht om de bereikbaarheid in Brabant en Limburg te verbeteren.

Samenhang

De MMA geeft voor zowel personenvervoer als goederenvervoer een gedragen eindbeeld voor de systeemkeuzes voor lopen, fiets, ov/spoor, weg, buis en vaarwegen, alsmede inzicht in de interactie tussen deze systemen en inzicht in de prioritering van mobiliteitsmaatregelen in tijd en plaats.

De maatregelen spelen op verschillende schaalniveaus. Door de agenda's op deze schaalniveaus op te hangen aan een samenhangende strategie door de schaalniveaus heen, ontstaat een consistent en inhoudelijk verweven verhaal. Vervolgens kan op het passende schaalniveau invulling worden gegeven aan de overkoepelende ambitie.

De MMA staat niet op zichzelf, maar kent volop samenhang en verwevenheid met parallelle programma's en visies. In de uitwerking wordt voortgeborduurd op de bestaande plannen en studies.





B Ontwikkeling & opgaven richting 2040

Samenvatting hoofdopgaven fase 1

In fase 1 van de uitwerking van de MMA [5] is er een gedeeld beeld van de hoofdopgaven voor Zuid-Nederland geformuleerd. Dat is hieronder samengevat.

Hoofdopgave 1 - Bereikbaarheid voor stad en dorp

De Daily Urban Systems (DUS) van Zuid-Nederland kenmerken zich door intensieve relaties tussen (middel)grote steden en grote en kleinere dorpen/kernen daaromheen. De onderlinge verbondenheid van grotere en kleinere steden en dorpen is groot. Tegelijkertijd hebben al die steden en dorpen ook hun eigen dynamiek, en verschillen de opgaven en oplossingen:

- Meest stedelijke gebieden: faciliteren en opschalen van de mobiliteitstransitie met schaalsprong OV, fietsnetwerk, lopen en sturende parkeeraanpak en stadslogistiek. Tempo en schaal gekoppeld aan woningbouw en groei van de stedelijke economie.
- Middelgrote steden: aansluiten op het interstedelijk (OV-) netwerk, sleutelrol voor fiets en faciliteren van aantrekkelijk stedelijk centrummilieu met mobiliteitstransitie gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling.
- Kernen in Zuid-Nederland: faciliteren van toegang tot banen en stedelijke voorzieningen, clusters faciliteren met regionale fietsverbindingen en fietsparkeervoorzieningen bij OV-assen, publieke mobiliteit, mobiliteitsdiensten (Mobility-as-a-Service) en auto.

Het vergt maatwerk en een brede investering van alle betrokken overheden om deze verschillende gebiedsafhankelijke opgaven in te vullen. Gezamenlijke uitgangspunten daarbij zijn nabijheid (ruimtelijke opgave) en multimodaliteit. Die uitgangspunten gelden in stad en dorp; op het niveau van grootstedelijke ontwikkelingen nabij een intercityknoop, en op het niveau van dagelijkse voorzieningen op fietsafstand in de eigen kern.

Daarnaast is het - juist in Zuid-Nederland - cruciaal om de verbinding tussen de verschillende gebiedstypen te organiseren om het multimodale bovenregionale mobiliteitssysteem goed te laten functioneren. Hubs zijn hierin een belangrijk onderdeel, als “schakel” tussen de verschillende vervoerswijzen en gebiedstypen.

Hoofdopgave 2 - Stevig verbeteren op brede-welvaartsaspecten veiligheid, leefomgeving (waaronder klimaatadaptiviteit/duurzame mobiliteit) en gezondheid

Het realiseren van een mobiliteitssysteem waarin brede welvaart centraal staat, vraagt om een strategie die zorgt voor een goede balans tussen bereikbaarheid en veiligheid, leefomgeving en gezondheid. Mobiliteit moet klimaatadaptatief en duurzaam worden en de negatieve trend die voor verkeersveiligheid zichtbaar is, moet worden omgebogen. Ook in de leefomgeving zijn er specifieke knelpunten die samenhangen met het mobiliteitssysteem. De opgave is om deze aspecten niet als sectorale opgave te zien, maar om deze integraal mee te nemen in de MMA. Alleen dan kan echt het verschil gemaakt worden. Het borgen van een gezonde leefomgeving en het centraal zetten van de mens vormen dan ook belangrijke opgaven voor de MMA. Het werken aan brede welvaart vraagt om innovatief denken en handelen. Elke vernieuwing op het gebied van bereikbaarheid die kan bijdragen aan de brede welvaartsdoelen, is welkom, zowel technische als sociale en systeeminnovaties.

Hoofdopgave 3 - Benutten kansen voor grensoverstijgend (inter)nationaal verkeer

In Zuid-Nederland is er veel winst te behalen met het versterken van grensoverstijgende verbindingen. Dit geldt zeker voor de internationale verbindingen naar België en Duitsland, maar ook binnen Nederland, tussen Zeeland, Noord-Brabant en Limburg en richting zuidelijke Randstad, Amsterdam/Utrecht en Arnhem-Nijmegen, is er aandacht nodig voor de onderlinge verbindingen. De potentie ligt op twee schaalniveaus. Door clusters te koppelen kunnen de economieën van de stedelijke regio’s versterkt worden. Dit belang reikt ook verder dan Zuid-Nederland; de belangrijke verbindingen tussen de sterke Nederlandse, Duitse en Belgische stedelijke agglomeraties lopen voor een groot deel via Zuid-Nederland.
Op een kleiner schaalniveau kan de toegang tot werkgelegenheid en voorzieningen in de grensregio’s groter worden door ze te koppelen aan Daily Urban Systems over de grens. Vanwege deze potenties op twee schaalniveaus vormt het verbeteren van grensoverstijgende verbindingen een belangrijke opgave voor de MMA.

[5] Rapportage MMA - Hoofdopgaven en activiteiten 2025 Rapportage in het kader van de meerjarige MultiModale Agenda Zuid-Nederland (MMA)

Hoofdopgave 4 - Vanuit gewenste economische ontwikkeling agenderen en prioriteren multimodale goederenaanpak

Om economische groei in Zuid-Nederland te faciliteren, is het inrichten van een multimodale goederenaanpak een belangrijke opgave in de MMA. Economische (top)locaties moeten bereikbaar blijven en de groei van logistieke stromen moet worden opgevangen met een multimodaal systeem via weg, spoor, buis, water en multimodale knopen. Naast het faciliteren van groei, ligt er een uitdaging om de mobiliteitsopgave voor Zuid-Nederland aan te sluiten op de transities van duurzame energie en de circulaire economie. Ook ligt er een uitdaging in de concurrentie tussen ruimte voor personen en goederen op weg en spoor.

Hoofdopgave 5 - Kwaliteitsopgave Spoor en BRT/HOV: Enkele bekende capaciteitsknelpunten, maar primair een kwaliteitsslag in het OV voor Zuid–Nederland nodig

Op het gebied van openbaar vervoer zijn er in Zuid-Nederland een paar bekende capaciteitsknelpunten zoals de OV-knoop Eindhoven (SKE-spoorknoop en MMK (multimodale knoop)) en OV-knoop Den Bosch Centraal. Het capaciteitsknelpunt Eindhoven werkt ook door op de (spoor) ambities in Limburg. Daarnaast heeft de regio een schaalsprong OV nodig, zoals afgesproken in NOVEX Stedelijk Brabant, waarbij een kwaliteitsslag voor het OV wordt uitgewerkt. Daarbij wordt rond de IC-stations ingezet op verstedelijking op de huidige multimodaal bereikbare plekken (zoals in Limburg Centraal). Ook is verbetering van de grensoverstijgende OV-verbindingen naar Duitsland en België nodig.

De kwaliteitsslag wordt in samenhang met de mobiliteitstransitie voor personenvervoer en met de landelijke inzet op een modal shift voor goederenvervoer uitgewerkt. Juist op het spoor is er een voortdurende afweging tussen capaciteit voor personen- en goederenvervoer. Die samenloop zorgt ook voor de IMA-opgave op het spoor in Zuid-Nederland. Tegelijkertijd is na de coronapandemie het gebruik van het openbaar vervoer wezenlijk veranderd.

Wat nodig is, is een kwaliteitsslag in het OV voor Zuid–Nederland te definiëren, voor de capaciteits- en kwaliteitsknelpunten, vanuit de feitelijke ontwikkeling. Dit betekent bovenop de bestaande en potentiële nieuwe verstedelijkingsafspraken opnieuw te kijken wat er op welke termijn nodig is voor de kwaliteitsslag in het OV.

De kwaliteitsslag zal een brede definitie moeten herbergen voor de doelstellingen van het OV-product voor Zuid–Nederland. Hierbij kan gedacht worden aan het verhogen van treinfrequenties en -snelheid, kwaliteit in overstap, het versterken van de stedelijke connectiviteit per spoor, versterking van het voor- en natransport (fietsen/lopen), het realiseren van nieuwe BRT-verbindingen (Bus Rapid Transit) en de verdere doorontwikkeling van internationale grensoverstijgende verbindingen. Ook is het beter benutten van het huidige OV-systeem een belangrijk aandachtspunt, waarbij verschillende gedragsmaatregelen stimulerend kunnen zijn. Belangrijke raakvlakken zijn de knooppuntontwikkeling en de stedelijke ontwikkeling. Er is spanning tussen intensief spoorgebruik en meer woningen rond het spoor op het gebied van veiligheid, hinder en ruimtegebrek.

Dit vraagt om herijken, prioriteren en faseren van het landelijk Toekomstbeeld-OV in koppeling met de regionale uitwerking (Hink, Stap, Sprong). De MMA moet hierbij een scherpe koppeling leggen tussen genoemde opgaven (capaciteit, kwaliteit en bereikbaarheid) en de benodigde stappen in het netwerk.

Belangrijke bouwstenen voor dit onderdeel zijn: het Toekomstbeeld-OV (nationaal en regionaal Hink, Stap, Sprong) en de MMMP’s (Noord-Brabant).

Hoofdopgave 6 - Weg: brede aanpak nodig om bereikbaarheid via hoofdnetwerk op aanvaardbaar peil te houden

De druk op het hoofdwegennet (breder dan het Rijkswegennet) neemt toe. In de Integrale MobiliteitsAnalyse (IMA)-prognoses (2021) voor 2040 en 2050 (WLO-hoog) is op het grootste deel van het hoofdnetwerk de maximale capaciteit bereikt en neemt de vertraging meer dan evenredig toe. In het lage groeiscenario is de vertraging beperkter, maar is nog steeds de capaciteit op nagenoeg alle hoofdroutes volledig opgesoupeerd. De huidige ontwikkeling van Zuid-Nederland en de verstedelijkingsafspraken (Woondeals, NOVEX Stedelijk Brabant, Limburg Centraal) liggen in lijn met het hoge groeiscenario (WLO Hoog). De oorzaak van de toenemende druk op het wegennet is een mix van meer inwoners, meer arbeidsplaatsen en een toename van langeafstandsmobiliteit en (internationale) logistiek.

Om de bereikbaarheid via de weg op een aanvaardbaar peil te houden, is het nodig een integrale brede aanpak te hanteren voor al die ontwikkelingen: voor regionale mobiliteit gekoppeld aan de Daily Urban Systems, en voor doorgaand en langeafstandsverkeer voor zowel personen als logistiek.

Bouwstenen van de brede aanpak zijn:

- Mobiliteitstransitie stedelijke regio's voor mobiliteit op Daily Urban System-niveau, in het verlengde van de aanpak uit de MMMP's per gebied (Noord-Brabant).
- Een aanpak voor doorgaand en langeafstandsverkeer (personen- en goederenvervoer).
- Potentie benutten van gedragsmaatregelen, met onderzoek naar mogelijke financiële prikkels voor automobiliteit en het effect daarvan.
- Gepauzeerde MIRT-projecten herstarten wanneer het kan. De MMA kan hierbij zorgen voor een (kader voor) inhoudelijke prioritering. Hier ligt ook een raakvlak met de grote instandhoudingsopgave. Binnen de brede aanpak is de rol van nieuwe aanleg belangrijk, maar ook beperkt. Het duurt circa 10-15 jaar voordat projecten gereed zijn. Ook zijn er meer overbelaste trajecten (IMA) dan gepauzeerde projecten, dus ook als alle projecten gerealiseerd zijn, blijft de autobereikbaarheid via de hoofdnetwerken onder druk staan.

Koppeling hoofdopgaven aan bouwstenen

De hiervoor geschetste hoofdopgaven dienen als vertrekpunt voor de verdere uitwerking van de MMA, inclusief ontwikkelprincipes en mogelijke aanpak/maatregelen. De opgaven zijn vertaald naar bouwstenen. Deze bouwstenen samen vormen het mobiliteitssysteem van de regio, en zijn daarmee onderlegger van het pakket. Vanaf pagina 47 worden deze bouwstenen verder toegelicht.

- Daily Urban System;
- Hoofdnetwerken - Spoor;
- Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN);
- Goederen;
- Ruimtelijke en economische ontwikkeling.



C Agenda naar 2040

Gezamenlijke ambitie

Gezamenlijke ambitie Multimodaal mobiliteitssysteem 2040 Zuid-Nederland

Het multimodale mobiliteitssysteem in Zuid–Nederland in 2040 draagt bij aan de brede welvaartsdoelen en maakt de gewenste verstedelijkingsopgave voor Zuid-Nederland mogelijk. De Daily Urban Systems van Zuid–Nederland zijn ingericht op de mobiliteitstransitie en op multimodale verbindingen die de “keten-reis” mogelijk maken. Dit betekent dat er voor alle inwoners in alle gebiedstypen meerdere mogelijkheden zijn om te reizen en dat de gebieden bereikbaar zijn, maar de manier waarop verschilt per gebied (onderscheid tussen stedelijk en niet-stedelijk gebied). Per gebied wordt vanuit de brede welvaartsdoelen (in-clusief inclusie) sterk ingezet op de manier van reizen die het beste past bij de gebruiker. Voor goederen geldt dat er een duurzame en veilige verdeling van goederenstromen op verschillende schaalniveaus is, die bijdraagt aan de eco-nomische ontwikkeling van Zuid-Nederland met minimale negatieve impact op de leefbaarheid. Door sterker te kiezen welke modaliteiten gefaciliteerd worden, is bereikbaarheid voor iedereen haalbaar (betaalbaar en toegankelijk) en wordt deze minder autoafhankelijk (meer keuzevrijheid) op een manier die ook past binnen kwaliteit in leefbaarheid, gezondheid en veiligheid. De logistiek is multi-modaal ingericht, met een modal shift naar water, buis en spoor voor leverings-zekerheid en leefkwaliteit. Hiermee wordt invulling gegeven aan brede welvaart en zijn leefomgeving, veiligheid en gezondheid volwaardig in balans met bereik-baarheid.

Ontwikkelprincipes

Het verbeteren van brede welvaart leidt tot andere, scherpe keuzes waarbij leefomgeving, gezondheid en veiligheid meer in evenwicht komen met bereikbaarheid. Gezien de hoofdopgaven (fase 1 MMA) is het blijven faciliteren van mobiliteit niet meer realistisch op het schaalniveau van Zuid–Nederland. Scherpe beleidsinzet is nodig om de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven aan te pakken (net als andere opgaven zoals klimaat, energie en dergelijke), gekoppeld aan de ruimtelijk-economische strategie/verstedelijkingsstrategie. De aanpak is daarbij gericht op het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland. Een multimodaal hoofdnetwerk voor zowel personen- als goederenvervoer is het vertrekpunt voor de fiets, weg, spoor-, water- en (buis)netwerken in Zuid–Nederland.

In de totstandkoming van deze MMA is een van de lessen die is getrokken vanuit de uitgevoerde scenariostudie dat met 20% van de systeemsprong op de relevante hoofdnetwerken er 80% van het bereikbaarheidseffect gerealiseerd kan worden. Daarmee kunnen de ambities met betrekking tot economie en wonen waargemaakt worden, met het faciliteren van de hieruit volgende mobiliteit.

Voorwaarde hiervoor is sterk sturen op mobiliteit: het actief beïnvloeden van vervoersgedrag om doelen te bereiken, zoals duurzaamheid, efficiëntie of leefbaarheid. Zonder sturing is er kans op onderbenutting (OV) of juist overbelasting (weg) in het mobiliteitssysteem en zijn vergaande capaciteitsuitbreidingen nodig op de weg, of kunnen bepaalde gewenste economische ontwikkelingen uiteindelijk niet meer plaatsvinden omdat anders grote delen van het wegennet vastlopen.

Om de gezamenlijke ambitie voor het multimodale mobiliteitssysteem 2040 Zuid–Nederland volgens het hoofdkompas brede welvaart uit te voeren, zijn voor de lange termijn vier primaire ontwikkelprincipes geformuleerd:

1. Het **mobiliteitssysteem versterkt de gewenste verstedelijkingsambities** op het gebied van wonen en economie.
2. Binnen Zuid-Nederland ontwikkelen we **verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen** met ieder hun eigen voorkeursmodaliteiten afhankelijk van de gebiedstypologie.
3. Bij te maken **beleidskeuzes in het mobiliteitssysteem worden alle vier de brede-welvaartsaspecten** volwaardig beschouwd.
4. Het mobiliteitssysteem van de hoofdnetwerken is **multimodaal, betrouwbaar, samenhangend en robuust** voor zowel personen als goederen en faciliteert de ketenreis en goede grensoverstijgende verbindingen.

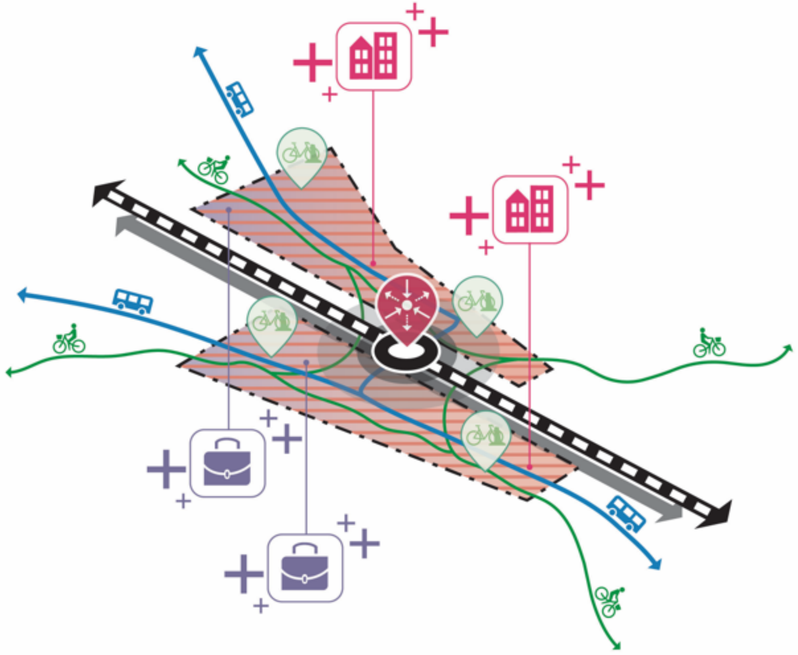
In de pagina’s hierna zijn deze primaire ontwikkelprincipes nader uitgewerkt in onderliggende ‘sub’principes.

Ontwikkelprincipe 1

Het mobiliteitssysteem **versterkt de gewenste verstedelijkingsambities** op het gebied van wonen en economie. Daarbij vindt verstedelijking als eerste plaats op de huidige multimodaal bereikbare plekken, binnenstedelijk en nabij HOV, met daarbij ook aandacht voor reismogelijkheden als deelmobiliteit.

Faciliteren verstedelijkingsopgave en economische ontwikkeling

- De woningbouwafspraken van woondeals, NOVEX Stedelijk Brabant en Limburg Centraal zorgen ervoor dat inzet op een mobiliteitstransitie in Zuid-Nederland nodig is. Dit volgt vanuit NOVEX/Limburg Centraal waar het ontwikkelprincipe ‘mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp’ leidend is. Stedelijke groei en nabijheid en het kwalitatief versterken van kernen inclusief nabijheid van voorzieningen zijn essentiële voorwaarden voor het mobiliteitssysteem.
- De ‘mobiliteitsknop’ en ‘ruimtelijke knop’ worden in samenhang ingezet in de verdere uitwerking voor zowel wonen, werklocaties als voorzieningen. Voor de werklocaties maken we onderscheid in gemengde locaties bij OV-knooppunten (stimulans voor bijvoorbeeld meer onderwijslocaties nabij OV-knopen) en grotere bedrijventerreinen of werklocaties.
- Voor de werklocaties gelden de volgende ambities:
    - Vanuit duurzaamheid, leefbaarheid en benutting van capaciteit is er de wens te sturen op een modal shift, begrensd door bestaande kaders waarin partijen eigen keuzes kunnen maken en beheerders gehouden zijn aan hun wettelijke kaders. Ook verkeersmanagement kan hierbij worden ingezet om verkeer (multimodaal) te sturen, te informeren en te geleiden.
    - Vanuit de MMA wordt het belang van nationaal en internationaal goederenvervoer gezien. Het vervoer dat met alle modaliteiten plaatsvindt, moet veilig en duurzaam zijn. Daarbij is er aandacht voor de impact op de kwaliteit van de leefomgeving. Bij nieuwe goederenstromen vinden Rijk en regio het van belang dat deze elementen meewegen bij de modaliteitskeuze en geven Rijk en regio voorkeur aan respectievelijk buisleidingen, binnenvaart en spoor.
    - Een hoger aandeel werklocaties bij knooppunten. Ook de gemengde economie en een deel van de maakeconomie kunnen meer geïntegreerd worden met stedelijke ontwikkeling en worden gevestigd op multimodaal bereikbare plekken. Daarbij ook aandacht voor bereikbaarheid van werklocaties met ploegendiensten en bijvoorbeeld een zitplaatsgarantie voor werknemers die reizen in daluren.



Ontwikkelprincipe 2

Binnen Zuid-Nederland ontwikkelen we **verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen** met ieder hun eigen voorkeursmodaliteiten afhankelijk van de gebiedstypologie, inclusief goederenvervoer. De juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd:

1. zoals ‘hoogstedelijk’ primair gericht op voetganger, fiets, OV en de knooppunten (inclusief fietsparkeren);
2. terwijl in/van/naar ‘midden-laagstedelijk’ gebied de (elektrische) fiets en auto (met onder andere ook mogelijkheden voor deelmobiliteit) een belangrijke rol vervullen;
3. en met aandacht voor mobiliteitstransitie als maatwerk (met o.a. publieke mobiliteit) voor stad en dorp.



Maatwerk en keuzes in bereikbaarheid

- We bevorderen de samenhang en vloeiende overgangen tussen schaalniveaus van de mobiliteitssystemen alsook tussen onderlinge modaliteiten. Een sterk samenhangend multimodaal systeem (voor personen- en voor goederenvervoer) maakt ketenreizen aantrekkelijker. Hubs fungeren als overstap van/naar stedelijk gebied, als aansluitingen van hoofd- en onderliggend wegennet en als stationsknopen voor overstap van spoor naar (H)OV, fietsen en lopen.
- Heel Zuid-Nederland is goed bereikbaar. De manier waarop verschilt wel per gebiedstype en hubs vervullen een essentiële rol als schakelpunt tussen de verschillende gebiedstypen.
- De mobiliteitstransitie in Zuid-Nederland is in de stedelijke gebieden volop aan de gang waar de noodzaak (groei) en potentie (nabijheid) en multimodaliteit het grootst zijn.
- Bereikbaarheid van kleinere kernen wordt ingevuld met een combinatie van voorzieningenbeleid en publieke en actieve mobiliteit op maat. Niet iedere bereikbaarheidsvraag vraagt daarbij om een mobiliteitsoplossing, en niet iedere mobiliteitsvraag vraagt om een infra-oplossing. Hier is ook aandacht voor het thema vervoersgelijkheid: Iedereen moet kunnen meedoen.
- Met een sturende gedragsaanpak wordt gestuurd op de juiste modaliteit op de juiste plaats, mede afhankelijk van de gebiedstypologie (termijn en invulling afhankelijk van schaalniveau, zoals in toekomst mogelijk NL-breed Betalen naar Gebruik). Hier wordt ook verkeersmanagement ingezet: prioriteren van verkeersstromen en -soorten en inzet van regelstrategieën voor informeren, geleiden en sturen.

Ontwikkelprincipe 3

Bij te maken **beleidskeuzes in het mobiliteitssysteem worden alle vier de brede welvaartaspecten** (Leefomgeving, Veiligheid, Gezondheid en Bereikbaarheid) **volwaardig beschouwd.**

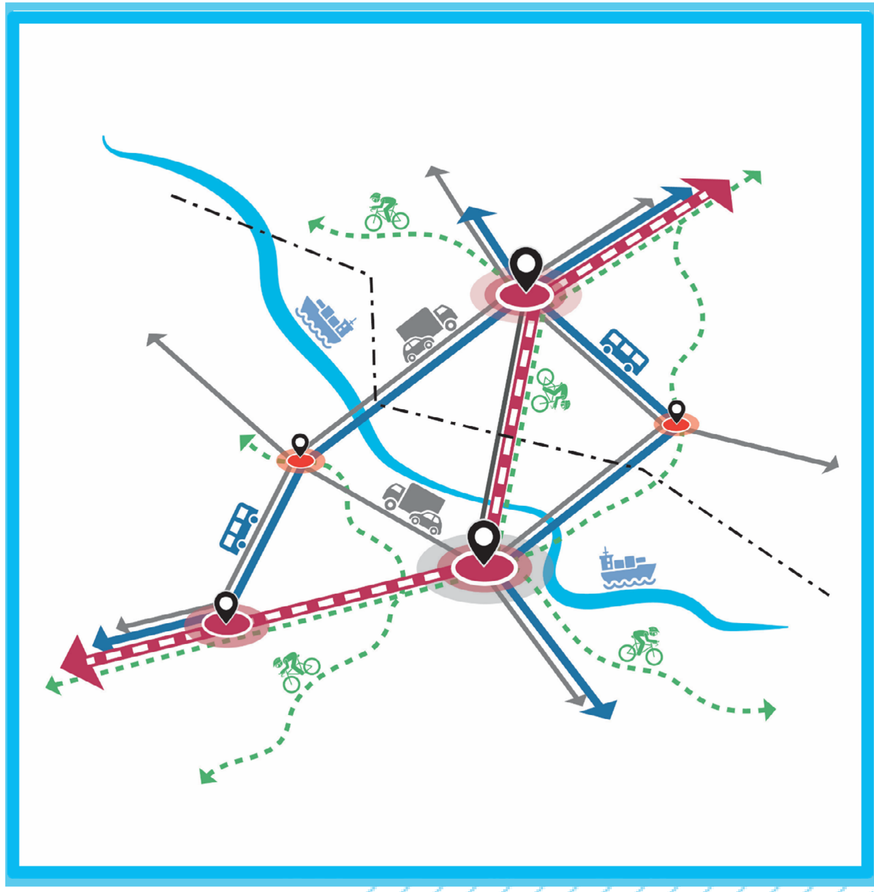
Evenredige invulling brede welvaart

- Er is balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid.
- Ook sociale contacten en voorzieningen moeten bereikbaar zijn. Iedereen doet mee.
- Vanuit brede welvaart en verkeersveiligheid is er binnen de bebouwde kom en op de provinciale en Rijkswegen een snelheidsregime dat past bij de functie van de weg, doelgroep en leefomgeving. Die afweging op brede welvaart is extra relevant op de hoofdnetwerken rondom de steden waar verschillende functies bij elkaar komen.
- De ruimtelijke barrièrewerking van grootschalige infrastructuur is beter in balans met de lokale leefomgeving. Er wordt ingezet op het versterken van lokale en regionale netwerken met meer en verbeterde onderdoorgangen en/of overkluizingen van waterwegen, HWN en spoor (o.a. externe veiligheid spoor), met benutting van meekoppelkansen vanuit de fysieke (zoals klimaatadaptatie) en sociale aspecten van brede welvaart (zoals ontmoeting).



Ontwikkelprincipe 4

Het mobiliteitssysteem van de hoofdnetwerken is **multimodaal, betrouwbaar, samenhangend en robuust** voor zowel personen als goederen en faciliteert de ketenreis en goede grensoverstijgende verbindingen.



Multimodale hoofdnetwerken

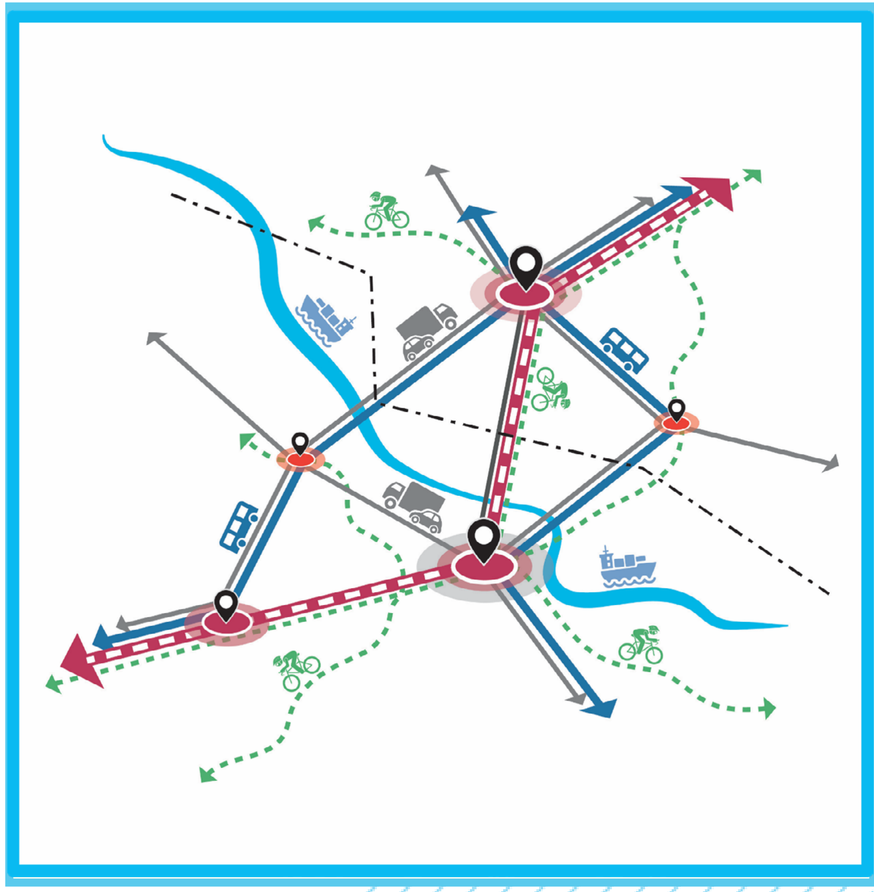
Het openbaar vervoerssysteem functioneert als een geheel, waarbij de OV-knooppunten werken als aantrekkelijke overstappunten (en bestemmingen) en aantrekkelijk zijn ingericht, met goed voor- en natransport. Spoor (IC en sprinter) aangevuld met BRT (Bus Rapid Transit) en HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) vormen de belangrijkste ruggengraat van publieke mobiliteit. Dit komt samen op (regionale) knooppunten en is aanwezig in zowel stad als kleine kernen.

- Een goed (hoofd)fietsnetwerk completeert het multimodale netwerk en is van belang voor het faciliteren van (boven) regionale fietsstromen als duurzaam alternatief voor autoverplaatsingen op de middellange afstanden. Daarmee ontlast het fietsnetwerk het hoofd- en onderliggend (auto) wegennet rondom stedelijke concentraties. Tevens faciliteert het fiets- en loopnetwerk een belangrijk deel van het voor- en natransport van het openbaar vervoer systeem. Focus ligt op het versterken van het regionale en lokale hoogwaardige fietsnetwerk voor korte en middellange afstanden door het verbeteren van routes, het toevoegen van ontbrekende schakels, het wegnemen van barrières, het verbeteren van de stallingsmogelijkheden en het stimuleren van fietsgebruik.
- In aanvulling op het versterken van de fietsinfrastructuur en verbeteren van stallingslocaties, is gebleken dat het monetair stimuleren van fietsgebruik (o.a. B-Riders) een effectief beleidsinstrument is. In navolging van enkele grote Nederlandse werkgevers, die binnen de als complex ervaren fiscale mogelijkheden medewerkers een structureel hogere vergoeding uitkeren voor woon-werkkilometers op de (elektrische) fiets, wordt ingezet op verbreding van deze monetair-gedreven maatregelen voor alle werkgevers in de regio. Deze maatregelen moeten leiden tot een structurele stimulans voor meer gebruik van de (elektrische) fiets als alternatief voor de korte en middellange afstanden.
- Aansluiten op MIRT-programma Goederencorridors met ZuidOost-corridor en bijbehorende knooppunten/ realisatiepacten (Moerdijk, Tilburg, Venlo, Sittard).
- Een stapsgewijze ontwikkeling van het landelijk, regionaal en grensoverstijgend spoorsysteem richting een schaalsprong met het mogelijke ‘doorgroeimodel’ (referentiemodel voor het nieuwe spoor- en dienstregelingsysteem van Nederland) als basis van een toekomstbestendig landelijk spoorsysteem. Dit wordt aangevuld met regionale BRT-verbindingen op corridors naar middelgrote steden als Waalwijk, Meierijstad, Oosterhout en Werkendam en met internationale doorkoppelingen via het spoor naar Aken, Keulen, Luik, Brussel, Düsseldorf en Antwerpen. Het OV-Toekomstbeeld 2040 geldt als ambitie. Er is balans tussen (de groei van) het personenvervoer en doorgaand goederenvervoer op het spoor. Dit wordt gekoppeld aan andere beleidsvelden (zoals woningbouw, economie en defensie).

Ontwikkelprincipe 4 - vervolg

Het mobiliteitssysteem van de hoofdnetwerken is **multimodaal, betrouwbaar, samenhangend en robuust** voor zowel personen als goederen en faciliteert de ketenreis en goede grensoverstijgende verbindingen.

- Een goed functionerend wegennet is van belang voor de bereikbaarheid van en naar Zuid-Nederland en de omliggende regio's. Focus ligt op behoud (instandhouding) van dit netwerk en optimale benutting van de huidige infrastructuur en op termijn (eventuele) herstart van gepauzeerde projecten. Investeringen in (ver)nieuw(d)e weginfrastructuur dienen meerwaarde voor de doorstroming van het gehele systeem te hebben, waarbij aandacht is voor differentiatie naar type gebruik, omvang en doelgroep voor zowel personen- als goederenvervoer. Daarbij wordt de koppeling gelegd o.a. met de verstedelijking (ontwikkelprincipe 1) en thema's als vrachtwagenparkeren. Bij kans tot uitbreiding ligt prioriteit in de essentiële zwaarbelaste schakels waar meerdere doelgroepen (zoals de doorgaande logistieke stromen) bij elkaar komen en die cruciaal zijn in het interne systeem van Zuid-Nederland, en vervolgens bij de externe verbindingen naar de Randstad en Oost-Nederland. Juist op die meervoudig gebruikte interne schakels komen opgaven op meerdere niveaus samen: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Daar is ook de grootste bijdrage aan brede welvaart te leveren.
- Op het hoofdwegennet van Rijk en regio wordt ingezet op maximaal capaciteitsgebruik door innovatie en technische ontwikkelingen, zodat uitbreiding van de wegcapaciteit de laatste optie is. Het HWN functioneert voor het langeafstands- en grensoverstijgend verkeer (BRT/HOV, logistiek, interstedelijk economisch verkeer) dat er moet rijden. Daarbij wordt geaccepteerd dat stedelijk autoverkeer vertraging kan oplopen, waarbij bijvoorbeeld voor HOV juist prioriteit geboden kan worden. Onder meer met zero-emissiezones in de (hoog)stedelijke kernen zijn er meerdere overslagpunten op het hoofdwegennet voor slimme stadslogistiek. Er is een gezamenlijk pakket van Rijk en regio ontwikkeld dat het sluipverkeer van Rijkswegen naar het onderliggende wegennet (provinciaal, stedelijk en kleine kernen) tegengaat.
- Het logistieke netwerk van Zuid-Nederland faciliteert de landelijke logistieke en multimodale goederennetwerken waarbij ingezet wordt op enerzijds de grondstoffen- en energietransitie, circulaire economie, defensie, en anderzijds de groei van het containervervoer. Onder meer door 24/7 bediening van sluizen en bruggen en koppeling met de nieuwe Europese Havenstrategie wordt de binnenvaart zoveel mogelijk gefaciliteerd. Toekomstige buisleidingen bieden kansen voor het vervoer van gassen en vloeistoffen. Dit kan mogelijk positieve effecten hebben op het ontlasten van weg en spoor. Daarnaast onderkennen Rijk en regio dat het zoveel mogelijk benutten van de Betuweroute het gemengde spoornet kan ontlasten. In de binnenvaart worden vaarwegen, sluizen, havens en overslagpunten gefaciliteerd, zodat de groei van het containervervoer kan worden opgevangen.





D Ontwikkelpad

Ontwikkelpad MMA – multimodale samenhang

Het adaptieve ontwikkelpad MMA schetst hoe met een aanpak voor de korte, middellange en lange termijn wordt toegewerkt naar het samenhangende, multimodale systeem van Zuid-Nederland. Het multimodale mobiliteitssysteem in Zuid–Nederland draagt bij aan de brede welvaartsdoelen en maakt de gewenste verstedelijkingsopgave voor Zuid-Nederland mogelijk.

Multimodaal mobiliteitssysteem op verschillende schaalniveaus

De ontwikkeling naar het multimodale mobiliteitssysteem in 2040 vraagt dat alle middelen worden aangewend: ruimtelijke ordening, een sturend mobiliteitsbeleid (gedragsaanpak inclusief prijsbeleid), organisatie & informatie én realisatie van de nieuwe en uit te breiden onderdelen van het mobiliteitssysteem. Het huidige kabinet is niet voornemens stappen te zetten richting landelijk prijsbeleid. Het succes van de MMA valt of staat bij deze inzet over de volle breedte. Gedeeltelijk door maatregelen (beleid, infra, gedrag, onderzoek etc.) op te nemen in de MMA, gedeeltelijk door te agenderen in de daarvoor bestemde gremia, bijvoorbeeld NOVEX Stedelijk Brabant, Limburg Centraal en (ruimtelijk) economische trajecten.

Het multimodale mobiliteitssysteem kent meerdere schaalniveaus:

- De verschillende en deels overlappende **Daily Urban Systems van Zuid-Nederland** waarbinnen het overgrote deel van de reizen plaatsvindt. Het ontwikkelpad richt zich op een brede aanpak voor de Daily Urban Systems van Zuid– Nederland die de mobiliteitstransitie en mogelijkheden voor de multimodale “ketenreis” ondersteunt. Elk Daily Urban System kent een verscheidenheid aan kernen en schaalgrootte hiervan.

  Het ontwikkelpad richt zich erop voor alle inwoners in alle gebiedstypen meerdere mogelijkheden te bieden om te reizen en alle gebieden een goede bereikbaarheid te bieden, maar de manier waarop verschilt per gebied, met onderscheid naar stedelijkheid.
- **Hoofdnetwerken voor goederen en personen**. De hoofdnetwerken worden enerzijds intensief gebruikt voor de regionale verplaatsingen binnen de Daily Urban Systems en anderzijds voor verplaatsingen over langere afstand, binnen Zuid-Nederland en (inter)nationaal. Het ontwikkelpad richt zich zowel op het sturen van het gebruik als op de doorontwikkeling van de hoofdnetwerken. **Hoofdnetwerken** zijn hierin faciliterend: zij maken reizen binnen de Daily Urban Systems mogelijk. Door deze netwerken komen personen op hun bestemming en kunnen goederen op het juiste moment op de juiste plek komen.
- **Ruimtelijke en economische ontwikkeling** is een belangrijke variabele in de behoefte aan mobiliteit en de mogelijkheid hierin te sturen. Het ontwikkelpad richt zich op het benutten van de mogelijkheden voor meer nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en op multimodale knooppunten, zowel voor personenvervoer als goederenvervoer. Het ontwikkelpad is hierin agenderend richting NOVEX Stedelijk Brabant en Limburg Centraal, waarin de ruimtelijke afwegingen gemaakt worden.

Onderstaand is per onderdeel een toelichting gegeven.

Daily Urban System – mobiliteitstransitie en multimodale bereikbaarheid met maatwerk per gebiedstype

In het ontwikkelpad voor de Daily Urban Systems wordt onderscheid gemaakt naar gebiedstype. De gebiedstypen worden bepaald aan de hand van de stedelijkheid van de kernen in het gebied. Zuid-Nederland kenmerkt zich door intensieve relaties tussen de verschillende gebiedstypen die samen overlappende Daily Urban Systems vormen. Die relaties strekken zich ook uit over de lands- en provinciegrenzen. Basis voor de MMA zijn de Daily Urban Systems, inclusief de grensoverstijgende relaties en relaties over de grens van subregio’s, met een mobiliteitstransitie als uitgangspunt. De gebiedstypen van de dorpen en steden vervullen ook een rol in de karakteristiek per Daily Urban System. De stedelijkheid van Eindhoven binnen de MRE geeft bijvoorbeeld logica aan een systeem van hubs voor het faciliteren van ketenreizen en aan regionale OV- en fietsverbindingen op de regionale corridors. Regio’s met een meer polycentrische opbouw en kleinere stedelijke schaal (zoals West-Brabant of Midden-Limburg) vragen een ander pakket.

De volgende gebiedstypen worden onderscheiden, en vragen een verschillende benadering:

- (hoog)Stedelijk gebied
- Middelgrote steden
- Kleinere kernen

Ontwikkelpad MMA – multimodale samenhang

In de Daily Urban Systems waarin (hoog)stedelijke gebieden een belangrijke positie innemen richt het ontwikkelpad zich vooral op het faciliteren van de schaalsprong in verstedelijking en de mobiliteitstransitie die daarbij nodig is. Onderdeel hiervan zijn niet alleen maatregelen in de steden zelf maar vooral ook in verbinding met regionale kernen via bijvoorbeeld snelfietsroutes, BRT/HOV-buslijnen en hubs die ketenreizen mogelijk maken.

In de middelgrote steden en voor belangrijke economische gebieden ligt de prioriteit in het ontwikkelpad op het bieden van multimodale bereikbaarheid en op een mobiliteitstransitie gekoppeld aan gebiedsontwikkelingen. Voorbeelden zijn Limburg Centraal steden zoals Weert, Roermond en Sittard die in hun spoorzones een belangrijke slag gaan maken in kwaliteit van knoop, mobiliteitssysteem en verstedelijking. Voor middelgrote steden zonder station zoals Waalwijk richt het ontwikkelpad zich op het ontwikkelen van BRT/HOV om aangehaakt te worden op het interstedelijke openbaar vervoer systeem.

In de kernen van verschillende maat en schaal richt het ontwikkelpad zich op nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen en op de verbindingen met regionale stedelijke voorzieningencentra en belangrijke werklocaties, zowel voor inwoners met als zonder auto.

De gebiedstypen worden ingezet om met een samenhangend integraal pakket aan te sluiten bij maat, schaal en ruimtelijke logica. **Kern is de samenhang.** Als een plek als stedelijk wordt opgenomen met bijbehorende positie in het OV-netwerk (netwerkkwaliteit, bediening), dan horen daar ook maatregelen bij zoals verkeerscirculatie en sturend parkeerbeleid, en moeten die maatregelen ook logisch aansluiten bij bijvoorbeeld ruimtelijke dichtheid, voorzieningenaanbod en stedelijke mix.

De gebiedstypen worden onder bouwsteen Daily Urban System verder geduid en uitgewerkt.

Multimodale aanpak hoofdnetwerken

Het ontwikkelpad voor de hoofdnetwerken richt zich allereerst op slim gebruik, modal shift, verkeersmanagement en gerichte investeringen. Vervolgens komt ook de doorontwikkeling van de netwerken in beeld. Het ontwikkelpad voor de hoofdnetwerken is aan de hand van de volgende stappen tot stand gekomen:

- Stap 1: Anders wat anders kan, zodat er ruimte blijft op de weg (ofwel, benutten alternatieven, STOMP).
- Stap 2: Benutten capaciteit in de huidige hoofdnetwerken voor personenvervoer en goederenvervoer, in het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV) en in het fietsnetwerk. Tijdig investeren in fiets- en OV-infra om groei op te kunnen vangen.
- Stap 3: Betere benutting van de huidige hoofdnetwerken door technologische innovaties en scherp sturend verkeersmanagement (keuze in prioritering van de afwikkeling).
- Stap 4: Scherp gaan “sturen” op een modal shift van zowel de multimodale logistieke stromen als de multimodale stromen van het personenvervoer (o.a. naar OV, water, en waar mogelijk buis, zo ook ruimte vrijspelen op netwerken).
- Stap 5: De noodzakelijke grootschalige investeringen doen in de hoofdnetwerken waar dat nodig is. Ook hier prioriteren vanuit opgaven en brede welvaart.
- Voorwaarde voor investeringen in de hoofdnetwerken is dat voor zowel de korte als lange termijn het beheer en onderhoud van de bestaande netwerken op orde is, en dat dit dus op orde gebracht moet worden.
- Hierbinnen moet een balans gebonden worden tussen het gebruik van goederencorridors en stedelijke ontwikkeling.

Resultaat hiervan zijn samenwerkende/integrale hoofdnetwerken (weg, water, buis, spoor) voor goederen- en personenverkeer. Daarmee faciliteren we leveringszekerheid van goederenstromen en een groei van verplaatsingen die de leefomgeving niet aantast. Gebruik van data (digitalisering) is daarbij een belangrijke basis voor mobiliteit en onmisbaar voor de transitie van het mobiliteitssysteem. Daarom dient de mobiliteitsdata op orde te worden gebracht en actueel gehouden te worden.

Ontwikkelpad MMA – multimodale samenhang

Voor fiets betekent dit het optimaal benutten en versterken van het hoofdfietsnetwerk voor ontlasting van het hoofd- en onderliggende wegennet van korte en middellange verplaatsingen, en het faciliteren van voor- en natransport van het OV-systeem. Een groter aandeel fietsverplaatsingen levert een positieve bijdrage aan brede welvaart, met focus op leefkwaliteit en bereikbaarheid. Gedragssturing is hier een belangrijk onderdeel van.
Andere aspecten:

- Verbeteren stallingslocaties bij OV-systeem voor optimalisatie keten-mobiliteit.
- Op specifieke assen waar voldoende potentie is, ontwikkelen van hoogwaardige regionale fietsverbindingen (snel- of doorfietsroutes).
- Fietsontwikkeling gekoppeld aan realisatie (grootschalige) woningbouw.
- Brede sturende publiek-private gedragsaanpak ter stimulering van fietsgebruik en lopen. Sturen met doelgroepenaanpak (werkgevers, gedrag en verkeersveiligheid).
- Versterken kwaliteit fietsnetwerk in bebouwd gebied verbonden met regionale routes.

Om effectief te interveniëren is het belangrijk uit te gaan van deze systeembenadering, en maatregelen te treffen die ingrijpen op meerdere niveaus. In de uitwerking in dit hoofdstuk is daarom een deel van bovengenoemde maatregelen – bijvoorbeeld op het gebied van fiets – ondergebracht bij de uitwerking van de Daily Urban Systems en een deel binnen de hoofdnetwerken voor spoor en weg (HWN en OWN).

Integraal sturen op ruimtelijke en economische ontwikkeling plus mobiliteit

De ruimtelijke ontwikkeling betreft zowel wonen als werken, met aandacht voor zowel goederen- als personenvervoer. In de MMA worden geen ruimtelijke keuzes gemaakt maar wel kansen voor ruimtelijke ontwikkeling geagendeerd vanuit het perspectief van sturen op mobiliteit. Belangrijke onderdelen hierin zijn:

- Per gebiedstype in de ruimtelijke uitwerking van plannen sturen op een mobiliteitstransitie en voorkomen dat grotere regionale ontwikkelingen landen op plekken waar die mobiliteitstransitie moeilijk haalbaar is.
- Voorzieningen en bedrijven met veel werknemers waar mogelijk vestigen in de nabijheid van openbaar vervoer knooppunten, met aandacht voor het benutten van de tegenspits.
- In de vestiging van economische activiteiten met omvangrijke logistiek sturen op het beter benutten van multimodale goederenknopen.

Bouwstenen ontwikkelpad

De uitwerking van het ontwikkelpad kent vijf bouwstenen. Deze liggen in het verlengde van voorgaande, waarbij binnen de hoofdnetwerken in de uitwerking een onderscheid is gemaakt naar weg, spoor en goederen.
De aspecten van brede welvaart zijn verwerkt in de hoofdopgaven en bouwstenen. De bouwstenen:

1. Daily Urban System;
2. Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN);
3. Hoofdnetwerken - Spoor;
4. Goederen;
5. Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Deze bouwstenen vormen een samenhangend mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland, kennen interactie/afhankelijkheden met elkaar, en zijn daarmee onderlegger van het multimodale pakket.

Ontwikkelpad MMA – Leeswijzer

In dit hoofdstuk is per bouwsteen een opbouw gemaakt in:

- Ontwikkelrichting
- Ontwikkelpad – korte, middellange en lange termijn
- Toelichting
- Projectenbijlage (te vinden in de bijlage)

Ad1. De ontwikkelrichting geeft voor iedere bouwsteen in één tot twee pagina's aan naar welke toekomst wordt toegewerkt in de vorm van een eindbeeld of richting.

Ad2. Het ontwikkelpad is een grafische weergave van de korte, middellange en lange termijn waarin projecten zijn opgenomen, zowel in de vorm van concrete maatregelen als onderzoeksactiviteiten die nodig zijn om voor de middellange en lange termijn tot projecten te komen. Verdere prioritering en fasering vindt plaats in het vervolgproces.

Ad3. De toelichting geeft nadere duiding aan het ontwikkelpad. Daarin is op hoofdlijn te vinden wat de koers is voor korte, middellange en lange termijn.

Ad4. De projectenbijlage van dit rapport omvat voor alle projecten in het ontwikkelpad een beschrijving van doel, type project/projectfase en een aantal kenmerken. In de MMA ligt de focus op projecten die vallen onder een van deze categorieën:

1. (werkt toe naar) Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek;
2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig OF
3. Regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA

Als een project hier niet duidelijk onder past, is het project in principe niet meegenomen in de MMA en past het beter in regionale programma's of bijvoorbeeld een losstaand programma vanuit het Rijk.

Compact en beknopt: Waar mogelijk is geprobeerd maatregelen 'op te bossen' en samen te voegen. Enerzijds om samenhang te borgen en versnippering tegen te gaan, anderzijds om te zorgen dat er een compact en duidelijk totaalpakket ontstaat. Dit betekent wel dat bijvoorbeeld losse maatregelen vanuit de MMMP's en de Limburgse trajecten niet altijd als los blok terugkomen, maar opgenomen zijn onder overkoepelende maatregelen.

Onderscheid MMA-breed en losse projecten: Er is onderscheid gemaakt in twee vormen van aanpak.

1. Een programmatische aanpak. Deze is gebiedsbreed, overkoepelend en vaak zonder concrete locatie. Het betreft vaak een verzameling van samenhangende maatregelen gericht op een breder doel.
2. Een specifiek project (afgebakende activiteit met concreet doel). In veel gevallen zullen er concrete projecten ontstaan uit een programma-aanpak.

Dit onderscheid zorgt voor een duidelijker beeld van wat er moet gebeuren binnen de maatregel. Een belangrijk MMA-breed project betreft fietsroutes. Er zijn veel fietsroutes aangedragen in de MMMP's. Deze fietsroutes zijn ondergebracht in een overkoepelend programma, met 'spelregels' welke routes hier vanuit de MMA in aanmerking komen. In een vervolgfase dienen deze spelregels verder uitgewerkt te worden.

Bouwstenen ontwikkelpad MMA

Bouwsteen: Hoofdnetwerken – Spoor

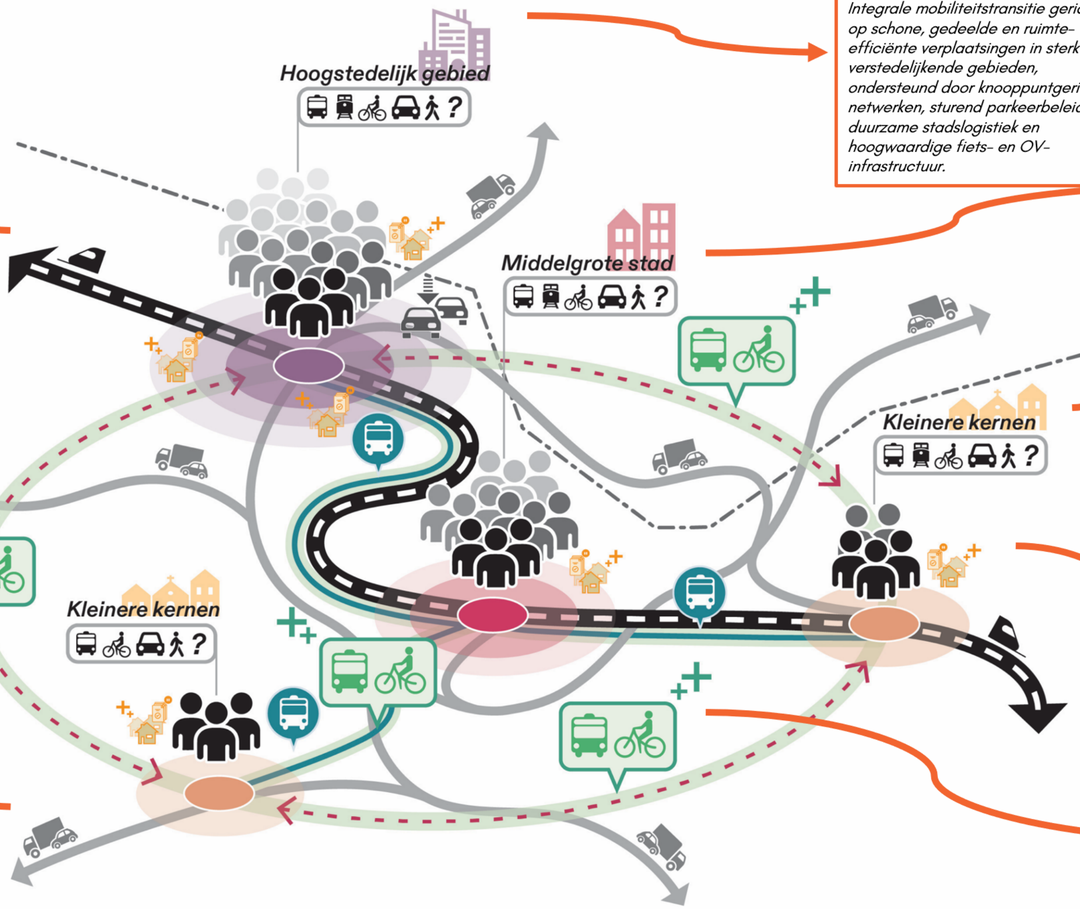
Optimaal benutten en uitbouwen van spoor- en HOV-netwerken voor betere regionale, nationale en grensoverschrijdende bereikbaarheid, afgestemd op verstedelijking en werklocaties.

Bouwsteen: Hoofdnetwerken – Weg (HWN en OWN)

Optimaal benutten en waar nodig versterken van hoofd- en onderliggende wegennetten vanuit brede welvaart, met focus op leefkwaliteit, bereikbaarheid en gedragssturing binnen een strategie van ontwikkelend beheer.

Bouwsteen: Goederen

Multimodale logistiek in Zuid-Nederland versterken met duurzame knooppunten, bijdragen aan weerbaarheid, en modal shift naar water, buis en spoor voor leveringszekerheid en leefkwaliteit.



Daily Urban System - (hoog)stedelijk gebied

Integrale mobiliteitstransitie gericht op schone, gedeelde en ruimte-efficiënte verplaatsingen in sterk verstedelijkende gebieden, ondersteund door knooppuntgerichte netwerken, sturend parkeerbeleid, duurzame stadslogistiek en hoogwaardige fiets- en OV-infrastructuur.

Daily Urban System – middelgrote stad

Mobiliteitstransitie en leefbare middelgrote steden via beter OV, sterke fietsroutes, voorzieningen dichtbij en sturend parkeerbeleid in centrumgebieden.

Daily Urban System – Kleinere kernen

Brede welvaart en leefbaarheid in kleine kernen borgen via multimodale bereikbaarheid, aantrekkelijke dorpscentra, voorzieningen dichtbij en versterking van actieve mobiliteit.

Bouwsteen: Ruimt. en economische ontwikkeling

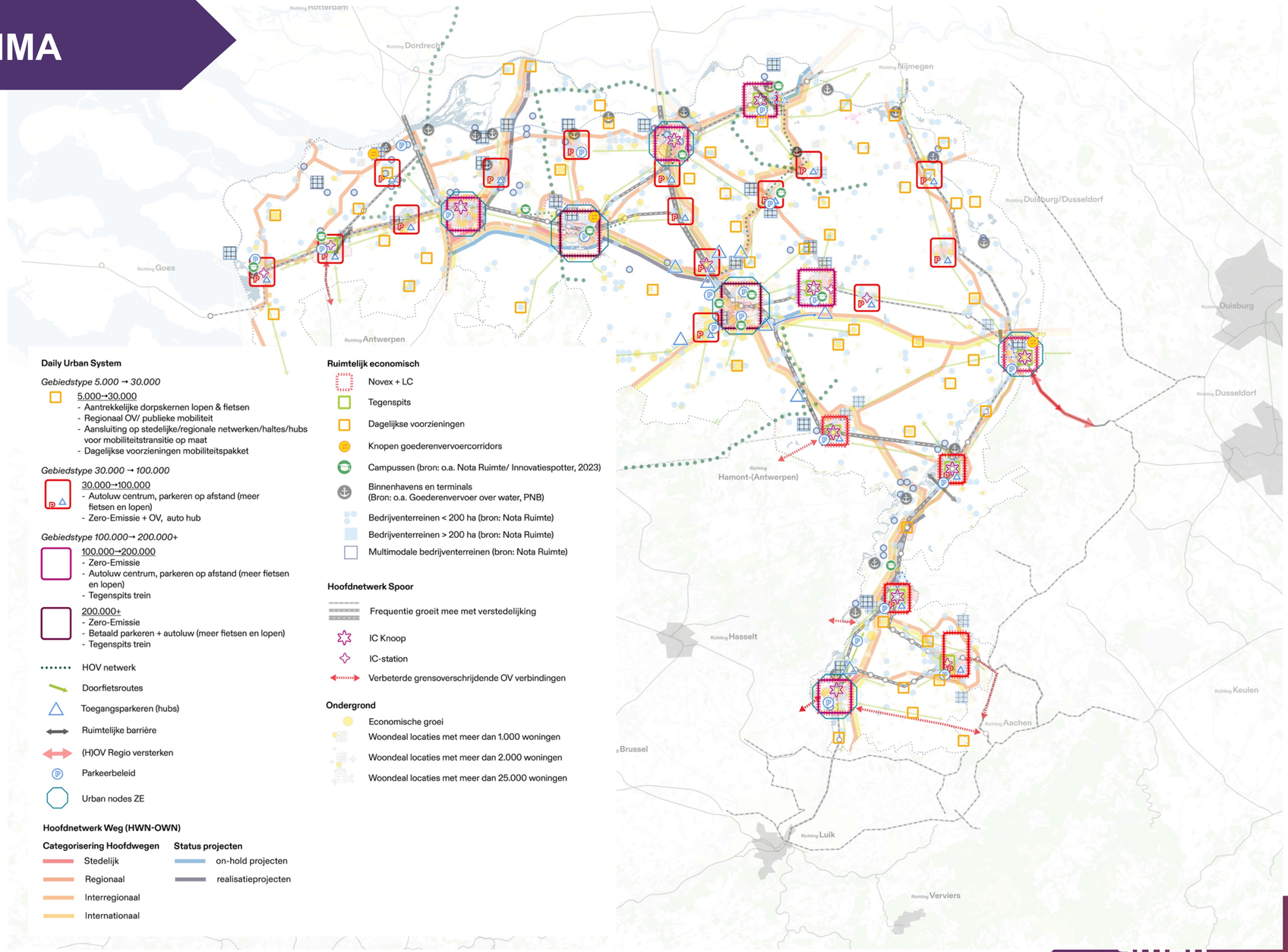
Sterker sturen in ruimtelijke en economische ontwikkeling (o.a. locatiekeuze, nabij voorzieningen, goederenstromen), gebieds-specifieke mobiliteitstransitie en focus op OV- en fietsbereikbaarheid bij grootschalige groei.

Hoofdnetwerken – multimodaal

Focus op slim gebruik, modal shift en ketenreis.

Kaartbeeld ontwikkelpad MMA

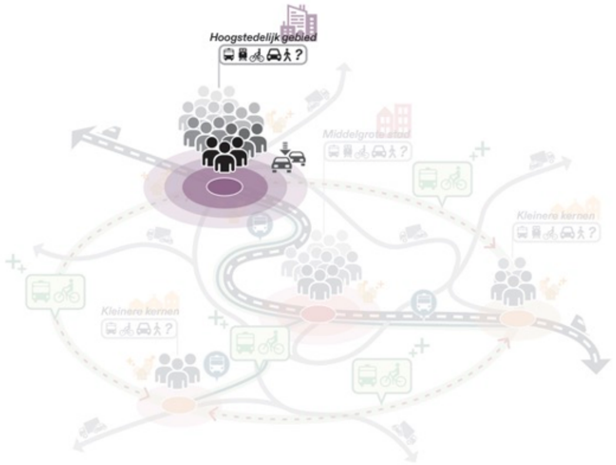
Dit kaartbeeld is het ambitiebeeld, volgend vanuit de inhoudelijke uitwerking van het MMA-systeem (de bouwstenen en gebiedstypen). Dat betekent niet dat alles in het kaartbeeld gerealiseerd wordt en/ of opgepakt wordt binnen dit pakket. Dit betekent wel dat er (op termijn) gestreefd wordt naar realisatie van dit kaartbeeld. Urgentie en fasering verschillen daarbij per maatregel, met daarnaast ook afhankelijkheden tussen maatregelen.



Bouwsteen 1 – Daily Urban System

Ontwikkelrichting bouwsteen 1 – Daily Urban System

De opbouw van deze bouwsteen is per gebiedstype, zoals toegelicht in de inleiding van dit hoofdstuk. Het ‘hoofdnetwerk fiets’ is integraal verwerkt in dit hoofdstuk.



Gebiedstype: Stedelijke en hoogstedelijke gebieden

Ordegrootte: stedelijk 100.000+ inwoners (zoals Maastricht, Den Bosch, Venlo), hoogstedelijk 200.000+ (Eindhoven, Tilburg, Breda)

Vanwege de sterke ruimtelijke ontwikkeling en groei van het stedelijk gebied (verstedelijking) richt het ontwikkelpad zich op een mobiliteitstransitie en schaalsprong in mobiliteit. Ook werklocaties intensiveren en vragen om een betere bereikbaarheid per fiets en OV.

De ontwikkelrichting is:

- Realiseren van schone en ruimte-efficiënte stadsdistributie en logistiek. Toevoeging van stedelijke logistieke hubs.
- Parkeren op afstand: Voor bezoekers in hubs aan de stadsrand (zeker bij nieuwe ontwikkelingen, mits ruimtelijk en financieel mogelijk); voor regionale bezoekers in gebiedshubs op herkomstlocatie, voor bewoners in centrale parkeervoorziening in de wijk. De maat en schaal moet passend zijn bij de stadsgrootte, met aandacht voor parkeernormering en centraal parkeren.
- Stevig aanbod gedeelde mobiliteit (publieke mobiliteit, deelvervoer) dienend aan diverse brede welvaartsdoelen, slim reizen door een gedragsaanpak. Werken via een mobiliteitsprogramma van eisen met als basis STOMP, sturen op parkeernormering bij nieuwe ontwikkelingen.
- Knooppunten (IC-stations) versterken als ankerpunt voor regionale bus en (snel-) fietsnetten, met BRT/HOV vanuit de grote kernen zonder station.
- Het sturen op prijs van de automobiliteit is noodzakelijk: met parkeertarieven in stedelijk gebied en op grootschalige werklocaties met hoge dichtheid aan arbeidsplaatsen. Op termijn is een prijs voor bewegende automobiliteit (betalen naar gebruik) op nationaal niveau een effectieve oplossing om de files te verminderen. Dit heeft echter ook negatieve effecten; deze kabinetsperiode worden hierin geen stappen gezet.
- Verkeerscirculatie en herinrichting autonetwerk gericht op noodzakelijk bestemmingsverkeer en ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen en verbeteren van de leefomgevingskwaliteit/klimaatadaptatie.
- Een maximumsnelheid van 30 km/uur als standaard in de bebouwde kom. Ruimte maken voor langzaam verkeer, OV en kwalitatief hoogwaardige stedelijke leefomgeving.
- Verbetering van het voetgangersnetwerk en het opschalen van fietsgebruik door goede fietsverbindingen en -voorzieningen.
- De fiets als grootste groeier in en naar de steden. Onder meer via: (1) Inzet op versterken van het fietsnetwerk, (2) het verbeteren van de stallingsmogelijkheden en (3) het stimuleren van fietsgebruik. Netwerk met capaciteit en aantrekkelijkheid voor de fiets als stedelijke hoofdvervoerswijze. Doorkoppelen aan- en ontwikkelen van regionale corridors.
- Netwerk van stedelijke HOV-assen voor +2,5 km verplaatsingen in de stad. Doorkoppelingen naar regio en hubs.
- Verbeteren van de doorwaadbaarheid in bebouwd gebied en tegengaan barrièrewerking van met name spoorwegen (zie ook bouwsteen Spoor).
- Onderbouwde sturing op mobiliteitstransitie met passende planvorming (ook koppeling met SUMP’s (Sustainable Urban Mobility Plans)) Urban nodes: overnemen van middelgrote steden waar dit niet geldt.

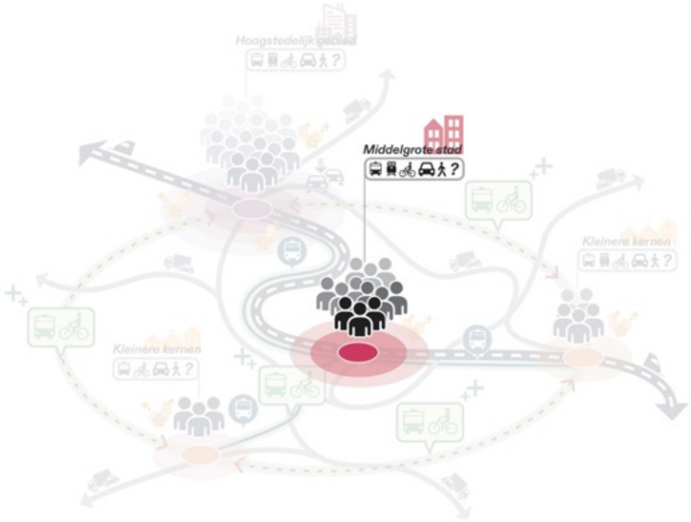
(Zoals eerder aangegeven geldt dit voor 100.000+ steden, maar er is ook een aantal steden dat hier op termijn naartoe groeit (zoals Roosendaal (zeker ook in relatie tot Bergen op Zoom als tweelingstad) en Heerlen).

Rond de 200.000 inwoners ligt een kantelpunt in ruimtelijke schaal. Dit vertaalt zich bijvoorbeeld in: draagvlak/basis voor stedelijke HOV-assen, capaciteitsvraagstukken op fietsverbindingen, noodzaak tot verkeerscirculatie in een groter stedelijk gebied, kansen voor sturende parkeeraanpak buiten het centrumgebied en logica voor ketenreizen vanuit regionale kernen.

Ontwikkelrichting bouwsteen 1 – Daily Urban System

Momenteel hebben in Zuid-Nederland Eindhoven en Tilburg deze schaal en Breda verwacht dit volgens hun mobiliteitsvisie in 2040 te bereiken. Hierbij is het wel belangrijk dat de keuzes in de mobiliteitsvisies worden doorgevoerd. Dit vertaalt zich in de MMA in een andere mix en schaal van maatregelen. Bijbehorende ontwikkelrichting is:

- Externe bereikbaarheid in de regio (verbindingen met overig deel van de regio en kernen buiten de regio) via fiets, HOV en hubs (inclusief bereikbaarheid hubs zelf).
- Uitbouw van het netwerk van regionale doorfietsverbindingen. Gekoppeld aan e-bike en sturende aanpak (parkeren/werkgevers) oprekken van frequent fietsgebruik naar afstanden 10-15 km.
- Verbindingen over stedelijke HOV-assen lopen door naar regionale knopen/ grote kernen en regionale hubs om de ketenreis te faciliteren. Koppeling met sturend parkeerbeleid in stedelijk gebied inclusief de grote werklocaties.
- Externe bereikbaarheid buiten de regio groeit primair via spoor en waar geen spoorverbinding is via BRT/HOV.
- Kwaliteit OV-knooppunten IC-stations optimaal benutten & verbeteren en het verkennen van de mogelijke nieuwe (IC-)stations.
- Verminderen en spreiden (auto). Naar hoogstedelijke gebieden autobereikbaarheid in toenemende mate als ketenreis met (deel)fiets en OV in het stedelijk gebied.
- Aandacht voor barrièrewerking bij infra- en ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de steden, waaronder de inpassing van doorfietsroutes door gebieden met een hoge verblijfs- of uitwisselingsfunctie (parken, winkelgebieden, onderwijscentra etc.)



Middelgrote steden

Ordegrootte: 30.000 – 100.000 inwoners (zoals Bergen op Zoom, Weert, Uden)

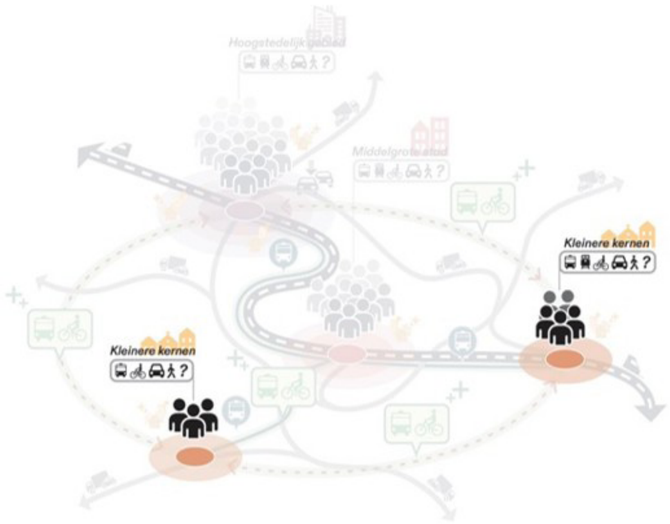
Ontwikkeling staat in het teken van:

- Mobiliteitstransitie gekoppeld aan gebiedsontwikkeling in en rond centra en OV-knopen en kans voor bredere kwaliteitsverbetering van het stedelijk gebied en regionale centrumfunctie.
- Goede aantakking op interstedelijk netwerk met prioriteit voor verbeterslag stationsknopen en BRT/HOV-ontsluiting bij kernen zonder station.

Ontwikkelrichting is:

- Middelgrote steden aantakken op interstedelijk OV-netwerk:
  - Met BRT/HOV aansluiten van middelgrote steden zonder station op hoofdnetwerk.
  - Kwalitatief op niveau brengen van stationsknopen van de middelgrote steden met station op het hoofdnetwerk (opwaarderen tot volwaardige OV-knoop, inclusief passende voorzieningen, zie ook onder meer studie stationsknopen Limburg).
- Mobiliteitstransitie primair richten op centrumgebieden en binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.
- Versterking voorzieningenaanbod steden.
- Passend aanbod gedeelde mobiliteit (publieke mobiliteit, deelvervoer), slim reizen door een passende gedragsaanpak en werkgeversbenadering.
- Parkeren buiten het centrum en binnenstedelijke gebiedsontwikkeling in hubs op loopafstand en in regionale hubs aan de randen (tbv regionaal parkeren). Inzetten op parkeerbeleid (betaald parkeren en/of strengere parkeernormen bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling).
- Schone en ruimte-efficiënte stadsdistributie en logistiek, met logistieke hubs aan de randen van de stad.
- Versterken kwaliteit fietsnetwerk in bebouwd gebied verbonden met regionale routes.
- 30 km/uur en beperken dominantie auto in bebouwd gebied, onder andere ten behoeve van leefbaarheid en veiligheid.
- Verbeteren doorwaadbaarheid bebouwd gebied en tegengaan barrièrewerking van m.n. spoorwegen (zie ook bouwsteen Spoor).
- Kwaliteits- en capaciteitssprong fietsenstallingen in centra en indien beschikbaar centrale OV-hubs (trein-/busstation).

Ontwikkelrichting bouwsteen 1 – Daily Urban System



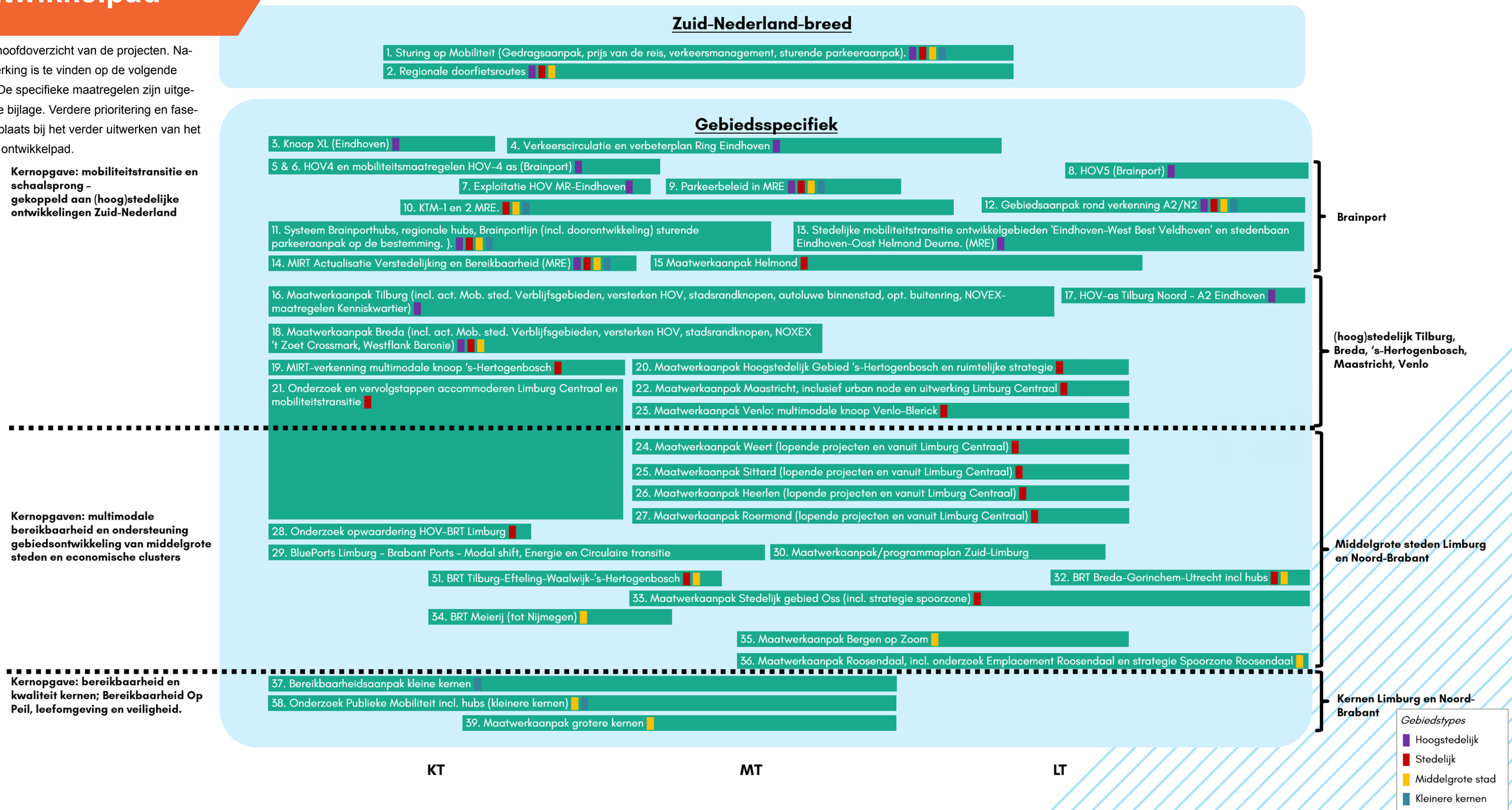
Kleine kernen

Vanuit brede welvaart bereikbaar houden van dagelijkse voorzieningen, scholen etc., realiseren van mobiliteitstransitie, aantrekkelijke dorpscentra, koppeling via fiets en OV aan hoofdnetwerken. De ontwikkelrichting is:

- Voor kleine kernen dagelijkse voorzieningen en ziekenhuizen, scholen etc. multimodaal bereikbaar houden door mobiliteitsaanpak (kleinschalige hubs, stimuleren actieve mobiliteit, maatwerk doelgroepen) en via op te stellen voorzieningenbeleid (incl. nabijheid voorzieningen). Link met bereikbaarheid naar grotere gebieden en daarbuiten. Voldoende beschikbaarheid van publieke mobiliteit.
- Aandacht voor bereikbaarheid voor iedereen (koppeling met kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil). Integratie van afgeronde onderzoeken (Noordoost-Brabant, Noord-Limburg), ook als startpunt voor de andere regio's.
- Ontwikkelen van pakket voor brede welvaart voor kleine en middelgrote kernen met focus op kwaliteit leefomgeving en gezondheid, waarbij verkeersveiligheid prioriteit heeft en de actieve mobiliteit in de ruimtelijke inrichting van de infrastructuur meer prioriteit krijgt. Bijvoorbeeld opheffen van barrières.
- Pakket voor ontwikkeling aantrekkelijke dorpscentra met autoluwe inrichting, 30 km/uur als standaard, parkeren aan de rand en inrichting gericht op verblijven, lopen en fietsen.
- Pakket voor tegengaan sluipverkeer HWN (als gevolg van overbelaste hoofdwegen) op de specifieke corridors A2 (Eindhoven – Weert), A67 (Eersel – België) en A58 (Breda – Tilburg), met focus op het bovenliggende doel, vanuit kader brede welvaart.
- Programma snelfietsroutes versterken van middelgrote kernen naar stedelijk gebied en grootstedelijke kernen, inclusief aantal grote werklocaties.
- Regionale OV-knooppunten ontwikkelen als aantrekkelijke scharnierpunten vanuit de kleinere kernen, om zo nadrukkelijk een multimodale overstap te faciliteren naar grootstedelijk gebied en naar de hoofdnetwerken.

Ontwikkelpad

Dit is het hoofdoverzicht van de projecten. Nadere uitwerking is te vinden op de volgende pagina's. De specifieke maatregelen zijn uitgewerkt in de bijlage. Verdere prioritering en fasering vindt plaats bij het verder uitwerken van het adaptieve ontwikkelpad.



Beschrijving ontwikkelpad – Bouwsteen Daily Urban Systems

Het ontwikkelpad maakt onderscheid naar gebiedstype en naar korte, middellange en lange termijn. Binnen de gebiedstypen zijn van boven naar beneden te vinden:

- Hoogstedelijk. Het ontwikkelpad voor de Brainport. Hierin speelt de ruimtelijke schaalsprong van de regio en de (hoog)stedelijke ontwikkeling Eindhoven plus Helmond en aanliggende gemeenten daarbinnen een belangrijke rol. Tegelijkertijd is de verbinding van alle kernen in de MRE met die hoogstedelijke ontwikkeling en regionale werklocaties een belangrijke opgave. Het ontwikkelpad bevat een aantal grote Rijk-regioprojecten waarvoor afspraken gemaakt zijn die de schaalsprong en bijbehorende mobiliteitstransitie mogelijk maken, zoals de ontwikkeling van knoop XL, HOV-4 en verkenning A2/N2. Voor de verbinding met de regio is het corridorgerichte KTM2-pakket belangrijk. Voor de middellange en lange termijn spelen een aantal uitwerkingsopgaven rond de mobiliteitstransitie (parkeren, gedrag en verkeerscirculatie). Ook zijn er ontwikkelingen die uitwerking vragen voor de verdere ontwikkeling van de regio, bijvoorbeeld de ontsluiting via spoor en weg van de oostzijde en de regionale ontwikkelknopen. Parallel aan deze MMA is een actualisatie van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport uitgevoerd waarin deze stappen opgenomen zijn.
- (Hoog)stedelijk. Voor Tilburg, Breda, Maastricht, ‘s-Hertogenbosch en Venlo wordt in verschillende stadia gewerkt aan vergelijkbare opgaven. Ruimtelijke verdichting en de ontwikkeling van nieuwe stedelijke gemengde milieus betekenen dat het stedelijk gebied groeit tot buiten het historisch centrum en die ontwikkelstap vraagt om een mobiliteitstransitie. Bijbehorende ontwikkelingen zijn het aanpassen van de verkeerscirculatie/ hoofdstructuren, uitbouw van het stedelijk netwerk voor fiets en doorontwikkeling van het busnetwerk naar HOV-lijnen, zowel in de stad als in verbinding met de regio. Ook maken deze steden de stap van parkeergarages en lokale parkeeroplossingen naar hubs, in zowel het ontsluiten van de ontwikkellocaties als het parkeren door bezoekers. De opgenomen projecten per stad zijn afhankelijk van de startsituatie waarin wel of niet al lopende Rijk-regiotrajecten zijn of waarin eerst nog onderzoek nodig is en projecten verderop in de tijd plaatsvinden. Voor genoemde steden is een maatwerkaanpak opgenomen waarin binnen de geschetste richting de lokale prioriteiten zijn opgenomen.

- Middelgrote stad. Voor de middelgrote steden zoals Weert, Roermond, Oss en Roosendaal en hun verbindingen in het Daily Urban System zijn twee prioriteiten zichtbaar in het ontwikkelpad. De eerste prioriteit is extern gericht op een stevige multimodale positie in de hoofdnetwerken. Voor de middelgrote steden die geen station hebben is de ontwikkeling van de BRT-corridors hiervoor essentieel, voor de steden met station de ontwikkeling van deze stationsknopen – ook als onderdeel van gebiedsontwikkeling – en de positie in het spoornetwerk. Dit laatste aspect is terug te vinden in de bouwsteen Hoofdnetwerken – Spoor. De tweede prioriteit ligt binnen de steden en is gericht op de bredere mobiliteitsopgave rond de gebiedsontwikkeling in of nabij centrum en OV-knoop die in al deze steden aan de orde is. De uitwerking per stad is afhankelijk van de huidige plannen en afspraken en van de lokale opgave. De BRT-projecten in Noord-Brabant zijn essentieel voor de steden zonder station; deze zijn op het niveau van een pre-verkenning uitgewerkt en klaar voor een volgende projectstap. Voor de Limburgse steden zijn er een aantal lopende projecten en vindt momenteel uitwerking plaats binnen Limburg Centraal. Dat leidt voor de betreffende steden tot een verdere vulling van de maatwerkaanpak. Voor Oss, Bergen op Zoom en Roosendaal zijn er belangrijke ambities rond het spoor die raken aan emplacementen, barrièrewerking en bediening. Vanwege de complexiteit en de (financiële) opgaven zijn deze ambities opgenomen voor de langere termijn.

- Kernen. Voor de vele grotere en kleinere kernen in Zuid-Nederland is zowel de verbinding met de regionale centra en werklocaties van belang, als de bereikbaarheid (nabijheid en mobiliteit) van voorzieningen op verschillende schaalniveaus. De MMA kent hiertoe een aanpak voor kleinere kernen waarbinnen maatwerk mogelijk is voor bijvoorbeeld fietsinfrastructuur, publieke mobiliteit en verkeersveiligheid. Er ligt ook een relatie met het programma Bereikbaarheid op Peil waarin Rijk en regio samen gaan werken aan voorzieningenbereikbaarheid.

Bouwsteen 2 - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Ontwikkelrichting bouwsteen 2 - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Hoofdnetwerken - Weg

De Rijkswegen en enkele gemeentelijke en provinciale wegen vormen samen het hoofdnetwerk wegen voor de MIRT-regio Zuid-Nederland. Een goed functionerend wegennetwerk voor personen en goederen is belangrijk voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland.

De ontwikkeling vindt plaats vanuit brede welvaart, met focus op leefkwaliteit, bereikbaarheid en gedragssturing.

Het Rijk heeft een Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN) opgesteld. Het TP HWN schetst een visie op de toekomstige opbouw en inrichting van het HWN, met aandacht voor verschillende typen gebruikers en de verknoping met de netwerken van andere modaliteiten. Onderdeel van het TP HWN is een kaart met hoofdwegen. De provincie Noord-Brabant heeft in de Koers Mobiliteit ook een dergelijke kaart vastgesteld. Rijk en regio constateren dat de beelden van de provincie Noord-Brabant en het Rijk op de prioritering van het hoofdwegennet grotendeels overlappen. De provincie Limburg zal bij de uitwerking van haar beleid zoveel mogelijk aansluiten bij de kaart die het Rijk gemaakt heeft. Daarmee is er, afgezien van enkele (mogelijke) discussiepunten, een gemeenschappelijke basis voor de definitie en prioritering van het Hoofdwegennet.

Ontwikkelrichting hoofdwegennet

Brede welvaart als hoofdkompas betekent dat er breed wordt gekeken naar het functioneren van het mobiliteitssysteem, waarbij de effecten op bereikbaarheid, leefomgeving, gezondheid en veiligheid integraal worden afgewogen. Het wegennetwerk (en de automobiliteit) heeft daarin een belangrijke rol.

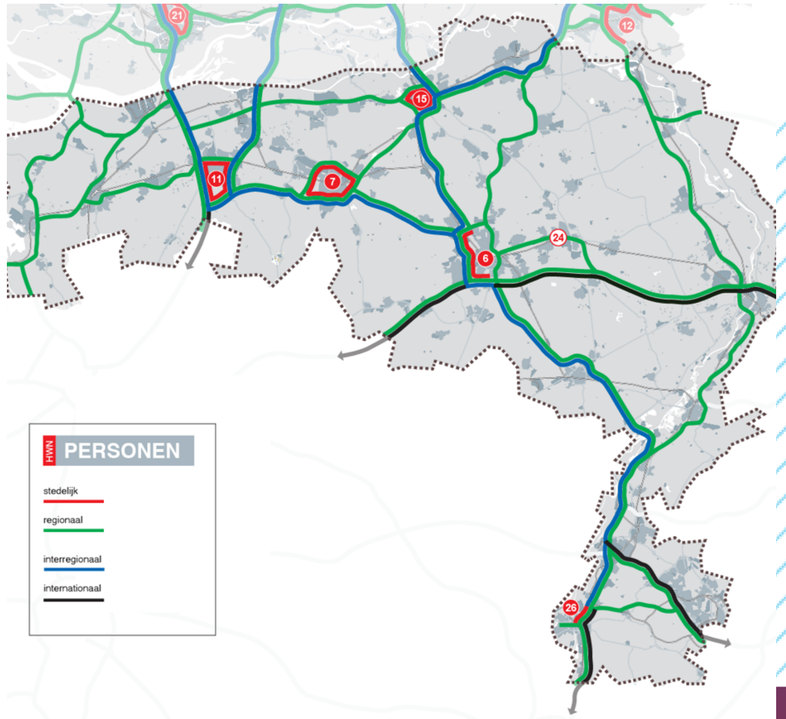
Het hoofdwegennet staat op dit moment onder druk. De verwachting is dat automobiliteit ook in de komende decennia zal toenemen vanwege de groei van de bevolking en de welvaart. Daarmee zullen het hoofdnetwerk en de autobereikbaarheid nog verder onder druk komen te staan en wordt ook een steeds zwaarder stempel op de kwaliteit van de leefomgeving gedrukt. Dit terwijl er - vanwege onvoldoende perspectief op stikstofruimte, middelen en capaciteit - voorlopig geen grote uitbreiding van het wegennet te verwachten is. Om perspectief op bereikbaarheid te blijven bieden, kiezen Rijk en regio voor een focus op wat wél kan, in deze volgorde:

- Ruimtelijke keuzes: Bouwen op de juiste plekken en onder de juiste condities. Deze stap is uitgewerkt in de bouwsteen Ruimtelijke en economische ontwikkeling.
- Afremmen van de groei van automobiliteit (op plekken waar dit kan) door inzet op brede gedragsaanpak en mobiliteitstransitie. Inzet op gedragsaanpak: sturen met doelgroepenaanpak (werkgevers, scholen, gedrag en verkeersveiligheid) en gebiedsgericht regionaal parkeerbeleid. Inzet op mobiliteitstransitie: beperken groei langeafstandsmobiliteit en sturing op anders reizen waar dat aanbod er is.
- Prijs van de reis kan (op de lange termijn) onderdeel van die sturing worden.
- Versterken HWN met de instandhoudingsopgave via ontwikkelend beheer en zo bijdragen aan brede welvaart.
- Toegangspoorten (corridorhubs) naar hoogstedelijke gebieden en overslagpunten stedelijke distributie.
- (Inter)nationale verbindingen netwerkkwaliteit waarborgen.
- Realiseren lopende projecten en verkenningen (A2 Kerensheide – Vonderen, A2/N2, A58, A27). Zodra het mogelijk is herstart van de gepauzeerde MIRT-projecten (A2, A58, A50, A67).

Deze stappen zijn binnen deze bouwsteen uitgewerkt als ontwikkelpad.

Conceptcategorisering wegen gebruikt in gebiedsatelier Zuid-Nederland (categorisering is lopend proces vanuit Toekomstperspectief Hoofdwegennet)

Door middel van de NOVI en de Nota Ruimte en de investeringsprogramma's voor Woningbouw en Mobiliteit (7,5 miljard en 2,5 miljard euro voor infrastructuur woningbouw) worden reeds randvoorwaarden gesteld aan de locaties waar nieuwe



MMA - Uitwerking Hoofdnetwerken - Weg

Zuid-Nederland-breed - programmatisch

1. Programmatische aanpak Ontwikkelend beheer
- Bij beheeropgave meekoppelen van bredere doelstellingen (zoals leefkwaliteit, omgeving, veiligheid)

2. Programmatische aanpak voor trajecten on-hold danwel onderdeel lopende verkenning.
- Aanpak in kader benutting / sluipverkeer/ multimodaliteit gekoppeld aan best practices (inclusief lopende mitigerende mobiliteitspakketten).

3. Toekomstbeeld HWN – Onderzoeksproject
- Onderzoek toekomstbeeld HWN Zuid-Nederland (balans in verschillend gebruik wegen en brede welvaart in inrichting).

4. Programma Bus op Vluchtstrook
- Verkennen en verder brengen potentie Bus op Vluchtstrook

5. Innovatie
- Benutting netwerk
- Veiligheid (ISA-CCAM)

Projecten

6. Lopende realisatie projecten in MIRT - gefinancierd:
- A27 Houten - Hooipolder
- A2/N2 Randweg Eindhoven (verkenning)
- A58 Tilburg – Eindhoven
- A2 Vonderen – Kerensheide
- A73/A67 Knooppunt Zaarderheiken
- N279 (verkenning, NRD ter inzage)

7. Projecten die on-hold staan en (opnieuw) financiering nodig hebben
- A58 (Breda-Tilburg , Sint Annabosch-Galder)
- A2 Deil-Vught
- A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
- A67 Leenderheide – Geldrop

8. Projecten initiatiefase
- N65 Vught-Helvoirt
- A67 Geldrop – oostelijke robuuste rand MRE

6. Kleinere aanpassingen wegen:
- Vanuit ontwikkeld beheer meekoppelkansen leefkwaliteit, omgeving, veiligheid, benutting.
- Vanuit programma bus op vluchtstrook
- Inpassing corridorhubs
- Optimalisatie functie/vorm/omgeving vanuit onderzoeksproject toekomstbeeld HWN
- Vanuit goederenvervoer ten aanzien van vrachtwagen parkeren
- Vanuit prioriteiten Daily Urban System
- Herinrichting op- en afritten Elsloo A2 aansluiting 49 / Chemelot Gate 7 (realisatiepact)

9. Sturing gebruik
- **Mitigerende aanpak on-hold projecten** (Stedelijke Regio Breda Tilburg (SRBT), A2 Deil Vught en de A67 Leenderheide Geldrop)
- Gedragsaanpak via SmartwayZ.NL
- Relatie met kleinere aanpassingen wegen, met name BRT/HOV-doelgroepenstrook

KT MT LT

Beschrijving ontwikkelpad - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

woningen gebouwd mogen worden (goede ontsluiting; in de buurt van OV).

Focus ligt daarbij op de volgende punten:

1. Bouw vooral in stedelijk gebied vanwege nabijheid en nabij HOV.
2. Stem tempo/omvang/kwaliteit van de verstedelijkingsopgave af op het tempo van investeringen in bereikbaarheid. Of houd daar in ieder geval balans in. Begin op plekken waar al goede bereikbaarheid is en dit niet direct om grote nieuwe infra-investeringen vraagt. Ruimte voor grote infra-investeringen is op dit moment namelijk schaars en vraagt tijd.
3. Zolang de bereikbaarheid niet goed geregeld is, kan worden gekozen om niet of minder te ontwikkelen.

In de actualisatie van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport zijn ruimtelijke en mobiliteitskeuzes voor de Brainportregio in kaart gebracht. De uitkomsten zijn verwerkt in de MMA. De vervolgstappen uit deze actualisatie zijn van invloed op het mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland.

Het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN) draagt bij aan de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Nederland, waarbij de functie van het HWN aansluit op de ruimtelijke functies van gebieden. En andersom werkt het HWN structurerend en voorwaardenscheppend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Met het onderscheid in soort HWN naar type gebruik kan de ruimtelijk structurerende werking van de hoofdinfrastructuur beter worden benut en multimodaliteit worden gestimuleerd.

Dit kan door bijvoorbeeld nieuwe woonlocaties vooral rond hoofdwegen met overwegend een bestemmingsfunctie te concentreren en niet bij de hoofdwegen voor doorgaand verkeer, of door logistieke activiteiten meer te bundelen op de doorgaande verbindingen. Daarmee kunnen ook gericht bijdragen worden geleverd aan het verbeteren van de leefbaarheid in stedelijke gebieden en de daarbij horende inpassing van ringwegen in het ‘stedelijk weefsel’.

Ambitie:

In Zuid-Nederland zijn verstedelijkingsstrategieën afgesproken door Rijk en regio. De MMA is daar een uitwerking van op het gebied van mobiliteit.

De regio sluit aan bij het toekomstig landelijk beleid (TP HWN en Nota Ruimte) dat in ontwikkeling is. Het streven is om de hoofdlijnen van het landelijk beleid in het najaar van 2025 vast te stellen.

Afremmen van de groei van automobiliteit op de gewenste plekken door inzet op brede gedragsaanpak en inzet op mobiliteitstransitie

<u>Inzet op brede gedragsaanpak:</u>

Om Zuid-Nederland bereikbaar, duurzaam en leefbaar te houden, hebben Rijk en regio Zuid-Nederland afgesproken in te zetten op structurele gedragsverandering met betrekking tot mobiliteit. Het doel is gedrag, dat vaak onbewust tot stand komt en gewoontegedrag is, blijvend te veranderen. Hierbij streven we ernaar dat mensen hun reisgedrag overwegen (niet reizen bijvoorbeeld door thuiswerken of werken/vergaderen op afstand, ander vervoermiddel, andere tijd, andere route) en vervolgens de vervoerwijze kiezen die het best past bij hun situatie (juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd). We zetten in op een flexibele en multimodale reiziger. Soms door stimuleren, soms door inzet van financiële maatregelen zoals parkeerbeleid.

Een van de elementen om bovenstaande gedragsverandering teweeg te brengen is de gedragsaanpak van diverse doelgroepen.

Door het maken van afspraken tussen regionale overheden en met diverse doelgroepen (werkgevers, scholen, overheidsinstellingen) over het reisgedrag kan een deel van de drukte op de wegen waar dit leidt tot files worden voorkomen. Binnen het programma SmartwayZ.NL en binnen de mobiliteitspakketten wordt hier al onderzoek naar uitgevoerd en maatregelen voor getroffen.

Ook worden al ‘slim reizen’-maatregelen uitgevoerd door regionale mobiliteitsorganisaties in de Brainportregio en in Limburg.

Ambitie:

Korte termijn

Het programma Spreiden en Mijden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vormt een basis voor de gedragsaanpak in Zuid-Nederland voor de komende jaren. De programmalijn Spreiden en Mijden van SmartwayZ.NL bouwt voort op dit landelijke programma en richt zich op het beïnvloeden van reisgedrag: het aantal verplaatsingen verminderen, de druk op de hyperspits in het openbaar vervoer verlagen en zorgen voor schonere en gezondere manieren van reizen.



Bron: Rapportage Rijkswegennet - 2023:
1 januari – 31 december (Rijkswaterstaat, januari 2024)

Beschrijving ontwikkelpad - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Daarnaast zijn ook allerlei doelgroepaanpakken afgesproken in het BO MIRT (2024) in het kader van restbudgetten en KTM Brainport. In Zuid-Nederland werken vier uitvoeringsorganisaties samen om doelgroepen te benaderen en gedragsverandering te stimuleren. Voorbeelden zijn de Posifiets-campagne in Limburg en de fietsstimuleringsapp voor Zuid-Nederland. De doelgroepenbenadering van SmartwayZ.NL helpt uitvoeringsorganisaties en gemeenten om met gerichte kennis en tools meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Door specifieke doelgroepen aan te spreken, worden maatregelen effectiever. De hinderaanpak op de korte termijn bij (weg) werkzaamheden moet zo goed mogelijk aansluiten bij lopende aanpakken om zo de kans op structurele gedragsverandering te vergroten en schaalvoordelen te behalen voor uitvoeringsorganisaties.

De komende drie jaar ligt de focus van SmartwayZ.NL op de volgende onderdelen:

- Van output naar outcome: SmartwayZ.NL ondersteunt de uitvoeringsorganisaties om resultaatgerichter te werken, met een eenduidige aanpak voor alle vier de organisaties in Zuid-Nederland.
- Uniformiteit en schaalvoordeel: SmartwayZ.NL voert regie over Zuid-Nederlandbrede aanbestedingen (voor apps, diensten en advies), ontwikkelt een uniforme monitoring- en evaluatiemethode en stuurt op grensoverstijgende knelpunten. SmartwayZ.NL neemt hier het initiatief om meer uniformiteit en efficiëntie te bereiken, wat leidt tot schaalvoordelen.
- Verkenning en planuitwerking uitvoeringsorganisaties: In 2025 is voor de stedelijke regio's Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en West-Brabant de uitvoeringsorganisatie Brabant Bereikbaar opgericht. Het doel is om in 2025-2027 een concreet plan te implementeren.

SmartwayZ.NL richt zich dus vooral op de organisatie die nodig is om gedragsverandering te stimuleren. Tegelijkertijd wordt per regio en corridor afgesproken waar welke inzet gepleegd wordt. Dit gebeurt ook rond wegwerkzaamheden. Aanvullend daarop zullen in de MMA afspraken worden gemaakt over gebiedsgerichte of corridorgerichte mobiliteitsaanpakken (onderdeel van het ontwikkelpad).

Langere termijn

Voor de langere termijn is het streven van Rijk en regio dat gedragsaanpak een structureel onderdeel wordt van het mobiliteitsbeleid. Dat houdt ook een structurele bekostiging in.

De uitvoeringsorganisaties in Zuid-Nederland opereren momenteel onder omstandigheden waarin structurele borging nog niet volledig is gerealiseerd. Dit heeft invloed op de stabiliteit en kostenefficiëntie van de uitvoering. Om de continuïteit en effectiviteit van de gedragsaanpak te waarborgen, is het essentieel om toe te werken naar een duurzaam georganiseerde uitvoeringsstructuur.

Op de lange termijn zal de gedragsaanpak in ieder geval bestaan uit de volgende onderdelen:

1. Een overkoepelende gedragsstrategie.
2. Regionaal maatwerk (communicatie, activiteiten) om het reisgedrag van inwoners, werknemers en bezoekers structureel te veranderen. Gebaseerd op een gebiedsanalyse en een analyse van reizigersgedrag en voortbouwend op bestaande succesvolle lokale initiatieven.
3. Data en kennis over reisgedrag zijn toegankelijk voor alle samenwerkende partijen in Zuid-Nederland.
4. Een uitvoeringsorganisatie die werkgevers enthousiasmeert en activeert om aan de slag te gaan met hun eigen mobiliteitsmanagement: flexibel/ thuiswerken, beleid, alternatieven.
5. Dezelfde uitvoeringsorganisatie die een onderwijsbenadering toepast en onderwijsinstellingen stimuleert om in overleg met vervoerders de vervoersvraag te spreiden en een gecoördineerde aanpak te ontwikkelen voor zowel studenten als werknemers.

Goederenvervoer

Kern van de aanpak voor gebruik van andere vervoerswijzen in het goederenvervoer – de zogeheten modal shift – is sturing op gedrag. Dit gebeurt door verschuivingen te subsidiëren van transporten van de weg naar de binnenvaart en het spoor, door knelpunten aan te pakken die een dergelijke verschuiving in de weg staan en door de uitbreiding van de transportinfrastructuur te ondersteunen met de ontwikkeling van het buisleidingennetwerk.

<u>Inzet op mobiliteitstransitie:</u>

Het stimuleren van een mobiliteitstransitie van auto naar fiets, OV en lopen voor de kleinere verplaatsingen draagt bij aan het verminderen van het gebruik van de auto op het Hoofdwegennet. Zeker in de (hoog)stedelijke gebieden ligt hier volop potentie. Qua maatregelen gaat het onder andere om snelfietspaden, parkeerbeleid, OV, hubs en doelgroepenaanpak.

Bij de Stedelijke Regio Breda-Tilburg (SRBT), de Brainport Eindhoven en bij de A2 Deil-Vught en de A67 Leenderheide-Geldrop zijn reeds gezamenlijke afspraken over mobiliteitstransitiepakketten gemaakt in het kader van het mitigeren van het effect van het pauzeren van de MIRT-projecten. Hiervoor is budget beschikbaar gesteld door Rijk en regio via het BO MIRT. De maatregelen uit deze mobiliteitstransitiepakketten zijn in uitvoering of gaan binnenkort in uitvoering.

Beschrijving ontwikkelpad - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Voor de (middellange) termijn worden soortgelijke pakketten uitgewerkt voor de in het ontwikkelpad aangewezen corridors en gebieden (Daily Urban Systems) waar nog geen mobiliteitstransitiepakket voor is.

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement ontwikkelt zich snel en is vernieuwend, met een duidelijke koppeling aan de komst van geautomatiseerd vervoer. Naast de bestaande gezamenlijke afspraken werkt de provincie Noord-Brabant continu aan vernieuwing en verbreding, onder meer in samenwerking met het team Innovatie en Ontwikkeling van SmartwayZ.NL. Hiervoor is een gezamenlijke roadmap opgesteld met een adaptieve ontwikkelagenda. Hoewel de eerste stappen door de BrabantStad-gemeenten, de provincie en Rijkswaterstaat worden gezet, is brede participatie van alle gemeenten noodzakelijk, met name wanneer innovaties regionaal worden opgeschaald.

Verkeersmanagement richt zich op het informeren, geleiden en sturen van personen- en goederenverkeer over het multimodale netwerk, waarbij taken steeds verder worden geautomatiseerd en op basis van actuele en voorspellende data een bewuste verdeling tussen modaliteiten wordt gemaakt. Daarmee draagt verkeersmanagement bij aan strategische maatschappelijke doelen zoals bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid, duurzaamheid en inclusiviteit, en vormt het een belangrijk instrument in de transitie naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. In dit kader wordt gewerkt langs vijf ontwikkellijnen – beleid en strategie, routekeuze, incidentafhandeling, monitoring en datakwaliteit, en organisatie – in nauwe samenhang met de MMA.

Een centrale bouwsteen is het Regionaal Multimodaal Netwerkmanagementkader, waarin uitgangspunten, bereikbaarheidsprofielen, functies van wegen, sturingsprincipes en kwaliteitsindicatoren worden vastgelegd, en maatregelen worden bepaald voor het operationeel sturen en managen van het netwerk. Daarmee wordt verkeersmanagement tactisch en operationeel ingezet om niet alleen bij te dragen aan de betrouwbaarheid van het netwerk, maar ook aan de bredere mobiliteitstransitie.

De snelle veranderingen in mobiliteit vragen om innovatieve oplossingen waarin automatisering, data en digitalisering centraal staan. Toepassingen zoals Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) en Intelligent Speed Assistance (ISA) zijn al in gebruik en dragen bij aan verkeersveiligheid, betrouwbaarheid, comfort en duurzaamheid. In Zuid-Nederland wordt daarom sterk ingezet op innovatief verkeersmanagement en Cooperative Connected Automated Mobility (CCAM), waarbij techniek, gebruikers en publiek-private samenwerking hand in hand gaan. Innovatie vraagt tijd, middelen en goede inpassing in nationale en Europese kaders, maar levert grote meerwaarde op voor bereikbaarheid, leefbaarheid en economie. Met projecten zoals het Interreg CCAM Proving Region, waarin overheden, bedrijven en kennisinstellingen samenwerken, wordt Zuid-Nederland verder ontwikkeld als toonaangevende test- en leeromgeving, met de Automotive Campus in Helmond als belangrijk centrum.

Investeren in wat wel kan: ontwikkelend beheer

We zetten in op wat haalbaar en maakbaar is en zetten de tering naar de nering. Opgave is om tijdens de omvangrijke instandhoudingsopgave van het wegennet oog te houden op kansen om daarmee ook beleidsmatige ambities en functionele wijzigingen te realiseren.

Ontwikkelend beheer houdt in dat het moment waarop onderhoud aan en vernieuwing van hoofdwegen plaatsvindt slim wordt benut om “werk met werk te maken”. Dat moment wordt gecombineerd met het uitvoeren van kleine infrastructurele ingrepen die de doorstroming van het wegennet bevorderen door verbeteren van de afwikkeling.

Bijvoorbeeld:

- aanpassen of weghalen van op- en afritten; snelheidsverlaging; vluchtstrookuitbreiding;
- geschikt maken van vluchtstrook of rijbaan voor BRT door aanleg pechhavens, verlichting en bebording;
- bij vervangen van bruggen en viaducten zoveel mogelijk streven naar meteen verbreed aanleggen en daarmee anticiperen op een toekomstige wegverbreding voor mogelijke multimodaliteit (bijvoorbeeld op basis van het TP HWN);
- maatregelen die noodzakelijk zijn vanuit militaire mobiliteit (bv. versterken van bruggen en viaducten);
- maatregelen die nodig zijn om de waterstofverbrossing[6] bij zes bruggen/viaducten in Zuid-Nederland aan te pakken;
- verminderen van de ruimtelijke barrièrewerking van het HWN voor fiets en andere regionale netwerken.

Hiervoor moet worden onderzocht op welke A-wegen de komende jaren onderhoud plaatsvindt en hoe dit gecombineerd kan worden met aanpassingen die Rijk en regio wenselijk vinden (meekoppelen).

[6] Waterstofverbrossing is een proces waarbij kleine scheurtjes in staal ontstaan. Dit kan gebeuren bij bepaalde staalsoorten die werden gebruikt als wapening van beton in de jaren 50 en 60. Door waterstofverbrossing kan de wapening zijn versterkende functie verliezen en de constructie verzwakken. Zie brief van 1-4-2025 van minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Madlener Onderzoek naar bruggen en viaducten i.v.m. waterstofverbrossing - 36600-A-56. Uit onderzoek door Rijkswaterstaat blijkt dat in Zuid-Nederland zes bruggen/viaducten hoog verdacht zijn van waterstofverbrossing (op de A27 en op de A67).

Beschrijving ontwikkelpad - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Dat betekent een sterkere binding tussen het onderhoudsprogramma en de beleidsambities van Rijk en regio. Dit is een ontwikkelopgave voor de MMA.

Eerste concrete stap: onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden om het onderhoudsprogramma wegen bij het Rijk en regio slim te combineren met het uitvoeren van kleine infrastructurele ingrepen in de regio Zuid-Nederland die de doorstroming en verkeersveiligheid van het wegennet bevorderen door verbeteren van de afwikkeling. Ofwel: Wanneer is bij welk HWN of op provinciale trajecten in Zuid-Nederland onderhoud gepland en hoe kan werk met werk worden gemaakt om kleine inframaatregelen in regio Zuid gecombineerd hiermee uit te voeren en direct te anticiperen op toekomstige beleidswijzigingen?

Investeren in multimodaliteit: HOV en BRT op het hoofdwegennet

In de Ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) is BRT opgenomen als een van de drie hoofdrichtingen van de doorontwikkeling in het openbaar vervoer. BRT is onderdeel van een breed palet van mogelijke oplossingen die we tot onze beschikking hebben om de grote opgaven in Nederland het hoofd te bieden, waaronder doorstroming op het (hoofd)wegennet.

Om de BRT een stap verder te brengen is door de Coalitie BRT (overheden en vervoerders) een Actieagenda Bus Rapid Transit vastgesteld.

Als verantwoordelijke voor het hoofdwegennet zoeken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat naar mogelijkheden om de snelweg slimmer te benutten voor BRT, voor zover daarvoor geen concessies aan de verkeersveiligheid worden gedaan.

Op de korte termijn wordt doorgewerkt aan de huidige initiatieven (A27 en BRT Meierij) en kunnen leerervaringen worden gedeeld. Op basis daarvan worden de potentie en rol voor het vervolg van BRT bepaald. BRT vindt daarbij altijd plaats in combinatie met hubstrategie en flankerend beleid.

Daar waar de BRT over provinciale of gemeentelijke wegen loopt geldt eenzelfde verantwoordelijkheid voor provincie en gemeenten. Gedacht kan worden aan dynamische doelgroepstroken voor voertuigen met een hoge bezettingsgraad zoals hoogwaardig busvervoer (BRT). Het TP HWN zet in op multimodaliteit en daarmee zijn corridorhubs een belangrijk vertrekpunt. Ook wordt gewerkt aan ontwerpprincipes voor het wegontwerp. Hierbij is vooral de inzet om bestemmingsverkeer (auto) in stedelijk gebied een alternatief te bieden (BRT of HOV). Voor het HWN moet daarbij vooral gedacht worden aan de nu in ontwikkeling zijnde Brainporthubs. Dit zou op meerdere plekken op het HWN in Zuid-Nederland kunnen.

Hubs uit TP HWN:

Er kan vanuit de specialisatie in soorten gebruikers gericht invulling worden gegeven aan de multimodale verbinding van het HWN met de netwerken voor OV en fiets, via verschillende soorten hubs op verschillende trajecten van het HWN (bijvoorbeeld regionale hubs op hoofdwegen naar stedelijke gebieden en meer lokale stedelijke hubs op de ringen van de steden).

Het multimodaler maken van het hoofdwegennet is een ontwikkelopgave waar de regio vanuit de MMA ook aan mee wil werken. Dit vraagt de komende jaren extra aandacht van Rijk en regio.

In Noord-Brabant en Limburg staan de volgende BRT-lijnen op de agenda (BRT-lijnen op het hoofdwegennet):

- Breda-Gorinchem-Utrecht (A27)
- Tilburg-Waalwijk-’s-Hertogenbosch (A59)
- BRT Meierij
- Limburg - Opwaardering van goed functionerende buslijnen conform TBOV 2040.

Daarnaast is of wordt in het Brainportgebied op een aantal HOV-routes bus op vluchtstrook gerealiseerd:

- Bus op vluchtstrook A2-zuid
- Bus op vluchtstrook A58
- Bus op vluchtstrook A67-west noordelijke rijbaan (nog te realiseren, zuidelijke rijbaan is gerealiseerd)
- Bus op vluchtstrook A67-oost (nader verkennen)

Innovatie

Innovatie is ondersteunend en/of een middel om mogelijke oplossingen voor de problematiek waarop de MMA zich focust te versnellen, meer impact te maken, etc. Dat zou zich kunnen uiten in het ontwerpen van een brede uitvoeringsagenda innovatie.

Beschrijving ontwikkelpad - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Toegangspoorten (corridorhubs/Brainporthubs) naar hoog-stedelijke gebieden en overslagpunten stedelijke distributie

Er kan vanuit de specialisatie in soorten gebruikers gericht invulling worden gegeven aan de multimodale verbinding van het HWN met de netwerken voor OV en fiets, via verschillende soorten hubs op verschillende trajecten van het HWN (bijvoorbeeld regionale hubs op hoofdwegen naar stedelijke gebieden en meer lokale stedelijke hubs op de ringen van de steden). Daarmee wordt ketenvervoer mogelijk gemaakt.

Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen hubs. Voor Rijk en regio ligt de focus op de corridorhubs aan of nabij snelwegen met BRT als voorwaarde.

Ambitie:

Op het snijvlak van HWN en hubs zijn met name de corridorhubs/ Brainporthubs van belang. Het vormgeven van deze hubs is een ontwikkelopgave voor de MMA.

Het concept voor de corridorhub wordt verder ontwikkeld in de MRE rond de Brainporthubs waarna opschaling kan plaatsvinden voor geheel Zuid-Nederland waar nodig en gewenst.

Investeren in infrastructuur

De combinatie van de hierboven genoemde inzet brengt naar verwachting aanzienlijke verlichting van de druk op de weg (ten opzichte van de referentie niets doen), maar zal niet alle knelpunten oplossen. Investeren in de aanpassingen en uitbreiding van de infrastructuur blijft daarmee noodzakelijk. Investeringen dragen bij aan de bereikbaarheid, maar kennen mogelijk ook een negatieve impact op duurzaamheid en leefbaarheid. Het is daarom belangrijk om alle brede-welvaartsaspecten volwaardig te beschouwen bij investeringskeuzes.

Momenteel zijn er in Zuid-Nederland een aantal wegverbredingsprojecten in realisatie:

- A27 Houten-Hooipolder
- A2 Vonderen-Kerensheide

Daarnaast wordt de voorbereiding voor de A73/A67 Knooppunt Zaarderheiken weer opgestart aangezien stikstof en capaciteit bij Rijkswaterstaat geen belemmering meer vormen.

Ook wordt het opnieuw opstarten van de planuitwerking A58 Eindhoven-Tilburg momenteel voorbereid. Dit project wordt in 2027 weer opgestart, en dan kunnen vervolgens het Ontwerpprojectbesluit en het Projectbesluit door Rijkswaterstaat worden afgerond.

Ten slotte is onlangs de MIRT-verkenning naar de verbreding van de A2/N2 aan de westkant van Eindhoven gestart.

Verbreding blijft nodig om multimodaliteit op het HWN te versterken, of specifiek voor stromen waarvoor doorstroming belangrijk is, zoals logistiek.

Vanuit de restbudgetten spelen in Limburg de volgende projecten: Herinrichting op- en afritten Elsloo A2 aansluiting 49 / Chemelot Gate 7 (realisatiepact); Multimodale Corridor (MMC) Chemelot-Haven Stein en Maastricht afrit 55 – Oeslingerbaan.

Op dit moment zijn echter ook een aantal wegverbredingsprojecten voor Rijkswegen, die in voorbereiding waren, gepauzeerd in Zuid-Nederland. Het gaat om de volgende trajecten die geheel of gedeeltelijk in de regio Zuid liggen:

- A2 Deil-Vught
- A58 Breda-Tilburg
- A58 Sint Annabosch-Galder
- A67 Leenderheide-Geldrop
- A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
- N65 Vught-Haaren

Het pauzeren komt enerzijds doordat de middelen binnen het Mobiliteitsfonds (MF) beperkt zijn door onder andere de groeiende instandhoudingsopgave en financiële tekorten bij lopende projecten en programma's. Anderzijds zijn er uitvoeringsbeperkingen: onvoldoende uitvoeringscapaciteit en de huidige staat van de natuur als gevolg van onder andere jarenlange overbelasting door stikstof. De gepauzeerde projecten blijven belangrijk voor de doorstroming en blijven in het MIRT-overzicht staan.

Voor de mogelijkheden van een herstart kijkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar de kansen die er zijn ten aanzien van de randvoorwaarden stikstof, financiën en capaciteit. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ieder jaar landelijk één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan deze randvoorwaarden. Op dit moment is er geen prioriteitsvolgorde aangegeven door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Mogelijk vragen eisen vanuit militaire mobiliteit eerder om maatregelen aan wegen die belangrijk zijn in het netwerk (voor het verplaatsen van militair materieel). Dit zou bijvoorbeeld voor de A58 Breda-Tilburg het geval kunnen zijn (doorgaande corridor van Vlissingen/ Rotterdam naar Duitsland).

Beschrijving ontwikkelpad - Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Aandachtspunten N-wegen

De MMA gaat niet in op alle plannen op N-wegen maar focust zich op die punten waar het hoofdwegennet en de N-wegen duidelijk effect op elkaar hebben. Het gaat erom dat het functioneren van het gehele netwerk dan in beschouwing moet worden genomen. Daarnaast kan het gaan om spanningen tussen de verkeerskundige werkelijkheid en stedenbouwkundige ambities. Hierbij is het tegengaan van sluipverkeer van het HWN naar omliggend gebied een belangrijke opgave. Het betreft opgaven die zich op dit moment voordoen in Noord-Brabant en Limburg:

- Noordelijke rondweg Breda als ruit rond Breda. De aanpak is nodig voor mobiliteit en opvang A58 en relatie met propositie Zonzeel, met mogelijkheid via A59, mits er afspraken worden gemaakt over de Noordelijke randweg: geen doorgaande functie.
- A270/zuidelijke ontsluiting Helmond: strategie tussengebied Helmond-Eindhoven. Een fors deel van de woningbouw in de Brainport landt aan de oostzijde (Eindhoven, Helmond, knoop Deurne, Peelgemeenten). Startpunt is ontsluiting via fiets en spoor en sturen op een mobiliteitstransitie. Het aantal autobewegingen zal echter ook toenemen. Bovenop de bestaande problematiek vraagt dat om een aanpak van wegen voor: verbeterde zuidelijke ontsluiting Helmond naar A67, afwaardering Kasteeltraverse, doorstroming A67 Eindhoven – Asten en een verbeterde gebiedsontsluiting noordoost.
- Samenhang tussen de inpassing BRT Meierij, files op provinciale wegen bij de aansluitingen A50 (N264, N279) en toepassing gedachtengoed TP HWN.

Grensoverstijgende verbindingen

Grensoverstijgende verbindingen zijn voor de regio van groot belang om de agglomeratiekracht te vergroten en aantrekkelijk te blijven voor talent, bedrijven en voorzieningen. Sterkere multimodale verbindingen met steden als Aken, Luik, Hasselt, Düsseldorf en Antwerpen zorgen voor versterking van de regiokracht en het vestigingsklimaat. Ook economische innovatie en kennisontwikkeling profiteren van koppelingen met buitenlandse campussen en netwerken, zoals RWTH Aken en de Vlaamse innovatiehubs.

Goederenvervoer en militaire mobiliteit

In het programma Goederenvervoercorridors werken Rijk en regio samen aan de verbetering van de goederenvervoercorridors (Rotterdam, Venlo/Chemelot, Amsterdam en Antwerpen). Het gaat zowel over weginfrastructuur als over vrachtwagenparkeren, multimodale overslagterminals, gebiedsontwikkeling rondom binnenhavens en digitalisering, als onderliggende oplossing voor een betere afstemming in de supply chain.

De focus ligt op modal shift van goederen van weg naar water en spoor, met als doelstellingen verduurzaming en ontlasting van het wegennet. Optimalisatie van het wegtransport is ook nog steeds een doel dat nagestreefd wordt.

Er is een overlap tussen infrastructuur voor goederenvervoer en militaire mobiliteit, zeker gezien de Europese richtlijnen rondom TEN-T en dual-use. Dit geldt zowel voor militair transport met bestemming in het MMA-gebied (bijvoorbeeld van en naar kazernes en vliegvelden) als voor transport door Noord-Brabant en Limburg (bijvoorbeeld vanuit Vlissingen of Rotterdam) via de A58, legerplaats Oirschot, Vliegbasis Eindhoven en Woensdrecht. Waar mogelijk en nodig worden investeringen in militaire mobiliteit naar voren gehaald (A16, A58, A67).

Wegen naar de toekomst: verbreden maatregelenpakket (relatie met innovatie op pagina 59)

De huidige aanpak van de bereikbaarheidsopgaven loopt op dit moment tegen grenzen aan door stikstof-, geld- en personeelsgebrek. Om Zuid-Nederland duurzaam bereikbaar te houden, ook met de auto, moet bij de ontwikkeling van het wegennet hier ook aandacht voor zijn en moet worden aangesloten bij initiatieven die daar (landelijk) al voor lopen:

- CCAM (Cooperative, Connected and Automated Mobility: overkoepelende term voor intelligente mobiliteit)
- Compacte snelweg: meer stroken op minder asfalt
- Smart Mobility
- TP HWN

Voor betalen naar gebruik (afhankelijk van tijd en plaats) geldt dat dit op nationaal niveau via wetgeving geregeld zal moeten worden. Hier is in deze kabinetsperiode geen sprake van.

Adaptiviteit

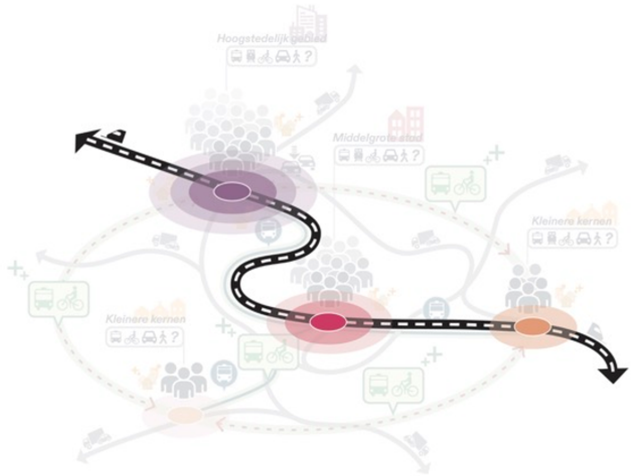
Rijk en regio spreken af om op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) - die eind 2026 zal uitkomen - het gesprek aan te gaan over de opgaven op het Rijkswegennet voor de langere termijn. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar brede welvaart en de impact van mobiliteitstransitie.

Bouwsteen 3 – Hoofdnetwerken - Spoor

Ontwikkelrichting bouwsteen 3 – Hoofdnetwerken Spoor

Het uitbouwen van spoor- en BRT/HOV-netwerken richt zich op grensoverstijgende bereikbaarheid, nationale netwerken en regionale bereikbaarheid met focus op de mobiliteitstransitie in de (hoog)stedelijke gebieden en multimodale bereikbaarheid voor alle gebiedstypen.
Uitgangspunten:

- Hoofdnet spoor Zuid-Nederland: doorgroeireferentie (model 8*4[7]). Hiermee groeit de IC-frequentie op externe verbindingen en de hoofdassen van Zuid-Nederland mee met toename van de intercityfrequentie op corridors met capaciteitsknelpunten. Ook zorgt deze doorgroeireferentie in potentie voor versnelling van verbindingen vanuit en verbeterde aansluitingen op het onderliggend OV-netwerk van Limburg.
- Internationale verbindingen versterken. Per spoor naar Luik, Aken, Düsseldorf, Brussel, Keulen, Antwerpen in de vorm van doorkoppeling nationale IC-verbindingen op de bestaande HSL-verbindingen aldaar. Regionaal per bus/HOV in de Daily Urban Systems die zich uitstrekken tot over de grens waar voldoende potentie is.
- Verdere ontwikkeling op het hoofdspoor loopt via de volgende productstappen, gekoppeld aan realisatie (grootschalige) woningbouw. Reizigersgroei op deze trajecten moet meegroeien met de verstedelijking.
- Vergroten van het OV-netwerk met HOV/BRT door aansluitingen op middelstedelijke kernen zonder treinstation (incl. onderlinge bereikbaarheid van stedelijke gebieden) en grootschalige werklocaties, zoals Waalwijk en A2-zone Eindhoven en Chemelot.
- Bij woningbouw nabij spoorlocaties aandacht voor barrièrewerking.
- Grotere kernen ontsloten via sprinterstations of regionaal HOV. Kleinere kernen via publieke mobiliteit (overigens niet uitsluitend voor kleinere kernen, maar wel met extra focus).
- Vergroten gebruik door meer werken in invloedsgebied stations en door stedelijke mobiliteitstransities.
- Verbeteren externe veiligheid op spoor.
- Op specifieke assen waar voldoende potentie is kan de ruimtelijke corridor ontwikkeld worden gekoppeld aan de (nog te ontwikkelen) hoogfrequente sprinter. Bijvoorbeeld Boxtel-Eindhoven-Deurne, Den Bosch-Nijmegen, lijnen in Zuid-Limburg.
- Ontwikkeling gekoppeld aan realisatie (grootschalige) woningbouw en reizigersgroei op trajecten.



[7] Dienstregelingsmodel uit Toekomstbeeld Openbaar vervoer met vergroting capaciteit van het spoor

MMA - Uitwerking hoofdnetwerken - Spoor

1. Uitwerking en uitvoering bestaande programma's en afspraken
Productstappen en bijbehorende infra-ingrepen in kader van:
- Programma Hoogfrequent Spoor
- Doorgroei referentie
- Bestaande MIRT-afspraken in verkenning en realisatiefase (Maaslijn, maatregelen knoop Eindhoven)

Dit leidt tot:
- Eindhoven Düsseldorf 1x uur rijden
- Den Haag/Rdam - Breda – Tilburg – Eindhoven naar 4x uur
- Utrecht Den Bosch – Eindhoven (6x per uur) / Tilburg (2x per uur)
- Maaslijn eerste fase (als gevolg van elektrificatie)

Gekoppeld aan relatie met stedelijke mobiliteitstransitie en woningbouw om op trajecten voor genoeg reizigers te zorgen

2. Programma Overwegen en spoor als barrière
Reden zowel uit spoor als gebied om hier mee aan de slag te gaan (gebiedsontwikkeling of vanuit veiligheid) vanuit spoor betrouwbaarheid, spoorveiligheid, frequentie verhoging etc.

3A. Uitwerking en/of uitvoering Toekomsbeeld OV (TBOV)
Productstappen en bijbehorende infra-ingrepen

3B. Uitwerking en/of uitvoering aanvullende ambities
Productstappen, bijbehorende infra-ingrepen, afspraken (zoals tickets, tarifering)

Productstappen hieruit volgens onderstaand proces

Analyse (exploratief) nieuwe bouwstenen, gemarkeerd met (*)
Consequenties, inpassing dienstregeling, wat is er nodig aan aanpassingen e.d. (a la quickscan).

Bij kansrijkheid/ geen grote bezwaren

Potentie-onderzoek
Bij kosten/baten, investeringssom, meerwaarde, fasering.

Bij voldoende onderbouwde meerwaarde

Besluit prioritering in productstappen en pakketten
Concretisering, prioritering in pakketten

3C. Onderzoek en afweging volgende productstappen
Regionale uitwerking Limburg en MRE. Af te wegen bouwstenen:
- Internationale verbindingen; IC-doorkoppeling Aken, IC-doorkoppeling Luik, regionale verbinding Weert-Hamont (-Antwerpen), vervolgstappen IC-doorkoppeling Eindhoven – Venlo – Düsseldorf.
- Versterking verbindingen Limburg in kader Limburg Centraal (inclusief sneltrein Maaslijn Maastricht – Venlo - Nijmegen, inclusief versnellen Randstad - Limburg)
- Versterking verbindingen MRE; stedenbaan Eindhoven – Helmond, Deurne, IC-stop Best (*)

3C. Onderzoek en afweging volgende productstappen
Regionale uitwerking Midden-Brabant. Af te wegen bouwstenen:
- Verdere frequentieverhoging na doorgroeireferentie 's-Hertogenbosch/Eindhoven – Tilburg – Breda – Dordrecht/Rotterdam/Roosendaal
- Internationale verbinding Eindhoven – Breda – Brussel
- Sprinterstation Udenhout
- IC-station Tilburg universiteit (*)

3C. Onderzoek en afweging volgende productstappen
Regionale uitwerking West-Brabant west. Af te wegen bouwstenen:
- IC Zeeland – Randstad via Roosendaal en Bergen op Zoom (*)
- Sprinter Oude Lijn doortrekken van Dordrecht naar Bergen op Zoom (*)
- Verbeteren internationale verbinding Roosendaal – Antwerpen (*).

3C. Onderzoek en afweging volgende productstappen
Regionale uitwerking Noordoost-Brabant - Nijmegen
- IC frequentieverhoging 's-Hertogenbosch – Nijmegen

3D. Onderzoek en afweging volgende productstappen
Goederenvervoer. Af te wegen bouwstenen:
- Verdere uitrol 740 meter treinlengte op Trans-European Transport Network (TEN-T) corridors en toeleidende baanvakken.
- Uitrol European Rail Traffic Management System (ERTMS) op trajecten met Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie (ATB-NG) die worden geëlektrificeerd.
- Emplacementen met voldoende capaciteit voor aantal treinen, opstellen en kopmaken.
- Voldoen aan eisen voor militair transport op militaire corridors.
- Voldoende capaciteit voor spoorgoederenvervoer met zowel BasisUurPatroon (BUP) paden, als ruimte voor ad-hoc aanvragen.
- Voldoende goederenpaden naar Noordoost-Europa en tussen Breda en Tilburg, waarvoor de maatregelen nader te bepalen zijn. Hier is samenhang en relatie met uitkomsten nut- en noodzaak onderzoek Goederenroutering NO-Europa (GNOE).

3E. Gefaseerde uitwerking, uitvoering en implementatie

Uitwerking Bouwsteen Hoofdnetwerken - Spoor

We beginnen niet vanaf nul: eindambities en startpunt

Personenvervoer

Er zijn in het recente verleden al verschillende ambities gedeeld tussen Rijk en regio voor personenvervoer. In september 2020 heeft de regio Zuid-Nederland (Limburg, Noord-Brabant én Zeeland) het Bidboek OV in 2040, de Zuidelijke Hink-Stap-Sprong, aangeboden aan het Rijk als regionale uitwerking met prioritering van de landelijke Contouren Toekomstbeeld OV. Vervolgens heeft het Rijk in januari 2021 de met de regio gedeelde ambities neergelegd in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV uit januari 2021.

Voor de korte en middellange termijn werken Rijk en regio aan de realisatie van het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS, de beleidsreferentie) en aan de ontwikkeling van de doorgroeireferentie en het ambitienetwerk zoals vastgelegd in de “Adaptieve Ontwikkelstrategie Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland” uit 2022. Dit is de primaire focus van Rijk en regio voor de korte termijn voor Zuidoost-Nederland. Overkoepelende opgave daarbij is wel ook de financiering van de kwaliteitsslag in het OV, inclusief exploitatie.

Voor West-Brabant is een aantal lopende projecten en afspraken het startpunt:

- Wind in de Zeilen: dit programma richt zich op het versterken van de relatie tussen Zeeland en Rotterdam en Amsterdam waardoor ook de treinverbindingen tussen (West-)Brabant en Zeeland worden versterkt.
- MIRT-verkenning Oude Lijn: deze verkenning richt zich op de verbinding tussen Den Haag-Rotterdam-Dordrecht maar kan ook leiden tot doorgaande sprinters tussen Den Haag en Roosendaal.
- Intercity Roosendaal-Antwerpen en de daarbij behorende aanleg van het beveiligingssysteem ERTMS tussen Kijfhoek en de Belgische grens.

Grensoverstijgende verbindingen

Spoor biedt volop kansen voor grensoverstijgende verbindingen. De Euregio heeft de potentie om zich voor dagelijkse activiteiten te ontwikkelen als een grensoverstijgende, stedelijke agglomeratie. Deze potentie en schaalvoordelen worden benut door actief de onderlinge verbindingen te versterken. Zo biedt bijvoorbeeld de uitbreiding van internationale spoorverbindingen, zoals de Drielandentrein, strategische kansen, mede door de aansluiting op het Europese HST-netwerk.

Uitgangspunten personenvervoer

Rijk en regio gaan uit van een ontwikkelpad dat start met de uitvoering van de productstappen in de beleids- en doorgroeireferentie. Hierna volgt verdere uitwerking richting de realisatie van het Toekomstbeeld OV 2040 (ambitienetwerk). In de tussentijd zal er ook ruimte zijn voor nieuwe initiatieven.

Voor dit ontwikkelpad worden de volgende uitgangspunten voorgesteld:

- Het onderzoeken van nieuwe initiatieven die volgen uit bijvoorbeeld de verstedelijkingsopgaven. Daarbij is sprake van een wisselwerking: slim verstedelijken kan bestaande capaciteit benutten of nieuwe stappen mogelijk maken. Inzet op het vullen van de tegenspits is hier een belangrijk voorbeeld van.
- De programmering is gericht op het realiseren van de gedeelde ambities uit Toekomstbeeld OV 2040 waar gewenst en mogelijk aangevuld met nieuwe ontwikkelingen.
- De programmering is gericht op verbeteringen in de dienstregeling (productstappen in het jargon). Daaruit volgen de benodigde investeringen.
- De volgorde van de investeringen zal mede afhangen van de (al dan niet met maatregelen gestimuleerde) reizigersgroei en de beschikbare capaciteit. Hierbij spelen ook de kwalitatieve opgave en urgentie vanuit ruimtelijke ontwikkeling/verstedelijking een belangrijke rol.
- Waar gewenst en mogelijk wordt (proactief) geanticipeerd op reizigersgroei zodat de productstappen genomen kunnen worden op het moment dat de nieuwe reizigers er zijn, zodat ze niet voortijdig afhaken (als de woningbouw eerder gerealiseerd is dan het mobiliteitssysteem).
- Er ligt een koppeling met de bouwopgave. Er is verdichtingsruimte rond stations die (als goed benut) zorgt voor betere benutting van het spoor én bijdraagt aan mobiliteitstransitie.
- Investeringen in spoor zullen in toenemende mate onderdeel zijn van gebiedsgerichte pakketten waarbij ook afspraken worden gemaakt over (minder) investeringen in andere modaliteiten, gedragsaanpak, ketenmobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.
- Emplacementen met voldoende capaciteit voor aantal treinen, behandelen en opstellen (Emplacementenvisie ProRail, januari 2025).

Uitwerking Bouwsteen Hoofdnetwerken - Spoor

- De programmering komt tot stand in twee stappen:
  - het vaststellen welke investeringen bij gewenste productstappen nodig zijn waarna besloten kan worden welke productstappen als eerste verder worden ontwikkeld op basis van o.a. reizigerspotentie, kosten, mogelijke kostendragers.
  - het uitwerken en voorbereiden van geselecteerde investeringen (via o.a. de MIRT-systematiek).
- Nieuwe wensen die de komende jaren op tafel komen zullen meegenomen worden in dit proces door toetsing op de bijdrage aan de ambities zoals vastgelegd in Toekomstbeeld OV, de bijdrage aan of mee kunnen liften met productstappen, benodigde investeringen, kostendragers en reizigersgroei. Op basis van deze informatie kan worden besloten over of, hoe en wanneer een bepaalde investering aan de orde is.

<u>Goederenvervoer</u>

Het spoor wordt ook gebruikt voor goederenvervoer. Zuid-Nederland is een belangrijk doorvoergebied tussen de havens van Zeebrugge-Antwerpen, Zeeland/Gent (North Sea port), Moerdijk, Rotterdam en het Europese achterland. Maar ook de multimodale terminals in Tilburg, Oss en Venlo en het industriële cluster Chemelot worden via het spoor ontsloten.

Het spoorgoederenvervoer ontwikkelt zich tot 2040 in het lage scenario tot circa 40 miljoen ton en tot circa 49 miljoen ton in het hoge scenario. Dit is t.o.v. 2019 een lichte daling, dan wel beperkte groei. Na 2040 ontwikkelt het spoorgoederenvervoer zich tot een totaal volume tussen 42 en 60 miljoen ton in 2050.

De impact van de energietransitie op het goederenvervoer is nog niet volledig duidelijk en daarmee een van de belangrijke onzekerheden. Voor het goederenvervoer ontbreekt een gemeenschappelijk eindbeeld zoals dat voor personenvervoer over het spoor wel bestaat. Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer wordt na de zomer verwacht. Rond spoorgoederenvervoer spelen twee ambities die op gespannen voet met elkaar staan. Enerzijds willen Rijk en regio inzetten op een mobiliteitstransitie in het goederenvervoer richting buis, water en spoor, anderzijds is er de ambitie om rond het spoor te verdichten voor de mobiliteitstransitie in het personenvervoer wat leidt tot grotere groepen inwoners en werkenden die te maken krijgen met externe veiligheidsrisico's, trillingshinder en barrièrewerking waar sprake is van dichte overwegen. Het gesprek hierover is nog volop gaande. Hier hoort ook de veiligheidsopgave bij: de veiligheid van de spoorse doorsnijding van stedelijke gebieden handhaven, garanderen en verhogen.

Elementen voor een programmering spoorgoederenvervoer

In het kader van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer is de robuuste basis van het ontwikkelprogramma van het Toekomstbeeld OV "verrijkt" met goederenbouwstenen. Deze robuuste basis bevat de relevante bouwstenen en mogelijke maatregelen vanuit het netwerk bezien die nog geen onderdeel uitmaken van het MIRT-programma. Voor Zuid-Nederland gaat het om:

- Verdere uitrol 740 meter treinlengte op Trans-European Transport Network (TEN-T) corridors en toeleidende baanvakken.
- Uitrol European Rail Traffic Management System (ERTMS) op trajecten met Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie (ATB-NG) die worden geëlektrificeerd.
- Voldoen aan eisen voor militair transport op militaire corridors.
- Voldoende capaciteit voor spoorgoederenvervoer met zowel BasisUurPatroon (BUP) paden, als ruimte voor ad-hoc aanvragen. Hierbij wordt rekening gehouden met Time Table Redesign en Toekomstige Marktordening en bestaande (concessie)treinen voor personenvervoer.
- Voldoende goederenpaden naar Noordoost-Europa en tussen Breda en Tilburg, waarvoor de maatregelen nader te bepalen zijn. Hier is samenhang en relatie met uitkomsten nut-en-noodzaakonderzoek Goederenroutering NO-Europa (GNOE).

Daarnaast wordt er conform TEN-T-eisen ingezet op verdere uitrol van ERTMS en waar nodig ook het voldoen aan aslast en profiel en conform klimaatambities op een transitie naar zero-emissie.

Bouwsteen 4 – Goederen

Ontwikkelrichting bouwsteen 4 - Goederen

De ontwikkelrichting voor het goederenvervoer is multimodale logistiek in Zuid-Nederland versterken met duurzame knooppunten en modal shift naar water, buis en spoor voor leveringszekerheid en leefkwaliteit. De stappen hiertoe zijn:

- Er is beleidsvorming nodig naar de toekomst van goederen in Zuid–Nederland met langetermijnambities en afspraken. Ook agenderend voor nieuwe grote werklocaties in Zuid–Nederland en bestaande locaties optimaliseren (watergebonden bedrijvigheid waar het hoort). Insteek is:
  - Multimodale aanpak logistiek Zuid–Nederland – nieuwe balans tussen modaliteiten binnenvaart – buis – spoor – weg.
  - Leveringszekerheid bieden voor goederenstromen voor en door Zuid-Nederland met sturen op de multimodale stromen (water, weg, spoor en buis) met daarbij koppeling van bestaande en mogelijke nieuwe multimodale knooppunten.
  - Versterken concurrentiepositie economie Zuid-Nederland
- Er is een specifiek ‘Spoorgoederenonderzoek Zuid–Nederland en gedeelde toekomstvisie’ nodig naar externe veiligheid (inclusief emplacementen), geluid/trillingen in relatie tot de verstedelijking(sopgave), maatschappelijk draagvlak (hinder) en Europese afspraken (Defensie) en mogelijke investeringen in het spoor op de lange termijn.
- Aandacht voor ontwikkelingen rondom Defensie en energienetwerken en impact hiervan op hoofdnetwerken en goederenvervoer.
- Specifiek:
  - Stedelijke distributie met overslagpunten koppeling met weginfra HWN, o.a. via innovatieve maatregelen, zoals bouwhubs.
  - Versterken binnenhavens Zuid-Nederland binnen BluePorts Limburg en Brabant Ports.
  - Knelpunt externe veiligheid voor de Brabantroute (in relatie tot verstedelijking) en route Antwerpen-Rotterdam oplossen/beheersen door modal shift naar buis en binnenvaart, tegengaan milieuproblemen (vervoer gevaarlijke stoffen door steden). Dit type knelpunten speelt ook op een aantal emplacementen.
  - Ontwikkelen van multimodale overslagpunten binnenvaart en buis voor grondstoffen- en economische transitie (o.a. haven Stein, Maasbracht, Veghel/Waalwijk, Bergen op Zoom).
  - Opgave vrachtwagenparkeren.

MMA - Uitwerking Goederen

Zuid-Nederland-breed

1. Verkenning/ onderzoek snijvlak Ruimtelijke ordening vs. economisch beleid

Verkenning sterkere integrale afstemming ruimtelijke ordening en economisch beleid voor strategische vestigingskeuze economie en goederennetwerken, zoals:
- Gezamenlijke richtlijn/agenda/sturingsmechanismen)
- Criteria voor de vestiging en uitbreiding van economische activiteiten, gekoppeld aan ruimtelijke inpassing en duurzaamheidseisen.

Doelstelling: Betere sturing op de vestiging van bedrijven, waardoor goederenvervoer efficiënt kan, ruimtelijke kwaliteit behouden blijft en economische groei duurzaam wordt gefaciliteerd.

2. Versterking duurzame logistiek/ zero emissie

Bevorderen van de verschuiving van goederenvervoer van weg naar duurzame modaliteiten zoals binnenvaart, spoor en buisleidingen, passend bij specifieke gebiedstype. Mogelijke aspecten:
- Investeren in multimodale knooppunten
- Versnellen van digitalisering in de logistieke keten
- Faciliteren van stadslogistieke hubs aan de randen van stedelijke gebieden

Koppeling aan maatregelen uit Bouwstenen Hoofdnetwerken Weg en Spoor

Beschrijving ontwikkelpad - Bouwsteen Goederen

Inzet is de versterking van de multimodale logistieke structuur in Zuid-Nederland door duurzame overslagpunten te ontwikkelen en het aandeel vervoer via binnenvaart, buisleidingen en spoor te vergroten. Dit moet bijdragen aan zowel leveringszekerheid als een betere leefomgeving.

Uitwerking ambitie

De kernbenadering is een integrale multimodale strategie, waarin een nieuwe balans wordt gevonden tussen wegvervoer en alternatieve modaliteiten als binnenvaart, buisleidingtransport en spoor. De bestaande TEN-T-netwerken, goederencorridors en knopen met bepaalde status (zoals Moerdijk en Chemelot) vormen daarbij de basis. Op die basis wordt voortgebouwd.

Dat vraagt ook om richting: door een toekomstgerichte visie op het goederenvervoer in Zuid-Nederland, inclusief langetermijndoelstellingen en bindende afspraken. Deze agenda moet ook richting geven aan de vestiging van nieuwe grootschalige bedrijventerreinen en het optimaliseren van bestaande locaties, waarbij watergebonden bedrijvigheid wordt gesitueerd waar dat functioneel en ruimtelijk het meest passend is.

Aspecten

- Leveringszekerheid bieden voor goederenstromen voor en door Zuid-Nederland gebruikmakend van de multimodale stromen (water, weg, spoor en buis) met daarbij koppeling van bestaande en mogelijke nieuwe multimodale knooppunten.
- In Zuid-Nederland leidt de economische ontwikkeling tot behoefte aan transport van een breed scala aan goederen.

  Ook de energie- en circulaire transitie vragen om meer (vervoers-) ruimte. Door de strategische ligging van Noord-Brabant komen veel van deze stromen daar samen. Inzicht blijft nodig in de aard en omvang van stromen en in de impact op verstedelijking, goederencorridors en energiehoofdinfrastructuur.
- Inspelen op ontwikkelingen rond Defensie en de gevolgen daarvan voor hoofdnetwerken en goederenvervoer.
- Ontwikkeling van stedelijke distributiepunten met aansluiting op hoofdwegen.
- Bij projecten waar het gaat om ruimtegebruik op en rondom emplacementen is er een gedegen afweging noodzakelijk rondom de balans tussen spoorvervoer, verstedelijking en omgevingseffecten.
- Het doel is de concurrentiepositie te versterken en Zuid-Nederland economisch aantrekkelijk te houden voor (nieuwe) industrie. Daarbij is via locatiebeleid en mogelijkheden voor modal shift aandacht nodig voor het beperken van de impact van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen op de omgeving.
- Opgave elektrificatie goederenvervoer.
- Creëren van nieuwe multimodale overslaglocaties voor binnenvaart en buisleidingen ten behoeve van de grondstoffenvoorziening en de economische transitie.
- Stadslogistiek zó organiseren dat ze integraal bijdraagt aan duurzame stedelijke ontwikkeling, door emissievrije, veilige en efficiënte bevoorrading te combineren met de versterking van de stedelijke leefkwaliteit.
- Samenwerking en afstemming om logistieke knooppunten binnen nationale corridors efficiënt, robuust en toekomstbestendig te versterken (o.a. via realisatiepacten goederenvervoer).
- Versterken van multimodale knooppunten in Zuid-Nederland (Tilburg, Moerdijk, Sittard, Venlo) en deze verbinden met het MIRT-programma Goederencorridors.
- In kaart brengen van de consequenties van de vrachtwagenheffing vanaf 2026/2027 en deze benutten om modal shift en slimme routering te stimuleren.
- Ontwikkelen van logistieke ontkoppelpunten, gecombineerd met vrachtautoparkeerplaatsen, om efficiëntie, veiligheid en leefkwaliteit te verbeteren.
- Brabantports en Blueports inzetten als katalysatoren voor de energie- en circulaire transitie, en als dragende pijlers van de internationale concurrentiekracht.
- Emplacement Venlo (en eventueel Roosendaal) integraal benaderen als grensoverstijgende optimalisatieopgave, met maatregelen zoals verdubbeling Kaldenkirchen–Dülken, doorgaande ERTMS-invoering en afstemming dienstregelingen ProRail, DB Netz en Infrabel. Daarmee optimaal gebruikmaken van de ruimte op en rondom emplacementen, leefbaarheid versterken en ruimte vrijmaken voor stedelijke ontwikkeling (waaronder Limburg Centraal).
- Inzet op kansen EU-financiering op zaken als TEN-T, urban nodes, SUMP’s, SULP’s, militaire mobiliteit en versterking infrastructuur.
- Aanpakken van barrièrewerking bij overwegen als structureel onderdeel van de balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.
- Modaliteit water sterker positioneren in de goederencorridor (o.a. 24/7-bediening sluizen, wegwerken achterstallig onderhoud bij stuwen en sluizen, vergroten van sluiscapaciteit en schaalvergroting mogelijk maken).

Zie ook bouwstenen Hoofdnetwerken - Spoor, Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN) en Daily Urban System.

Bouwsteen 5 – Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Bouwsteen 5 – Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Ruimtelijke en economische ontwikkeling

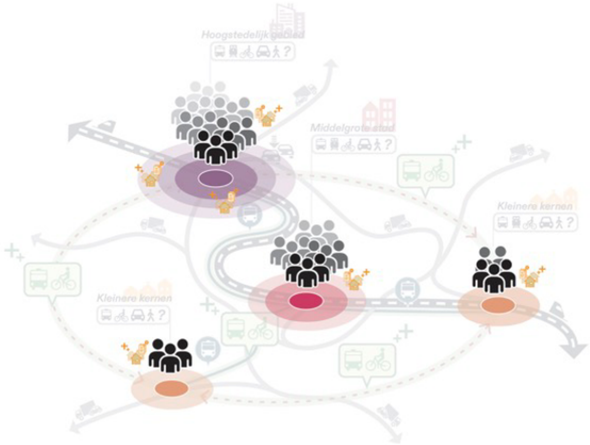
Als het gaat om ruimtelijke ontwikkeling betreft dit zowel wonen als werken, met aandacht voor zowel goederen- als personenvervoer. In de MMA worden geen ruimtelijke keuzes gemaakt maar worden er wel kansen voor ruimtelijke ontwikkeling geagendeerd, vanuit het perspectief van sturen op mobiliteit. Belangrijke onderdelen hierin zijn:

- Per gebiedstype in de ruimtelijke uitwerking van plannen sturen op een mobiliteitstransitie, en voorkomen dat grotere regionale ontwikkelingen landen op plekken waar die mobiliteitstransitie moeilijk haalbaar is.
- Voorzieningen en bedrijven met veel werknemers waar mogelijk vestigen in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten, met aandacht voor het benutten van de tegenspits.
- In de vestiging van economische activiteiten met omvangrijke logistiek sturen op het beter benutten van multimodale goederenknopen.
-

Ontwikkelrichting is:

- Het realiseren van dat wat reeds is afgesproken binnen ruimtelijke afspraken zoals de woondeals.
    1. Het mogelijk maken van de ruimtelijke strategie: Limburg Centraal, NOVEX Zuid-Limburg, NOVEX de Peel en NOVEX Stedelijk Brabant. In uitwerking daarvan aandacht voor een mobiliteitstransitie gekoppeld aan stedelijke nabijheid en volume. Grootschalige woningbouw en grootschalige werklocaties worden gekoppeld aan een sterke mobiliteitstransitie en dus (hoog)stedelijke gebieden en goede OV-bereikbaarheid, inclusief goede fietsbereikbaarheid.
    2. Het benutten van de mobiliteitswaarde van een plek. Het ‘goede programma, onder de goede voorwaarden op de goede plek’ tot stand brengen.
    3. Het ontwikkelen van best practices voor een mobiliteitstransitie per gebiedstype.
    4. Bij kleinere gebiedsontwikkeling zijn ook andere mobiliteitsprofielen haalbaar met een hoger autogebruik.

In Zuid-Nederland spelen grote economische ontwikkelingen. Er zijn woningbouwlocaties en werklocaties nodig om dat te accommoderen.
Voor economie geldt: Aanscherping op de koppeling van werklocaties en mobiliteit. Het faciliteren van de tegenreis/spits voor regulier gemengd stedelijk, kennis/ kantorenintensief en echt arbeidsintensieve productielocaties, gekoppeld aan mobiliteitstransitie.



MMA - Uitwerking ruimtelijke en economische ontwikkeling

Zuid-Nederland-breed

Werken

1. **Goederen: multimodaliteit, knooppunten en integrale sturing op vestiging en mobiliteit**
2. **Personen: OV-locaties en tegenspits**

Wonen

3. **Afstemming locatiekeuze op kansen voor mobiliteitstransitie**
4. **Integrale uitwerking van mobiliteit en gebiedsontwikkeling**

Via agendering RO-tafels en vervolgens gezamenlijke uitwerking

Verkenning over de totale breedte van economie, goederenvervoer, vestiging en sturingsinstrumenten.
Vormen van een integraal beeld van doelen, kader en gewenste sturing

Onderzoek naar bereikbaarheidscriteria voor werklocaties en een sturingsmodel daarvoor.

Opstellen van best-practices/richtlijn die aan gaat geven welk type woningbouw met welke criteria voldoet aan gewenste maatwerk mobiliteitstransitie. Gericht op:
- Locatiekeuze
- Vervolg procestappen afgestemd op de fasen van de gebiedsontwikkeling, die een gezamenlijk en integraal kader biedt voor uitwerking en tijdig maken van afspraken.

Beschrijving ontwikkelpad - Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Ruimtelijke ontwikkeling is een belangrijke variabele om te sturen op mobiliteit en bereikbaarheid, voor personenvervoer en goederenvervoer. Zowel binnen Zuid-Nederland als grensoverstijgend (inter)nationaal. De feitelijke keuzes voor ruimtelijke ontwikkeling worden niet gemaakt in de MMA maar binnen NOVEX (Rijk/provincie/regio) en in de regionale afstemming (gemeente/regio/provincie) voor wonen en werken. De MMA is wel agenderend vanuit het thema mobiliteit. Een belangrijk aspect daarin is nabijheid: agglomeratiekracht gaat er in feite om hoeveel mensen elkaar snel en gemakkelijk kunnen ontmoeten in een aantrekkelijke omgeving. Bereik ontstaat zowel door de afstand die je kunt overbruggen als door het aantal mensen en functies dat je bereikt. De afgelopen decennia is vooral geïnvesteerd in reikwijdte – betere bereikbaarheid over grotere afstanden – maar minder in massa, het versterken van de dichtheid en kwaliteit van plekken waar mensen elkaar ontmoeten.

Vanuit de MMA worden de volgende uitgangspunten meegegeven:

Werken

Goederen: multimodaliteit, knooppunten en integrale sturing op vestiging en mobiliteit.

Een multimodaal goederenvervoersysteem met een modal shift naar buis, water en spoor is een belangrijke pijler onder de aanpak voor goederenvervoer en de bredere aanpak voor hoofdwegen en spoor binnen de kaders van de brede welvaart. Multimodale knooppunten vervullen hierbij een belangrijke rol omdat het aantal toegangspunten tot spoor, water en buis beperkt is. Dat betekent dat er noodzaak is om goed gebruik te maken van die knopen en het faciliteren van multimodale ketens. Obstakel hierbij is dat de sturingsmiddelen vanuit de overheid op goederenvervoer relatief beperkt zijn. Om impact te hebben is het daarom noodzakelijk de sturingsmiddelen die er zijn integraal in te zetten. Dit zijn:

- Kennis van goederenvervoer in relatie tot economische processen, en anders opgeleid personeel. Deze kennis vormt de basis voor een gerichte aanpak.
- Sturen op vestiging. Het benutten van knopen door vestiging van spelers die ook in grote volumes gebruikmaken van buis, water en spoor. Omgekeerd voorkomen dat grote logistieke stromen vanuit bedrijfsvestiging landen op locaties waar een modal shift niet tot de mogelijkheden behoort.
- Investeren in multimodale knopen, (toegang tot) buis, water en spoor.
- Prijsprikkels inzetten en toegankelijkheid van gewenste modaliteiten verbeteren.
- Keuzes maken in het faciliteren van bedrijvigheid. Inzet van prijs en vestigingscriteria zal ertoe leiden dat sectoren of stromen een andere plek kiezen of inkrimpen. Dat vraagt enerzijds aandacht voor essentiële sectoren (bijvoorbeeld in circulaire economie of strategische waarde) en anderzijds acceptatie dat niet alles kan en gewenst is. Gelet op de schaarse middelen kan krimp van sectoren en stromen ook erg gewenst zijn.
- Inzet op de bereikbaarheid van de belangrijkste economische toplocaties. Daaronder vallen niet alleen de traditionele werklocaties, maar ook de campussen (innovatieve werklocaties waar kennis en bedrijvigheid samenkomen) en productielocaties, waarbij bereikbaarheid niet alleen van belang is voor werknemers, maar ook vanuit logistiek oogpunt. Ook havens, zorginstellingen, onderwijsvoorzieningen en publiekstrekkers uit de vrijetijdseconomie – zoals Designer Outlet Roermond, Toverland en het Zuid-Limburgse Heuvelland – maken deel uit van dit netwerk.

De eerste stap hierin is een verkenning over de totale breedte van economie, goederenvervoer, vestiging en sturingsinstrumenten (inclusief bestaande visies en plannen, zoals de Ruimtelijk-Economische Visie van het ministerie van Economische Zaken). Die stap is nodig omdat de verschillende sturingsmiddelen nu nog vrij gescheiden werelden zijn en er bovendien naast mobiliteit meerdere bepalende belangen zijn. Een integraal beeld vormen van doelen, kader en gewenste sturing is daarom de eerste noodzakelijke stap (zie bijvoorbeeld ook de actualisatie van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport).

Beschrijving ontwikkelpad - Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Personen: OV-locaties en tegenspits

In Zuid-Nederland is een relatief klein deel van de banen op OV-locaties te vinden. Waar voor wonen steeds meer rond OV-knopen wordt gebouwd is dat voor werken nog minder de praktijk. Niet al het werken kan op OV-locaties, denk aan bedrijven in een hogere milieucategorie, bedrijven die veel goederenvervoeren, bedrijven met een grote ruimteclaim en/of lage dichtheid van arbeidsplaatsen. Maar er kan wel meer dan er nu gebeurt:

- Ontwikkelingen in stationsgebieden nadrukkelijk gemengde functies geven met prioriteit voor bedrijven en andere functies met veel werknemers en bezoekers.
- Bij nieuwe vestiging van grote werkgevers en bezoeklocaties sturen op vestiging nabij OV-knopen; kantoorlocaties, congrescentra, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen.
- Mogelijke verplaatsing van bestaande functies.
- Voor bedrijven op bedrijventerreinen met lage milieucategorie het vergroten van de mogelijkheid om in hoge dichtheid in stedelijk gebied te ontwikkelen (profiel gemengd en stedelijke mix). Niet direct in spoorzones maar wel in een stedelijke ring binnen direct fietsbereik van OV-knopen.
- Campusontwikkeling en OV-profiel beter verbinden. De meeste campuslocaties in Zuid-Nederland bevinden zich niet nabij een station. Per campus sturen op: 1) kansen om nieuwe ontwikkelingen of deel van programma naar OV-locaties te brengen, 2) betere aantakking via regulier OV en/of MaaS-diensten.
- In het algemeen onderscheid maken tussen 1) de activiteit kan op een goed bereikbare (stedelijke) plek, dit heeft de voorkeur. 2) de activiteit moet vanuit andere criteria op een autolocatie of ligt daar vanuit historie. In dat geval mobiliteitsoplossingen bieden (fiets, speedfiets, slimme mobiliteit, regulier OV).

Hiermee wordt een tegenspits (betere benutting van OV-capaciteit) gestimuleerd. Een concrete stap om deze ontwikkeling van de grond te krijgen is een onderzoek naar bereikbaarheidscriteria voor werklocaties en een sturingsmodel daarvoor. Dit is een goed moment daarvoor, want in alle regio's gaat nu geprogrammeerd worden op nieuwe werklocaties.

Wonen

Afstemming locatiekeuze op kansen voor mobiliteitstransitie

Op hoofdlijn is de afstemming tussen locatiekeuze en mobiliteitstransitie geregeld:

Binnen NOVEX Stedelijk Brabant is in de ontwerpprincipes vastgelegd dat de grotere ontwikkelingen plaatsvinden rond OV-locaties met hoge stedelijke nabijheid en dat via maatwerk voor stad en dorp wordt ingezet op een mobiliteitstransitie.

Met Limburg Centraal is de strategische keuze gemaakt om de groei van Limburg vooral te accommoderen en te versterken rond de zes intercitystations van Limburg.

Niettemin wordt ook veel ontwikkeld buiten direct bereik van bestaande OV-knopen en buiten directe nabijheid van een breed aanbod van voorzieningen en werk. Dat is op zich geen probleem; er zijn meer argumenten dan mobiliteit voor locatiekeuze. Wat wel voorkomen moet worden zijn grotere ontwikkelingen met een regionale focus die niet op een gunstige plek liggen voor een hoog aandeel duurzame mobiliteit. Specifieke risico's zijn:

- Ontwikkelingen op plekken waar het OV-aanbod nog gecreëerd moet worden.
- Ontwikkelingen die wel OV-bereikbaar zijn maar waarvan op basis van stedelijke nabijheid, programma, autobereikbaarheid en parkeerregime toch een hoog aandeel autogebruik verwacht kan worden.
-

Uitgangspunt vanuit de MMA is om de ingezette koers te verdiepen en een reële match te maken tussen locatie en haalbare mobiliteitsmix. Voorkomen moet worden dat grotere locaties met een regionaal profiel landen op plekken waar een hoog autogebruik verwacht mag worden. Concreet middel hiervoor is een best practice/richtlijn die aangeeft welk type woningbouw met welke criteria voldoet aan de gewenste maatwerkmobiliteitstransitie.

Integrale uitwerking van mobiliteit en gebiedsontwikkeling

In het vervolg op de locatiekeuze is in de uitwerking voortdurende aandacht nodig voor de gewenste mobiliteitstransitie om die ook te behalen. Grootste punt van aandacht is om te komen tot wederkerige afspraken over mobiliteitsprofiel, investeringen in infrastructuur, parkeerregime en relatie met programma (woontype, voorzieningenmix). Anders gezegd, wat wordt de verdeling over vervoerswijzen? Wat is in de breedte nodig om daarop te sturen? Wie moet daarin wat doen? Alleen door een tijdig en reëel beeld en bijbehorende afspraken met betrokken partijen kan daadwerkelijk gestuurd worden.

Genoemde best practice/richtlijn voor grotere woningbouwlocaties kan hiertoe worden ingevuld met processtappen afgestemd op de fasen van de gebiedsontwikkeling die een gezamenlijk en integraal kader bieden voor uitwerking en tijdig maken van afspraken. Deze aanpak kan de gebiedsontwikkelingen helpen doordat tijdige zekerheid over de ontsluiting van de woningbouwlocaties en de wijze waarop de mobiliteit georganiseerd wordt een belangrijk risico bij de gebiedsontwikkeling wegneemt.

Beschrijving ontwikkelpad - Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Kansen grensoverstijgend (inter)nationaal verkeer

In Zuid-Nederland liggen grote kansen in het versterken van grensoverstijgende verbindingen, zowel internationaal (met België en Duitsland) als nationaal (tussen Zuidelijke provincies en de Randstad). Door stedelijke en economische clusters over grenzen heen te koppelen, kunnen regionale economieën worden versterkt. Deze verbindingen zijn essentieel voor de concurrentiekracht van Zuid-Nederland en dragen bij aan betere bereikbaarheid, werkgelegenheid en voorzieningen in grensregio's.

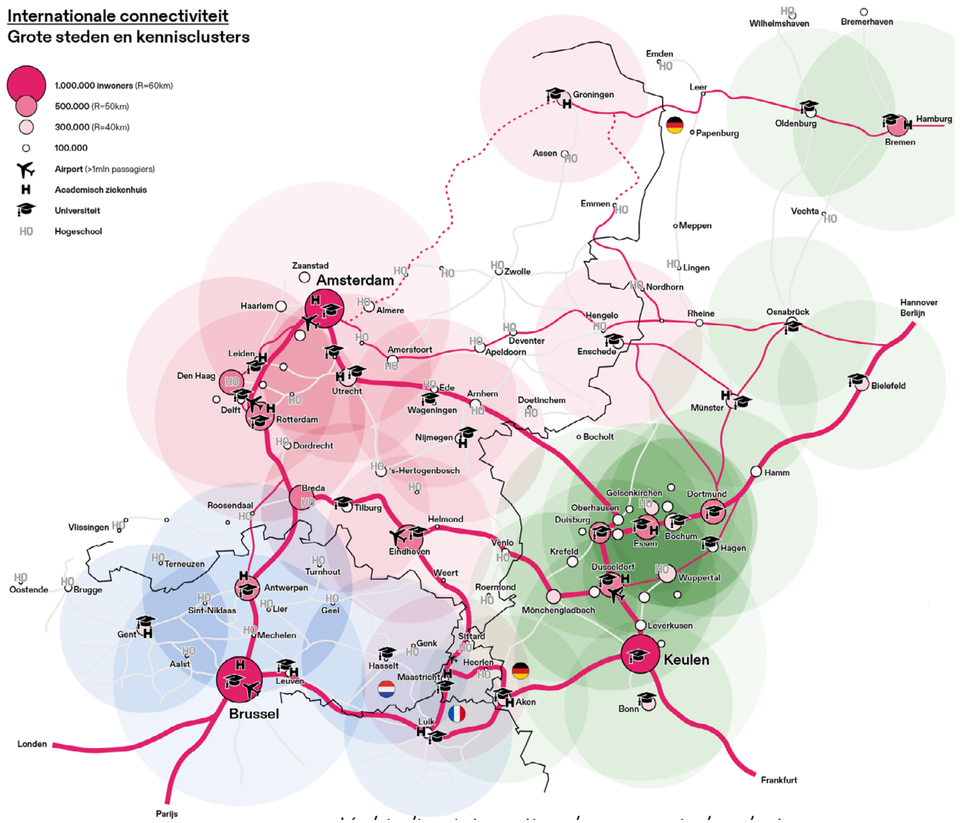
De potentie ligt op twee niveaus:

Tussen stedelijke agglomeraties – Verbeterde verbindingen tussen gebieden zoals Aken, Düsseldorf, Luik en Antwerpen en internationale knopen zoals Breda en Eindhoven kunnen economische groei stimuleren. De figuur op deze pagina toont hoe dergelijke clusters geografisch en infrastructureel verbonden kunnen worden. Dit schaalniveau is in deze MMA opgenomen in de bouwstenen voor de Hoofdnetwerken Weg en Spoor.

Binnen grensregio's (Daily Urban Systems) – Door de bereikbaarheid binnen grensgebieden te vergroten, neemt de toegang tot banen en voorzieningen toe. Dit vergroot de leefkwaliteit en vermindert regionale ongelijkheid.

Bij grensoverstijgende spoorprojecten spelen echter complexe vraagstukken: internationale afstemming over infrastructuur, exploitatie, ticketing, kostenverdeling en verschillen in prioritering. Deze vereisen een realistische, brede benadering en nauwe samenwerking tussen landen en regio's. Dit schaalniveau is in deze MMA opgenomen in de bouwstenen voor de Daily Urban Systems, met name in de maatwerkaanpak voor de Limburgse steden en Zuid-Limburg. Voor de Limburgse regio's vindt verdere verdieping plaats binnen Limburg Centraal en zullen vanuit dit traject nieuwe projecten volgen.

Op beide schaalniveaus vraagt het benutten van de kansen meer dan aanpassingen aan de mobiliteitssystemen. Een integrale aanpak gericht op ruimtelijk-economische ontwikkeling over de grens is nodig. Die verdieping vindt plaats binnen Limburg Centraal en binnen NOVEX Stedelijk Brabant.



Verbinding internationale economische clusters.
Bron: MMA – rapportage opgaven en activiteiten 2025.



E Adaptiviteit en bekostiging

Adaptiviteit

De MMA is een gezamenlijk ambitiedocument van Rijk en regio dat de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem van nu tot 2040 beschrijft. Daarbij zijn in de MMA-bouwstenen/maatregelen opgenomen die invulling (kunnen) geven aan de uitvoering van de ambitie. Deze moeten in een volgende uitwerkingsslag worden geprioriteerd en gefaseerd tot een adaptief Ontwikkelpad voor korte, middellange en lange termijn.

Er is nog maar een beperkt aantal maatregelen met zicht op financiering en er zijn veel projecten in de onderzoeks-/verkenningsfase. Belangrijk is dat Rijk en regio onverkort blijven doorwerken aan de maatregelen en onderzoeken waar reeds afspraken over zijn gemaakt. Denk daarbij aan bestaande BO MIRT-afspraken, de Regionale Mobiliteitsprogramma's, Limburg Centraal, NOVEX Stedelijk Brabant, (Grootschalige) WoMo-projecten etc.

Daarop aanvullend zullen de komende jaren keuzes gemaakt moeten worden over mogelijke vervolgaanpakken. Afhankelijk van de opgaven dient bepaald te worden wanneer nieuwe onderzoeken en/of maatregelen nodig zijn en welke daarbij de meeste prioriteit vragen. De ambities en bijbehorende maatregelen kunnen als gevolg van nieuwe inzichten of uitdagingen wijzigen over de tijd. Ook kunnen door onderzoeken nieuwe maatregelen worden voorgesteld of bestaande maatregelen scherper worden neergezet. Dit vraagt des te meer om een adaptieve benadering. SmartwayZ.NL geeft sturing aan het opstellen van het adaptieve ontwikkelpad en de uitvoering van de MMA.

Hoe wordt adaptiviteit vormgegeven?

Adaptiviteit van de MMA wordt als volgt vormgegeven:

- **Opstellen adaptief Ontwikkelpad:** De MMA wordt uitgewerkt naar een adaptief Ontwikkelpad 2040, waarin de te maken structurerende mobiliteitskeuzes en afhankelijkheden voor de korte, middellange en lange termijn worden weergegeven inclusief een passende bekostigingsstrategie. Daardoor kunnen de MMA en de ontwikkelprincipes als leidraad gebruikt worden bij het afwegen en prioriteren van keuzes binnen het mobiliteitsdomein in Zuid-Nederland.
- **Bekostiging:** Als onderdeel van het uitwerken van het Ontwikkelpad wordt doorlopend gekeken naar mogelijke bronnen van bekostiging en worden bekostigingsafspraken voorbereid en bestuurlijk voorgelegd, via onder andere de MIRT-systematiek (BO MIRT). Door bekostigingsafspraken kunnen maatregelen gedurende de doorlooptijd van de MMA worden gestart.
- **Verdieping aanbrengen:** Binnen SmartwayZ.NL wordt gewerkt aan het uitbouwen van bestaande samenwerkingen naar een volwaardige triple-helixaanpak, waarbij de samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen leidt tot betere inzichten en handelingsperspectief.
    - Ontwikkeling van concrete inzichten op complexe, strategische vraagstukken door het beter benutten van kennis- en onderzoekskracht vanuit kennisinstellingen.
    - Ontwikkeling van datagedreven inzichten en handelingsperspectief in mobiliteitstransitiekansen voor overheid en bedrijfsleven.
    - Vertaling van multimodale mobiliteitsinzichten en trends vanuit kennisinstellingen naar het beleidsdomein, met een verdeling naar stedelijke regio's en in samenwerking met kennisinstellingen en overheid.
- **Monitoring:** De resultaten en leereffecten van de MMA worden in kaart gebracht middels monitoring. De monitoring geeft input aan de voortgangsrapportage voor de Programmaraad SmartwayZ.NL en het verder uitwerken van het adaptieve ontwikkelpad en de uitvoering van de MMA.
- **Voortgangsrapportage en periodieke update MMA:** Jaarlijks wordt aan de Programmaraad SmartwayZ.NL een voortgangsmelding gegeven over de stand van zaken van het adaptieve ontwikkelpad. Bij de voortgangsrapportage wordt aangesloten bij de MIRT-systematiek en gebruikgemaakt van rapportages opgesteld door het Rijk en de regio's. Als gevolg van voortschrijdend inzicht kunnen ambities in de tijd wijzigen. In dat geval zal de MMA een update krijgen. Elke vijf jaar wordt door de Programmaraad SmartwayZ.NL bepaald of een update wenselijk is.

Bekostiging MMA - I

In deze paragraaf wordt de bekostigingsstrategie van de MMA neergezet. Het betreft een bekostigingsstrategie op hoofdlijnen, passend bij het adaptieve karakter van de MMA. Op basis van deze strategie kunnen Rijk en regio de aankomende jaren bekostigingsafspraken maken, voor zowel kortetermijn- als middellange- en langetermijnmaatregelen.

Bekostigingsprincipes

De MMA is richtinggevend en geeft de ambities voor de doorontwikkeling van het multimodale mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland voor 2040 weer. Rijk en regio werken deze ambities de aankomende jaren uit in concrete maatregelen, met daarbij bekostigingsafspraken.

De volgende bekostigingsprincipes worden gehanteerd:

- Er wordt aangesloten bij reeds gemaakte en lopende bestuurlijke afspraken.
- De MMA bestaat uit gezamenlijke ambities voor het multimodale mobiliteitssysteem en bestaat uit onderzoeken, verkenningen, beleidsvoornemens en concrete projecten. Onderzoeken, verkenningen en beleidsvoornemens die nu lopen kunnen leiden tot concrete projecten op de middellange/langere termijn. Bovendien kunnen door het adaptieve karakter maatregelen worden toegevoegd aan de MMA. Het Ontwikkelpad MMA krijgt nog een uitwerkingsslag in de vorm van prioritering. Op dit moment is het dus niet mogelijk een inschatting te maken van de totale benodigde investering. Waar kosten in beeld zijn staat dit benoemd bij de beschrijving van de maatregel, opgenomen in de bijlage. De MMA heeft een adaptief Ontwikkelpad, daar hoort een adaptieve bekostigingsstrategie bij.
- Er wordt voor elke maatregel/cluster van maatregelen een separate bekostigingsafspraak gemaakt op het passende niveau (Rijk-regio of regio/lokaal). Daarbij gelden de ambities van de MMA als richtinggevend.
- **Bekostigingsstrategie korte termijn:** Voor (een deel van) de beoogde kortetermijnmaatregelen wordt binnen de regio's al gewerkt aan het concretiseren van de financiële afspraken in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), het Korte Termijn Pakket, in het kader van de Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) en/of MIRT-restbudgetten. Besluitvorming hierover is in de lopende trajecten reeds voorzien. Voor afspraken tussen Rijk en regio wordt de reguliere MIRT-systematiek gevolgd.
- **Bekostigingsstrategie middellange/lange termijn:** Voor de te maken keuzes op middellange en lange termijn en de daarvoor benodigde investeringen gaan Rijk en regio in gesprek over hoe en wanneer deze bekostigd kunnen worden. Op dit moment zijn zowel op Rijks- als regionaal niveau nog veel onzekerheden over de (vrij te besteden) beschikbare middelen en randvoorwaarden. Daarom zoeken Rijk en regio zoveel mogelijk de koppeling met bestaande trajecten en programma's (zowel regionaal, nationaal als Europees/internationaal) om de toekomstige beschikbare budgetten zo optimaal mogelijk te benutten.

(Potentiële) bronnen voor bekostiging

De bekostiging van de MMA kan de aankomende jaren op verschillende manieren worden gerealiseerd. De potentiële manieren van bekostiging zijn (incidenteel of structureel):

- Gemeentelijke bekostiging
- Provinciale bekostiging
- Landelijke bekostiging (Mobiliteitsfonds en programmagelden)
- (Europese) cofinanciering/subsidies
- Private bekostiging

Per (cluster aan) maatregel(en) zal gekeken moeten worden wat passende afspraken zijn, bijvoorbeeld:

- Regionale bekostigingsafspraken tussen provincie en gemeente(n)
- Rijk-regioafspraken in BO MIRT of BO Leefomgeving
- Publiek-private afspraken

Bekostiging MMA - II

Andere mogelijke vormen van bekostiging

Daarnaast zijn er mogelijkheden voor andere vormen van bekostiging van de maatregelen. Hieronder lichten we ter illustratie enkele mogelijkheden toe. Deze dienen later nader uitgewerkt te worden:

1. Ontwikkelend beheer: Er liggen kansen om vanuit de reguliere instandhoudingsbudgetten een bijdrage te leveren aan de doelstellingen door in te zetten op ontwikkelend beheer. Door bijvoorbeeld bij vervanging, beheer en onderhoud in te zetten op 1) werk met werk maken en 2) toekomstvaste inrichting, rekening houdend met de ambities van de MMA. NB: wanneer de scope groter is dan de vervanging/beheeropgave, dan zal er extra budget nodig zijn voor het uitvoeren van de gewenste maatregel. Dit kan niet alleen vanuit instandhoudingsbudget worden gerealiseerd en vraagt ook aanvullende opdrachtgeving vanuit het Rijk.
2. Agenderen mobiliteitsvraagstukken op andere domeintafels: Door bijvoorbeeld een koppeling te leggen met ruimtelijke en economische ontwikkeling kunnen maatregelen gezamenlijk bekostigd worden of kan door op een andere manier ruimtelijke afspraken te maken invloed op mobiliteit worden uitgeoefend.



F Effectbepaling

Effectbepaling - opzet

Opzet en invoer effectbepaling

De effectbepaling heeft de volgende opzet:

Volledig ontwikkelpad en ambitieniveau. Input van de effectbepaling is het ontwikkelpad (hoofdstuk D). De effecten zijn bepaald op het volledige ontwikkelpad, tot en met de lange termijn. De meest impactvolle maatregelen hebben binnen het ontwikkelpad vooralsnog de status van een onderzoek waar uiteindelijk concrete projecten uit kunnen volgen. Voor de effectbepaling is het uitgangspunt dat de volledige ambitie gerealiseerd is. Voor ingrepen in het hoofdwegennet is die ambitie in het ontwikkelpad bijvoorbeeld dat uiteindelijk alle gepauzeerde projecten gerealiseerd worden en dat via ontwikkelend beheer ook op de overige wegen winst in benutting/kleine ingrepen wordt behaald. In de effectbepaling is de invoer dus 10% benutting voor het hele wegennet en realisatie van alle gepauzeerde projecten.

Brede welvaart. Hoofdkompas en daarmee afweegkader voor de MMA is Brede Welvaart met als operationalisering het onderscheid in bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Binnen het thema ‘bereikbaarheid’ wordt ook gekeken naar afwikkeling op de hoofdnetten.

Conclusies over effecten zijn gebaseerd op kwantitatieve en kwalitatieve analyse. De kwantitatieve analyse is uitgevoerd met quickscanmodel MoveMeter. Hiermee zijn effecten bepaald op:

- Ontwikkeling van bereikbaarheid personen.
- Ontwikkeling van gebruik van de verschillende vervoerswijzen (modal split).
- Gebruik en functioneren van de hoofdnetwerken.

Kwalitatief zijn ook conclusies opgenomen met betrekking tot de aspecten gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze conclusies bouwen voort op de kwantitatieve analyse. Een verschuiving van autogebruik naar fietsgebruik (kwantitatief) is bijvoorbeeld onderbouwing voor een positief effect op leefomgeving en gezondheid (kwalitatief).

Voor de kwantitatieve effectbepaling is als referentie de beleidsarme prognose van het nationaal model NRM (versie 2024) voor het toekomstjaar 2040, WLO-scenario hoog genomen.

Dit sluit het beste aan bij de verwachte ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen vanuit landelijke en provinciale prognoses.

Invoer kwantitatieve analyse

De invoer van de kwantitatieve analyse is opgenomen in de tabel op deze pagina. Dit is een vertaling van het volledige ambitieniveau uit het ontwikkelpad voor de onderdelen die gekwantificeerd zijn.

In de separate ‘notitie effectbepaling’ is een uitgebreidere specificatie van aanpak en invoer van de effectbepaling opgenomen.

Thema	Invoer kwalitatieve effectbepaling
Verschuiving inwoners en arbeidsplaatsen.	Toepassing ontwerpprincipes voor ruimtelijke ontwikkelingen NOVEX Stedelijk Brabant en Limburg Centraal. Zo'n 10% van de woningbouw uit de basisprognose die de meeste druk veroorzaakt op overbelaste delen van het autonetwerk en niet op een OV-locatie ligt, is verplaatst naar OV-locaties en naar gebieden met ruimte in het netwerk (Limburg Centraal steden, West-Brabant West). Aan de bestemmingszijde is de helft van de nieuwe arbeidsplaatsen rond OV-knopen geplaatst met wat hoger aandeel voor Limburg Centraal steden vanuit benutting tegenspits.
Aanpassingen wegennet	Toepassing ontwerpprincipes voor ruimtelijke ontwikkelingen NOVEX Stedelijk Brabant en Limburg Centraal. Zo'n 10% van de woningbouw uit de basisprognose die de meeste druk op overbelaste delen van het autonetwerk legt en niet op een OV-locatie ligt, is verplaatst naar OV-locaties en naar gebieden met ruimte in het netwerk (Limburg Centraal steden, West-Brabant west). Aan de bestemmingszijde is de helft van de nieuwe arbeidsplaatsen rond OV-knopen geplaatst met wat hoger aandeel voor Limburg Centraal steden vanuit benutting tegenspits.
Openbaar vervoer – spoor, BRT/HOV	Spoor: Bouwstenen uit toekomstbeeld OV (TBOV), zie Ontwikkelpad op pagina 44. Betreft versterking Intercity-verbindingen, internationale doorkoppelingen en hogere sprinterfrequentie op meest stedelijke assen. BRT/HOV: Bus Rapid Transit (BRT) op corridor A50 (Veghel, Uden), ‘s-Hertogenbosch-Waalwijk-Tilburg, A27 corridor, A79 corridor, Brainportlijn met aansluiting richting Tilburg, A50-corridor en regionale Brainporthubs. Vanuit 100.000+ steden HOV-kwaliteit op belangrijkste stedelijke en regionale corridors.
Fiets	Verbetering fietsinfrastructuur met 20% winst in de stedelijke gebieden (rechtstreekse snelle verbindingen, voldoende capaciteit, fiets door kunnen rijden bij kruisingen) en 10% winst op regionale verbindingen (snelfietsroutes en verbindend fietsnetwerk tussen kernen en naar stedelijk gebied plus grote werklocaties.
Mobiliteitstransitie maatregelen stedelijk gebied, parkeren, hubs, etc.	Maatregelen stedelijke mobiliteitstransitie: in stedelijk gebied standaard 30 km/uur, hubs/parkeren op afstand, betaald parkeren. Ketenmobiliteit/publieke mobiliteit: verbeteren ketenmobiliteit en publieke mobiliteit door beter voor- en natransport vanaf OV-knopen. Als ambitieniveau aangenomen dat gemiddeld met fietssnelheid vanaf OV-halte naar eindbestemming gereisd kan worden.
Kosten mobiliteit	Geen stijging of daling van OV-kosten, naar grote werklocaties via werkgevers stimulering van OV verwerkt in prijsstelling. Voor autogebruik prijstelling per kilometer voor elektrisch en fossiel op het prijsniveau van huidig buiten de spits en plus 40% in de spits.

Effectbepaling – belangrijkste resultaten kwantitatief

Bereikbaarheid auto, fiets en OV

De bereikbaarheid neemt voor alle modaliteiten toe: met 13-15% voor auto, 21-24% voor OV en 25% voor fiets. Deze toename wordt vrijwel volledig veroorzaakt door verbeteringen in de netwerken. Ten aanzien van de auto is aannemelijk dat dit effect een overschatting is, omdat corrigerende effecten waarbij een deel van de winst door capaciteitsuitbreiding door nieuwe vraag wordt ingevuld onvoldoende wordt meegenomen. Bovendien is de verbetering door extra capaciteit alleen relevant in de spits. De toename van 20-25% voor fiets en OV is daardoor zowel hoger als robuuster. De bereikbaarheid is gedefinieerd als het aantal bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen binnen een acceptabele reistijd. Hierbij is een gebruikelijke afstandsvervalcurve gehanteerd. De resultaten zijn een gewogen gemiddelde voor Zuid-Nederland. Dit betekent dat zones gewogen zijn op basis van inwoners plus arbeidsplaatsen bij het berekenen van de gemiddelde bereikbaarheid in heel Zuid-Nederland. In onderstaande grafiek staat het resultaat voor de doorrekening ten opzichte van de referentie 2040 voor de verschillende modaliteiten.

Gebruik vervoerswijzen

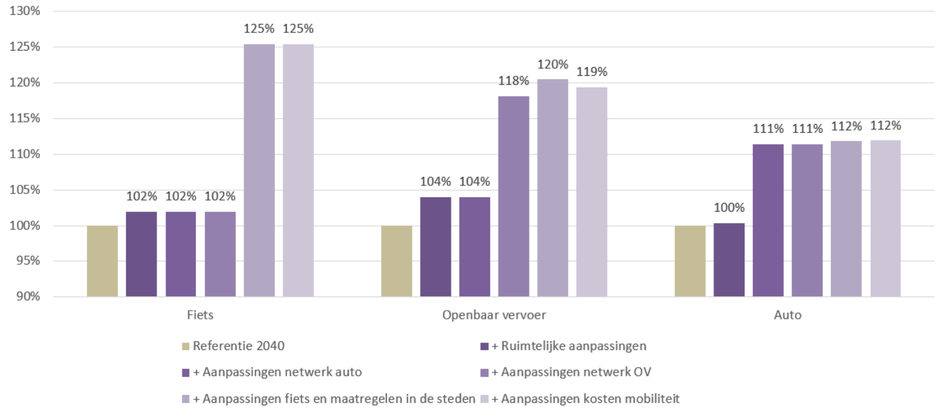
Het **fietsgebruik** groeit ten gevolge van de volledige MMA met gemiddeld 6% ten opzichte van de referentie. Dit effect is lokaal veel groter, maar in grote delen van Zuid-Nederland zijn ook niet of nauwelijks verschuivingen. De ruimtelijk-economische verschuivingen leiden tot een groei van 2%. De gebiedsmaatregelen (met daarin fietsnetwerk en parkeerbeleid) hebben het grootste effect met een plus van ruim 4%. Aanpassing van de kosten van mobiliteit waarbij het OV voordeliger wordt leidt tot een kleine min (minder dan 1%).

Het **openbaar vervoer** gebruik groeit totaal met 4%. De verbeteringen in het openbaar vervoer netwerk leiden tot een kleine plus van 1%. Ook hier speelt een rol dat in grote delen van het netwerk geen veranderingen optreden en dat voor veel ritten de auto nog steeds aantrekkelijker is. Het OV-gebruik daalt bij betere fietsverbindingen.

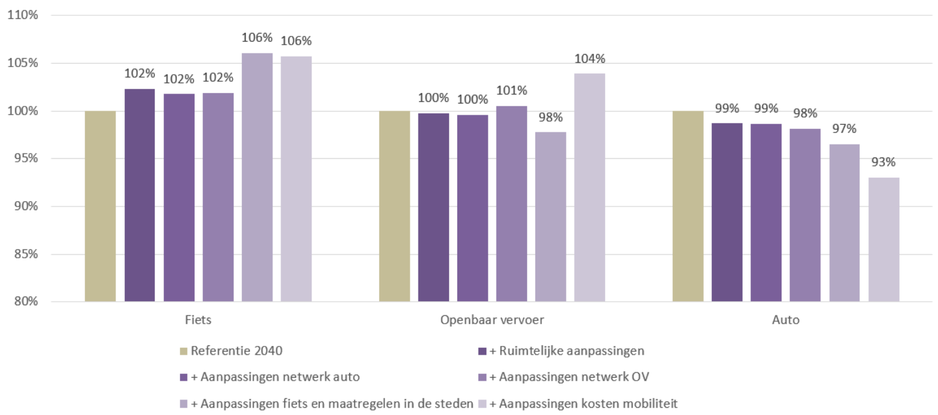
De grote plus (6%) treedt op bij aanpassing van de kosten waarbij het openbaar vervoer kostenvoordeel krijgt ten opzichte van de auto.

De optelsom van de gehele MMA leidt tot een generieke daling van 7% van het **autogebruik**. Het autogebruik reageert vooral op parkeermaatregelen en kosten per kilometer. Door de systematiek van het gebruikte quickscanmodel (zie de separate notitie ‘effectbepaling’) wordt het effect van groeiende vraag bij uitbreiding van het wegennet in deze resultaten onderschat.

Bereikbaarheid inwoners en arbeidsplaatsen ten opzichte van referentie



Aantal ritten per vervoerswijze ten opzichte van referentie



Effectbepaling – conclusies per thema

Thema	Effect bereikbaarheid	Effecten leefbaarheid, gezondheid en veiligheid
Ruimtelijk-economisch. Aanpassingen locaties woningbouw en nieuwe werkgelegenheid.	Verschuiving van autogebruik naar fiets en openbaar vervoer. Op specifieke wegvakken op de hoofdnetten zijn de effecten beperkt, maar wel zichtbaar in grote gebieden. In heel Zuid-Nederland is er een afname van autoverkeer met circa 4%. Dat is vergelijkbaar met het effect van alle mobiliteitsmaatregelen in deze effectbepaling bij elkaar. Dus 'ruimtelijk' en 'mobiliteit' leveren ongeveer een gelijke bijdrage. Op drukkere wegvakken zal in de spits wel een deel van de winst weer wegvallen doordat de betere doorstroming nieuwe vraag aantrekt. Dit effect is in het gebruikte quickscanmodel niet meegenomen.	Positieve effecten op basis van verschuiving in vervoerswijzen en grotere nabijheid van voorzieningen en wonen-werken. Aandachtspunt ten aanzien van voorzieningenpeil in kernen waarin minder woningen gebouwd worden.
Auto	Er is een groot effect ter plekke van de gepauzeerde projecten ten gevolge van realisatie van die projecten. Daar verdwijnt filevorming grotendeels en dit betreft het merendeel van trajecten in Zuid-Nederland met verwachte filevorming in 2040. De situatie is wel heel kritisch op de A59, A50, A17, A2/N2, A67 west, A73, en ook opnieuw op de A58 Tilburg-Eindhoven. De afwikkeling op het wegennet is dus erg gevoelig voor nieuwe groei en voor het effect van extra vraag door verbeterde doorstroming dat niet in het quickscanmodel zit. De maatregel is dus effectief voor bereikbaarheid via de weg, maar voor blijvend effect is het ook nodig verdere groei van autoverkeer op de plekken waar dit kan en gewenst is, af te remmen en te spreiden. Zorg voor de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd.	Positieve effecten door minder congestie en sluipverkeer voor veiligheid, gezondheid en leefbaarheid. Negatieve effecten op klimaat en luchtkwaliteit door toename autoverkeer. Bovendien is er kans op nieuwe congestie en daarmee verlies van baten door toename van de vraag. Balans dus met name bepaald door de mate waarin het lukt verbeteringen aan het wegennet samen te laten gaan met het afremmen en spreiden van de groei waar dit kan en gewenst is.
Openbaar vervoer – spoor, BRT/HOV	Hogere frequenties van de trein hebben een beperkt positief effect op de bereikbaarheid door kortere wachttijden en meer directe verbindingen. Bovendien ontstaat er meer draagvlak voor hogere frequenties bij vraaggroei door sturend mobiliteitsbeleid en verstedelijking. Introductie van BRT/HOV biedt nieuwe verbindingen die het in effectbepaling goed doen, zowel in betere bereikbaarheid als in gebruik. Het resultaat is wel sterk afhankelijk van de kwaliteit. Nu is de aanname gedaan van hoge frequenties, rechtstreekse lijnen en vrije doorstroming. Inleveren op die kwaliteit gaat sterk ten koste van gebruik en bereikbaarheidswinst.	Positieve effecten door verschuiving van auto naar openbaar vervoer voor leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Dat effect is voor openbaar vervoer sterk afhankelijk van de optelsom van maatregelen: ruimtelijk, stvurend (mobiliteitstransitiemaatregelen, kosten mobiliteit) en kwaliteit van het openbaar vervoer.
Fiets	Er is een groot effect in groei van fietsgebruik in en rond steden, en in een betere bereikbaarheid. Dit effect hangt samen met mobiliteitstransitiemaatregelen in stedelijk gebied. Overstap vanuit de auto vindt in het stedelijk gebied vooral plaats bij verplaatsingen over korte afstand en die overstap is merendeels naar de fiets. Dit bevestigt dus het belang van de fiets voor verstedelijking en voor de mobiliteitstransitie in en rond de steden, juist ook in verbinding met regionale omgeving.	Positieve effecten voor gezondheid en leefkwaliteit. Effect op verkeersveiligheid afhankelijk van goede fietsnetwerken en lokale oplossingen voor het beperken van fiets-autoconflicten.
Mobiliteitstransitie maatregelen stedelijk gebied, parkeren, hubs, etc.	Groot effect in en om de steden waarbij het effect het grootst is op korte afstanden en klein bij reizen over lange afstanden. Met name in en rond de steden zijn deze maatregelen essentieel voor verstedelijking in combinatie met bereikbaarheid. Het effect onderstreept het belang van parkeren binnen de mix van mobiliteitstransitiemaatregelen.	Sterk positieve effecten voor gezondheid, leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Zowel via verschuiving van auto naar fiets, en in mindere mate OV, als via lagere snelheid van het autoverkeer en autoluwe wegen in het stedelijk gebied.
Kosten mobiliteit	Groot effect over de hele linie. Leidt tot verschuiving van auto naar fiets en OV op alle wegtypen.	Positieve effecten voor gezondheid en leefkwaliteit. Effect op verkeersveiligheid is afhankelijk van goede fietsnetwerken en lokale oplossingen voor het beperken van fiets-autoconflicten. Samen met ruimtelijk-economische verschuivingen is dit de enige maatregel die leidt tot een substantiële afname van het autoverkeer op het hoofdnetwerk.

Bijlage

BIJLAGE 1

Aanpak Prioritering

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

Nadere toelichting op aanpak prioritering

Deze bijlage licht de aanpak van de prioritering nader toe. Eerst wordt de prioritering geplaatst tegenover het brede-welvaartskader en de ontwikkelprincipes van de MMA, die samen bepalen waar en waarom wordt ingezet op verstedelijking, economische ontwikkeling en de mobiliteitstransitie. Vervolgens wordt de relatie tussen de projectfasen en de korte, middellange en lange termijn toegelicht, inclusief de inhoudelijke afhankelijkheden die de volgorde in de tijd bepalen. Tot slot wordt beschreven hoe het multimodale uitgangspunt van de MMA doorwerkt in het ontwikkelpad, en welke inhoudelijke afwegingen daarbij zijn gemaakt binnen de bouwstenen hoofdnetwerken weg, spoor en goederen.

Situatieschets. Ontwikkeling Zuid-Nederland startpunt voor prioritering

Zuid-Nederland verandert. De bevolking groeit en economisch liggen veel kansen in het verschiet, maar de bevolkings- en economische groei is niet overal hetzelfde. Dit betekent dat de verschillende gebieden in Zuid-Nederland andere opgaven kennen.

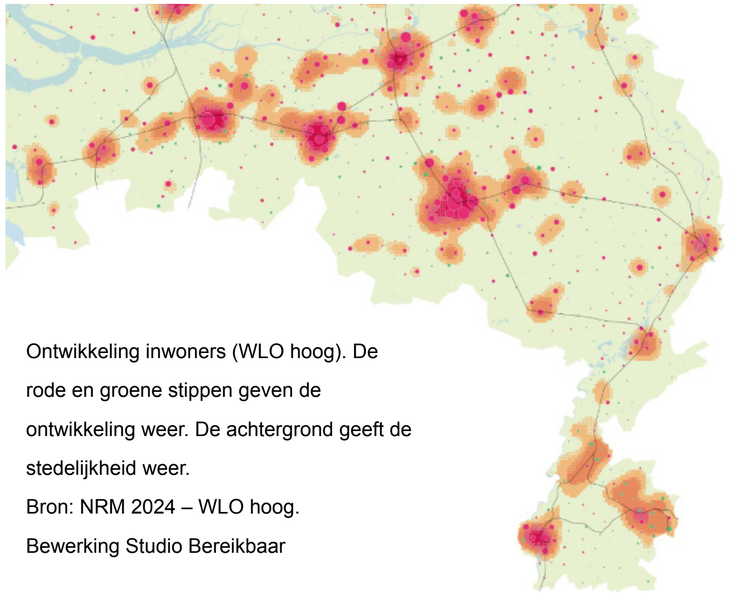
De bevolkingsgroei is het hoogst in de Brainportregio, stedelijke regio ‘s-Hertogenbosch en stedelijke regio Breda-Tilburg. In de andere regio’s is sprake van een matige groei. Richting 2040 vlakt de groei buiten genoemde snel groeiende gebieden af. In alle regio’s groeien de steden harder dan de dorpen. Zuid-Nederland verstedelijkt. Het aantal en aandeel inwoners in (hoog)stedelijk gebied verdubbelt tot verdrievoudigt de komende decennia.

De groei van arbeidsplaatsen volgt globaal hetzelfde patroon als de bevolkingsgroei. Deze groei is deels geconcentreerd in het stedelijk gebied, maar Zuid-Nederland heeft ook grote kennisintensieve of chemische maakindustrie die veelal aan de rand van de steden en buiten de steden zit.

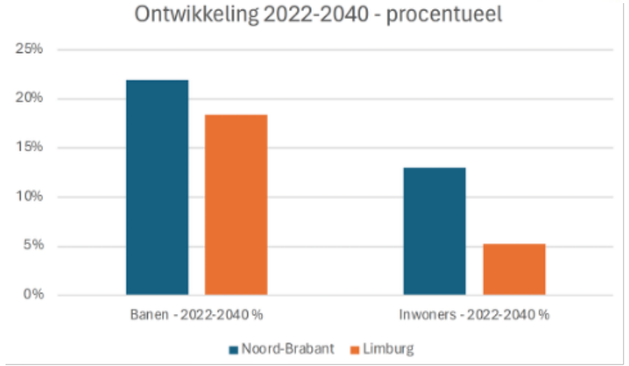
Het goederenvervoer is in Zuid-Nederland een belangrijk deel van de mobiliteit; per weg, spoor, water en buis. Een goede bereikbaarheid van werklocaties en doorstroming van goederenstromen in Zuid-Nederland is randvoorwaardelijk voor de internationale concurrentiekracht van Nederland en Europa.

Eerdere ruimtelijke keuzes en eerder ruimtelijk beleid hebben geleid tot een relatief grote autoafhankelijkheid en -gebruik in Zuid-Nederland. Met de voorgenomen verstedelijking kan de auto niet (meer) in alle mobiliteitsvraag voorzien en is het noodzakelijk om goede alternatieven te bieden voor autobereikbaarheid.

Door uitdagingen rondom geld, personeel en middelen is het lastig om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Bij de aanpak van mobiliteitsopgaven zal steeds meer een slimme combinatie met andere opgaven gemaakt worden, waaronder woningbouw, weerbaarheid en energietransitie.



Ontwikkeling inwoners (WLO hoog). De rode en groene stippen geven de ontwikkeling weer. De achtergrond geeft de stedelijkheid weer.
Bron: NRM 2024 – WLO hoog.
Bewerking Studio Bereikbaar



Prioriteren op basis van Brede Welvaart en ontwikkelprincipes MMA

Waar?

We willen Zuid-Nederland leefbaar, veilig, gezond en bereikbaar houden en optimaal inspelen op de kansen die de economische ontwikkeling biedt aan de regio. We gaan primair aan de slag op plekken waar de woningbouwopgave en de (kansen voor) economische ontwikkeling daar aanleiding toe geven, op een manier die de mobiliteitstransitie van personen en goederen het beste faciliteert.

Dit betekent dat de grootste opgave in de Brainportregio en haar directe omgeving ligt, waar de groei van mobiliteit door verstedelijking en economische ontwikkeling zoveel mogelijk wordt opgevangen met hoogwaardig OV. Andere gebieden waar stedelijke ontwikkeling plaatsvindt zijn Tilburg en 's-Hertogenbosch-Oss en de stationsomgevingen van de Limburgse steden binnen Limburg Centraal.

We benutten kansen om grensoverstijgende relaties te versterken en daarmee bij te dragen aan regionale ontwikkeling. In regio's met minder snelle economische en demografische groei, zoals Midden-Limburg en West-Brabant, zetten we in op woningbouw en economische ontwikkeling rondom OV-knooppunten, benutten we kansen die zich voordoen in het kader van ontwikkelend beheer, proberen we quick wins te realiseren om multimodaliteit te versterken en houden we de Bereikbaarheid op Peil.

Wat

- Bereikbaarheidsopgaven en -veranderingen lossen we zoveel mogelijk op met behulp van publiek en actief vervoer, waarbij uitbreiding van het hoofdwegennet een sluitstuk is voor bereikbaarheidsvraagstukken. Het streven is om in heel Zuid-Nederland de bereikbaarheid van voorzieningen op peil te houden.

- Brede welvaart is het hoofdkompas MMA:
  1. Er is balans in een goed functionerend mobiliteitssysteem (goederen en personen) voor de economische (top)locaties en stedelijke centra, én goede bereikbaarheid voor de dagelijkse voorzieningen en de ontmoeting, kortom: iedereen kan meedoen!
  2. Een volwaardige balans op het schaalniveau van Zuid–Nederland tussen bereikbaarheid en de veiligheid, gezondheid en leefomgeving. Dit betekent sterk sturen op de gewenste mobiliteitstransitie per gebiedstype. Veiligheid op weg en spoor en het beperken van barrièrewerking van infrastructuur zijn hierbij belangrijke punten van aandacht in de balans van veiligheid en leefbaarheid met bereikbaarheid.

Ontwikkelprincipes MMA

1. Het mobiliteitssysteem versterkt de gewenste verstedelijkingsambities op het gebied van wonen en economie.

2. Binnen Zuid-Nederland ontwikkelen we verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen met ieder hun eigen voorkeursmodaliteiten afhankelijk van de gebiedstypologie.

3. Bij te maken beleidskeuzes in het mobiliteitssysteem worden alle vier de brede-welvaartsaspecten volwaardig beschouwd.

4. Het mobiliteitssysteem van de hoofdnetwerken is multimodaal, betrouwbaar, samenhangend en robuust voor zowel personen als goederen en faciliteert de ketenreis en goede grensoverstijgende verbindingen.



Toelichting op korte, middellange en lange termijn

Een ontwikkelpad voor een mobiliteitssysteem geeft aan hoe het systeem in de tijd ontwikkeld moet worden en hoe afhankelijkheden tussen interventies onderling en tussen opgaven en interventies eruitzien. Het tijdsaspect is dus een essentieel deel van een ontwikkelpad.

De indeling op de vorige pagina is primair naar projectfase van visie/ beleid tot uitvoering. De indeling heeft in de context van de MMA wel een belangrijke relatie met de factor tijd:

- **Korte termijn.** Voor afgeronde realisatie op de korte termijn zijn alleen de volgende projecten in beeld:
  - Projecten in de fase van uitvoering of voorbereiding, wat dus betekent dat er minimaal een lopende verkenning of planstudie is en financiële middelen beschikbaar zijn. Het gerealiseerd krijgen van al deze projecten in de komende 5-10 jaar is in de huidige omstandigheden al een majeure uitdaging.
  - Projecten op het vlak van gedrag (inclusief financiële prikkels), innovatie, ontwikkelend beheer en maatregelen binnen de Daily Urban Systems. Deze maatregelen zijn een belangrijk onderdeel van de MMA maar – zoals eerder toegelicht – geen onderdeel van dit ontwikkelpad en de prioritering.
- **Middellange termijn.** Voor de middellange termijn (circa 2040) en lange termijn (daarna) is realisatie van projecten denkbaar die nu nog in de fasen van uitwerking, onderzoeken en visie/beleid zitten. Deze projectfasen zijn dus automatisch gekoppeld aan die termijnen.

Tijdsvolgorde door afhankelijkheid. Binnen het ontwikkelpad zijn een aantal inhoudelijke afhankelijkheden waardoor een volgorde in de tijd ontstaat. Een voorbeeld is het spoor waarbij de ontwikkeling van knoop Eindhoven een voorwaarde is om bijvoorbeeld in de grensoverstijgende verbinding naar Aken een volgende stap te zetten. Op de weg zijn dit soort afhankelijkheden beperkter maar wel aanwezig, bijvoorbeeld eerst de realisatie van de pakketten op de corridors van de gepauzeerde projecten, waarna op een later moment alsnog de gepauzeerde projecten worden gerealiseerd. Veel projecten en opgaven staan ook relatief los van elkaar. Dat komt door de brede thematiek (personen, goederen, alle modaliteiten) en door het grote gebied. Het MMA-ontwikkelpad is daardoor wezenlijk anders dan dat van kleinere gebieden die bestaan uit een geïntegreerd Daily Urban System zoals bij MRA, U-NED of Brainport Eindhoven. Op de schaal van Zuid-Nederland is – met een aantal uitzonderingen waarbij sterke afhankelijkheden bestaan – de prioritering op basis van het belang van de opgave dus doorslaggevend, samen met tal van haalbaarheidsaspecten en andere bestuurlijke overwegingen. De prioritering van opgaven is ook geen vaststaand gegeven, zie de relatief recente prioriteit voor ontsluiting van woningbouw en de aanstaande prioriteit voor militaire opgaven.

Het belangrijkste gebruik van het ontwikkelpad in relatie tot korte, middellange en lange termijn.

1. Inzicht bieden in het totaal en in de samenhang van de projecten die voor de korte termijn gepland staan binnen realisatie en uitwerking. Het daadwerkelijk gerealiseerd krijgen van die projecten is een majeure opgave, waarbij ook financiële en andere tegenvallers in beeld zullen komen. Op de korte termijn prioriteit geven om alle projecten in de fase van uitvoering of voorbereiding te realiseren, voordat nieuwe initiatieven volgen, is daarom een betekenisvolle keuze.

2. Voor de middellange termijn biedt het ontwikkelpad inzicht in een beperkt aantal essentiële afhankelijkheden, met name op het spoor, én op de inhoudelijke prioriteiten vanuit de opgaven van de MMA. Op basis daarvan zijn in de stadia van uitwerking, onderzoek en beleid een beperkt aantal prioriteiten gesteld binnen het ontwikkelpad. Het volgen van die prioriteiten in uiteindelijke projectbesluiten en het starten van onderzoeken leidt dan uiteindelijk op de langere termijn tot een aantal cruciale vervolgstappen voor Zuid-Nederland. De uiteindelijke volgordelijkheid van die stappen is vooral afhankelijk van haalbaarheid, noodzakelijke uitwerkingstijd en andere procesaspecten dan van dwingende inhoudelijke relaties tussen de projecten.

Inhoudelijke prioritering van projecten en opgaven – toelichting op multimodaliteit in het ontwikkelpad

De ontwikkelpaden zijn weergegeven voor de bouwstenen hoofdnetwerken weg, spoor en goederen. De MMA als totaal is een multimodale agenda. Het multimodale uitgangspunt van de MMA komt als volgt tot uitdrukking in de ontwikkelpaden:

- De ontwikkelprincipes en bouwstenen van de MMA zijn in samenhang ontwikkeld en vormen gezamenlijk een multimodaal systeem. Hiertoe behoren nadrukkelijk ook de onderdelen die buiten de scope van deze prioritering vallen: regionale uitwerking bouwsteen Daily Urban Systems en projecten en onderzoeken op het vlak van sturing, gedrag, innovatie en ontwikkelend beheer.

- Keuze in projecten die wel en niet binnen de bouwstenen hoofdnetwerken weg, spoor en goederen zijn opgenomen. De projecten die wel en niet onderdeel zijn van de bouwstenen geven uiting aan de multimodale koers van de MMA. Binnen de bouwsteen wegennet zijn bijvoorbeeld hubs, bus op vluchtstrook en BRT meegenomen in de bouwsteen, waarmee nadrukkelijk ingezet wordt op een multimodaal gebruik van het wegennet. Met capaciteitsuitbreiding van het wegennet is in de MMA juist terughoudend omgegaan. Behalve herstart van de gepauzeerde projecten zijn geen initiatieven voor capaciteitsuitbreiding opgenomen. Daarmee zijn alleen voor trajecten met de grootste capaciteitsknelpunten projecten opgenomen die inzetten op capaciteitsuitbreiding. Die kunnen natuurlijk wel adaptief toegevoegd worden in volgende MMA's, bijvoorbeeld als uit toekomstig beleid van het Rijk, zoals de uitwerking van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet nieuwe opgaven of prioriteiten volgen. Binnen de bouwsteen spoor is juist breder gekeken dan de capaciteitsopgave. Het faciliteren van verstedelijking, economische ontwikkeling (goederen) en de mobiliteitstransitie zijn doelstellingen op basis waarvan spoorprojecten en opgaven in de MMA opgenomen zijn. Het hanteren van deze doelstellingen leidt tot een bredere agenda voor het spoor dan bij selectie op basis van uitsluitend capaciteitsknelpunten het geval was geweest.

- De prioritaire opgavegerichte onderzoeken zijn veelal multimodaal en kijken integraal naar verstedelijking en mobiliteit, bijvoorbeeld de afgeronde actualisatie van het MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven en de lopende verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal. Deze onderzoeken hanteren ontwerpprincipes in lijn met de ontwikkelprincipes van de MMA. Projecten die hieruit voortvloeien zijn dus het resultaat van een multimodale uitwerking en afweging, waarbij ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkeling geborgd is.

Doordat het multimodale uitgangspunt op deze wijze in de MMA is meegenomen, kan de verdere prioritering op project- en opgavenniveau binnen de bouwstenen plaatsvinden. De uiteindelijke prioritering in dit hoofdstuk vindt plaats binnen de bouwstenen voor wegennet, spoor en goederen. Er vindt op projectniveau dus geen afweging plaats tussen individuele wegen- en spoorprojecten.

Inhoudelijke prioritering van projecten en opgaven – toelichting inhoudelijke afwegingen binnen bouwstenen

Binnen de bouwsteen hoofdnetwerken weg zijn de uitgangspunten:

- Beheer en onderhoud (behouden) gaan voor nieuwe realisatie. Beheer- en onderhoudsprioritering valt vooralsnog buiten deze MMA maar deze (nationale) prioriteit heeft wel tot gevolg dat de middelen voor nieuwe of herstart van gepauzeerde realisatieprojecten beperkt zijn. Op basis van de verdere uitwerking van ontwikkelend beheer kan de beheer- en onderhoudsprogrammering onderdeel worden van de programmering van de MMA.

- Voor benutting en multimodaliteit is er prioriteit voor de maatregelpakketten op de corridors van de gepauzeerde projecten. Multimodaliteit komt ook tot uitdrukking in de projecten voor hubs, bus-op-vluchtstrook en BRT-projecten.

- Als er ruimte is voor nieuwe projecten, beginnen we met de gepauzeerde projecten. Bij de volgorde is de inhoudelijke voorkeur om als eerste projecten mogelijk te maken op corridors die essentieel zijn vanuit verstedelijking, economische ontwikkeling en de samenloop met goederenvervoer, en waar meerdere netwerkfuncties bij elkaar komen.

Binnen de bouwsteen hoofdnetwerken spoor zijn de uitgangspunten:

- Beheer en onderhoud en afmaken van wat in gang gezet is, met name PHS, Bosch Centraal en knoop Eindhoven.

- Vervolgstappen als eerste richten op stappen die bijdragen aan meerdere opgaven in Zuid-Nederland. Het vastgestelde Ontwikkelpad Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland en de aan de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december 2023 geaccordeerde landelijke doorgroeireferentie en bijbehorende werkwijze zijn hierbij leidend. Deze ontwikkelpaden bevatten vooral maatregelen in Zuidoost-Brabant, maar de betreffende stappen zijn essentieel voor een groot deel van Zuid-Nederland, met name ook voor de prioritaire (grensoverstijgende) verbindingen vanuit Limburg.

- Tijdig uitvoeren van een aantal onderzoeken die nodig zijn om de wisselwerking tussen opgaven, productstappen en infrastructuurontwikkeling te doorgronden, als basis voor toekomstige projectprioritering. Daarbij is prioriteit voor de gebieden waar vanuit verstedelijking, economische ontwikkeling en de samenloop met goederenvervoer de grootste opgave ligt.

Binnen de bouwsteen goederen is het uitgangspunt:

- Prioriteit voor instandhouding, benutting van bestaande netwerken en uitvoering van vastgestelde projecten (inclusief financiering).

- Concretiseren van de multimodale visie op goederenvervoer, zoals uitgewerkt in de Beleidsagenda Goederenvervoer en in het Toekomstbeeld en de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer, en op basis daarvan programmeren van verder onderzoek en projecten.

- Waar mogelijk wordt aangesloten op het ontwikkelpad voor weg en spoor, zodat de ontwikkelstappen integraal bijdragen aan zowel personen- als goederenvervoer.

BIJLAGE 2

Toelichting projecten

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland 2040

Toelichting programma's MMA-breed (bouwsteen DUS)

Programma's Zuid-Nederlandbreed

1. Sturing op Mobiliteit (Gedragsaanpak, sturende parkeeraanpak, verkeersmanagement, veiligheid).

Omschrijving: Een succesvolle mobiliteitstransitie vraagt om slimme inzet van gedragsmaatregelen, prijsprikkels en parkeeraanpak om gewenst reisgedrag te stimuleren. Dit helpt de mobiliteitstransitie te versnellen en draagt bij aan leefbare, toegankelijke dorpen en steden met meer ruimte voor lopen, fietsen en publieke mobiliteit.
In dit programma wordt gewerkt aan wederkerige afspraken over flankerend beleid, waarbij zo breed mogelijk wordt gekeken naar passende sturing. Qua parkeeraanpak kan bijvoorbeeld gedacht worden aan regiobrede afspraken over sturende parkeerregimes. Voor beprijzing kan worden gedacht aan zaken als parkeertarieven of Betalen naar Gebruik (op de lange termijn, een vorm van). Voor deze laatste optie is echter geen politiek draagvlak. Daarnaast kunnen hier zaken in landen als intensievere publiek-private samenwerkingsvormen op mobiliteitsmanagement en verbeteren data verkeersveiligheid; risicoanalyses m.b.t. verkeersveiligheid; Verkeersactieve school; en fietsveiligheid – Doortrappen; Limburgse aanpak via de Uitvoeringsorganisaties.
Ondersteunend hierbij is verkeersmanagement: waar geef je welke verkeersstromen en soorten voorrang en hoe stuur je hierop.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:

- Lopend beleid, zoals bestaande gedragscampagnes, bestaand parkeerbeleid en onderzoeken naar Betalen naar Gebruik.
- Brabantse doelgroepenaanpak (SmartwayZ.NL)/Brabant Partners
- Nationaal programma Natuurlijk Deelmobiliteit!
- Link met landelijke aanpak Spreiden en Mijden.

Document: n/b

2. Regionale doorfietsroutes

Omschrijving: Programmatische aanpak voor realisatie regionale doorfietsroutes. Hier wordt vanuit de regio's al volop in geïnvesteerd. Vanuit de MMA wordt hieraan bijgedragen binnen het volgende kader:
Op het niveau regio en provincie wordt het netwerk ontwikkeld
In het kader van de MMA voorzien we dat op basis daarvan pakketjes worden gemaakt voor doorfietsroutes gekoppeld aan:
1) Regionale mobiliteit van en naar de 100/200.000+ steden, met sterke koppeling/ doelstelling gerelateerd aan mobiliteitstransitie.
2) Op corridors waar routes bijdragen aan de ontlasting van het hoofdnetwerk.
Het gaat dan om realisatie van routes, maar ook om het versterken van het hoofdfietsnetwerk door het verbeteren van bestaande, niet-optimale routes, op veiligheid en door het wegnemen van barrières (conflictpunten, gelijkvloerse kruisingen) en aanleggen van missing links. Dit in combinatie met het verbeteren van de stallingslocaties en het actief stimuleren van fietsgebruik.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken: Bestaande doorfietsroutes, lopende projecten
Document: Doorfietsroutes Tour de Force

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

Projecten

3. Knoop XL

Omschrijving: MIRT-verkenning ontwikkeling van een vernieuwd ondergronds bus-station dat toekomstvast is (i.c.m. gebiedsontwikkeling), vernieuwing treinstation, fietsenstallingen, ruimte voor wonen en voorzieningen i.c.m. sterk verbeterde OV-in-frastructuur.
Fase: 3. Uitwerkingsfase. Oplossingsrichting en (deel)budget. Nog geen besluit tot realisatie.
Besluitvorming: BO MIRT 2022- tot nu
Investering: 1 miljard. prijspeil 2025
Dekking: 1 miljard. prijspeil 2025
Rijk/regio: 1. (werkt toe naar) Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek;
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

4. Verkeerscirculatie en verbeterplan Ring Eindhoven

Omschrijving: Invoering verkeerscirculatieplan binnen de ring met sectorenmodel en omvorming ring tot stedelijke verdeelweg (50 km/u). Hierbij ook onderzoeken welk effect dit heeft op het functioneren van de hoofdwegen (Rijkswegen).
Fase: Fase 2 en 3. Vastgesteld door de raad van Eindhoven op 20 mei 2025.
Besluitvorming: Hoofdkeuzes gemaakt op raad van 20 mei. Nu uitwerking van deelprojecten.
Investering: € 1.215 miljoen (deze raming is inclusief regionale bundelroute op de Ring Kennedylaan en Eisenhowerlaan (€ 300 miljoen)).
Dekking: €465 miljoen
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken: n/b
Document: Mobiliteit-in-Balans – Verkeerscirculatieplan Eindhoven binnen de Ring en Verbeterplan Ring – Eindrapport

5. HOV4

Omschrijving: Realisatie HOV4, onder meer met als doel groei werkgelegenheid De Run en woningbouwopgave langs de HOV4-as mogelijk te maken. Hier wordt grootschalige woningbouw mogelijk gemaakt en verbinding Veldhoven met het centrum van Eindhoven versterkt. Ambitie van de regio is om HOV4 door te trekken tot knoop Eersel. Ambitie is om alle knopen goed te ontsluiten met trein of HOV.
Fase: 3. Uitwerkingsfase. Oplossingsrichting en (deel)budget. (Voorbereiding voor) Realisatie (exclusief westelijke deel): Q2 2027 – Q4 2028
Besluitvorming: Onderdeel van Brainport en Beethovendeal.
Investering: Investeringskrediet HOV4: € 223.600.000 excl. btw;
Dekking:
Rijkssubsidie van € 109.100.000
Provinciale subsidie van € 36.800.000
Subsidie van private partijen van € 41.000.000
Eigen bijdrage gem. Eindhoven (netto investeringskrediet) van € 36.700.000.
40M niet gedekt (deel van MMC tot aan koningshof en MMC)
Rijk/regio: 1. (werkt toe naar) Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek; maar extra afspraken zijn nodig voor het nog niet gedekte deel.
Raakvlakken: Raakvlakken binnen MMA of andere Rijk/regio raakvlakken
Document: Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040, Raadsvoorstel HOV4: vaststellen ontwerp en kredietaanvraag - 7931817_02

6. Mobiliteitsmaatregelen HOV4 as

Omschrijving: Fiets- en automaatregelen HOV4-as noodzakelijk om doelstelling HOV4 te bereiken, zeker voor wat betreft leefbaarheid. Met alleen een HOV-verbinding zijn we er in Veldhoven niet op de HOV4 corridor. Er is ook aandacht nodig voor fiets- en automaatregelen. Denk bij fiets aan de derde tranche van de F67 (inclusief aantakking F67 op Slowlane, Inprikkers F67 inclusief tunnel Heerseweg en viaduct Onze Lieve Vrouwedijk) en ook de auto-ontsluiting verdient aandacht (maatregelen nodig voor de doorstroming van de Kempenbaan, ontsluitingen op de Kempenbaan (bijvoorbeeld rondom Run 7000 en 8000), aansluiting op de N69 en A67 en doorstroming A67 zelf.
Fase: Deels 1, deels 2.
Besluitvorming: Mobiliteitsvisie Veldhoven + gebiedsvisie de Run (= onderdeel HOV4 MIRT-afspraken)
Investering: Aantakking Slowlane F67 KTM2 15 miljoen. Overige opgaven nog geen dekking.
Dekking: KTM2 en gebiedsmiddelen HOV4. Voor de overige onderwerpen geen financiering.
Rijk/regio: n/b
Raakvlakken:
- HOV4 as
- MIRT-verkenning A2/N2
- Noordelijke ontsluiting
- Brainportlijn
- F67

Document: n/b

7. Exploitatie HOV metropoolregio Eindhoven

Omschrijving: HOV-exploitatie op aangelegde HOV-infrastructuur, verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. Er zijn de afgelopen jaren grote investeringen gedaan in vrije HOV-busbanen in Eindhoven en omgeving. De exploitatie van deze verbindingen blijft soms achter (vb. HOV3) wegens het ontbreken van voldoende middelen. Doelstelling is elke HOV-lijn ook met HOV-kwaliteit uit te baten. Dit wordt uiteindelijk een nieuw OV-systeem dat moet worden toegevoegd aan de concessie Zuidoost-Brabant. Dat geldt in het bijzonder voor de uitbreiding van OV met nieuwe tangentiële verbindingen conform plannen voor de Brainportlijnen. Dit vraagt richting 2040 forse groei in omvang van de concessie. De provincie heeft nog geen (extra) middelen voor de exploitatie hiervan. Het gaat ook om de grotere rol van OV in het mobiliteitssysteem door de groei van de regio en de noodzakelijke systeemsprong.
Fase: n/b
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

8. HOV5 (Brainport)
Omschrijving: Uitbouw HOV5-as tussen Eindhoven en Geldrop met potentie voor versterkte stedelijke ontwikkeling, met als onderliggend doel brede welvaart in een gebied met potentie voor sterkere verstedelijking. Verbetering busverbinding richting Geldrop zit al in de planning. O.a. onderdeel van Bereikbaarheidsakkoord. Opwaarderen van verbinding tot een echte HOV5-verbinding biedt grote kansen voor verstedelijking. O.a. aan de Kade, maar ook voor betere ontsluiting DAF-site.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: Brabantbid/Actualisatie MIRT-onderzoek
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:
Actualisatie MIRT-onderzoek
Document: n/b

9. Parkeerbeleid in Metropoolregio Eindhoven
Omschrijving: Eindhoven binnen gebiedsontwikkelingen en binnen de Ring betaald parkeren, lage parkeernormen, en op termijn geen straatparkeren meer. Helmond Centrum+ betaald parkeren en op termijn geen straatparkeren meer. Best: lagere parkeernormen rond station. Verkenning uitbreiden parkeerregulering i.r.t. herontwikkeling Stationsomgeving. Brainporthub A2 Noord is bedoeld voor parkeren op afstand naar het centrum en de werklocaties. Veldhoven: aangescherpte parkeernormen in schil centrum en gebieden dicht bij voorzieningen en HOV-haltes. Parkeren in hubs in citycentrum. Verkenning op welke schaal regionaal parkeerbeleid nodig en wenselijk is, bovenop de sturende aanpak in ontwikkelgebieden ‘west’ en ‘stedenbaan oost’. Bewuste mobiliteitskeuze stimuleren door flankerend parkeerbeleid. Ook ter ondersteuning functioneren Brainporthubs/ regionale hubs, autoluwe woongebieden. Onderdeel van de regionale mobiliteitstransitieaanpak. Draagt ook bij aan doelen leefomgeving, veiligheid, gezondheid. Bij de luchthaven parkeert men op afstand.
Fase: Deels gerealiseerd, deels in uitwerkingsfase. Verkenning wordt opgenomen in MMMP
Besluitvorming: MMMP-besluitvorming oktober 2025
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:
- Regionale sturende parkeeraanpak en Hubstrategie.

10. KTM-1 en 2 MRE
Omschrijving: De KTM1- en KTM2-pakketten zijn pakketten bereikbaarheidsmaatregelen die bestaan uit de volgende onderdelen: mobiliteitshubs, fietsroutes, Openbaar vervoer, maatregelen op Rijkswegen (BOV), werkgeversbenadering en projectmanagement en monitoring. Voor de verdere economische ontwikkeling van regio Brainport, de economische veiligheid van Nederland en de strategische autonomie van Europa is een ruimtelijke schaalsprong voor wonen en werken essentieel. Doel van KTM1 en KTM2 is de mobiliteitstransitie in de Brainportregio te versnellen en de regio o.a. bereikbaar en leefbaar te houden.
Fase:
- KTM1: projecten / maatregelen die opgenomen zijn in KTM1 zijn in uitvoering of reeds uitgevoerd.
- KTM2: het maatregelenpakket is in uitwerking op pakketniveau
- Besluitvorming:
- KTM1: BO MIRT 2022
- KTM2: BO MIRT 2024. Bij beide daarna besluitvorming in BO/Stuurgroep V&M.
- Investering:
- KTM1: € 185 miljoen
- KTM2: € 200 miljoen

Dekking:
- KTM1 (zie notitie Actualisatie uitwerking BO-MIRT-afspraken Brainport, 10 oktober 2024) : Rijk, Prov, Gemeenten, Privaat ieder 46,25 mio
- KTM2: basisafspraak verdeling Rijk - Regio: zie afsprakenlijst BO MIRT 2024: Rijk 71 mio, Regio 129 mio

Rijk/regio:
- KTM1: Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek
- KTM2: Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek

Raakvlakken: ‘Alle’ maatregelen binnen zowel het KTM1 als ook KTM2 raken alle projecten binnen de MMA. Daarnaast ook belangrijk raakvlak met Daily Urban Systems Limburg.
Document:
- KTM1: zie notitie Actualisatie uitwerking BO MIRT-afspraken Brainport, d.d. 10 oktober 2024
- KTM2: nog in uitwerking. Meest recente stavaza, zie: Notitie 4.1 20250616 Notitie KTM2 Poho 25 juni

11. Systeem van Brainporthubs, regionale hubs, Brainportlijn (incl. doorontwikkeling) en sturende parkeeraanpak op de bestemming
Omschrijving: Brainporthubs (met flankerend parkeerbeleid, zie verderop). Minder autoverkeer in stedelijk gebied. Draagt ook bij aan doelen leefomgeving, veiligheid, gezondheid. Regionaal parkeren en parkeren op afstand voor centra, Airport en werklocaties wordt hier ondergebracht.
Fase: 3. Uitwerkingsfase. Oplossingsrichting en (deel)budget. Nog geen besluit tot realisatie.
Besluitvorming:
Oktober 2025: realisatiebesluit KTM1-Brainporthubs. Q1 2026: bestedingsplan KTM2-Brainporthubs
KTM2: oktober 2024
Investering: €105 mln beschikbaar vanuit KTM1 en KTM2
Dekking: KTM1 + KTM2 (oktober 2024)
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken: n/b Document: n/b

12. Gebiedsaanpak rond verkenning A2/N2
Omschrijving: Integrale visie op het volledige gebied Eindhoven-Noordwest, met vervolgens integrale gebiedsaanpak waarbij de verschillende deelprojecten worden geïntegreerd (MIRT-verkenning A2/N2, Regionale verkenningen Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting. Ontwikkelingen BIC Noord en BIC2, InnovA58, ...). Integraal verkennen van mogelijkheden voor IC-station Best gekoppeld aan gebiedsontwikkeling om schaalsprong woningbouw, ontwikkeling Brainportlijn, BIC Noord, legerplaats Oirschot mogelijk te maken. Belangrijke verkenningsthema’s zijn de verknoping van de Brainportlijn in stationsomgeving Best, IC-stops op korte termijn, status IC-station op langere termijn i.r.t. de integrale knoopontwikkeling van Best.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: Goedkeuring startdocument integrale MIRT-verkenning 10 april 2025
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: n/b
Raakvlakken: Actualisatie MIRT-onderzoekDocument: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

13. Stedelijke mobiliteitstransitie ontwikkelgebieden 'west' en 'stedenbaan oost' - MRE.

Omschrijving: MIRT/regionale verkenningen.

- Eindhoven zie Verkeerscirculatie en verbeterplan Ring.
- Veldhoven: verstedelijkingsas.
- Best: mobiliteitsmaatregelen in het kader van het STOMP-principe rondom station Best afhankelijk van de keuzes in de actualisatie MIRT-onderzoek (tempo en omvang van woningbouw).
- Stedenbaan Oost: Nog uit te werken, o.a. mobiliteitsmaatregelen in het kader van het STOMP-principe

Doel: Bijdragen aan brede welvaart / modal shift. Brede welvaart in gebied met sterke verstedelijking. Draagt ook bij aan doelen leefomgeving, veiligheid, gezondheid.

Fase: Afhankelijk van het specifieke project.

Besluitvorming:

- Woondeal, BO MIRT 2024 (Oostelijke Randweg en KTM2),
- Actualisatie MIRT-onderzoek najaar van 2025

Investering: n/b

Dekking: In ontwikkeling, maatregelen o.a. in concept KTM2, A67 Restbudget, Bereikbaarheidsagenda, Businesscase Ontwikkelperspectief Helmond (WoMo middelen voor grootschalig)

Rijk/regio: Deels 2, deels 3.

Raakvlakken:

- Alles in het westelijke deel van de Brainportregio
- Benoeming van gemeente Helmond als potentiële locatie voor grootschalige woningbouw in het BOL 2025
- Gemeente Best in het kader van IC-station Best

Document: Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040; ontwikkelperspectief Helmond centrum+

14. MIRT Actualisatie Verstedelijking en Bereikbaarheid (MRE)

Omschrijving: De actualisatie van het MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid Brainportregio is opgestart. De komende tijd wordt gezamenlijk de actualisatie verder uitgewerkt, zodat de eindrapportage geagendeerd kan worden in het BO MIRT 2025 met als doel deze vast te stellen. Het streven is om daarnaast procesafspraken voor het vervolg te agenderen in het BO MIRT 2025. Het is een hulpmiddel bij het afwegen en prioriteren/faseren van toekomstige ruimtelijke en bereikbaarheidskeuzes in relatie tot de benodigde schaalsprong.

Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting. 2. Onderzoek op projectniveau. Oplossingsrichting bepaald, nog geen budget. OF 3. Uitwerkingsfase. Oplossingsrichting en (deel)budget. Nog geen besluit tot realisatie.

Besluitvorming: n/b

Investering: n/b

Dekking: n/b

Rijk/regio: n/b

Raakvlakken: n/b

Document: Ontwikkelperspectief centrum Helmond, conceptrapport MIRT Actualisatie Verstedelijking en Bereikbaarheid.

15. Maatwerkaanpak Helmond

Omschrijving: Maatwerkaanpak gericht op mobiliteitstransitie in Helmond inclusief ruimtelijke strategie. Aspecten: Opwaarderen station Helmond (Centrum), station Brouwhuis, Afwaardering Kasteeltraverse (samenhang met besluitvorming over MIRT-project A67 Leenderheide-Geldrop), Oostelijke Randweg, verkeerscirculatie centrum+, ZE-zone. Aanleiding: 15.000 extra woningen, waarvan 10.000 in het centrum. Ook parkeerbeleid, fiets en lopen, verhogen sprinterfrequentie (benodigd Tongelre en keerspoor).

Fase: n/b

Besluitvorming: n/b

Investering: n/b

Dekking: - KTM2, restbudget A67, WoMo-middelen

Rijk/regio: n/b

Raakvlakken: n/b

Document: n/b

16. Maatwerkaanpak Tilburg (incl. act. Mob. sted. Verblijfsgebieden, versterken HOV, stadsrandknopen, autoluwe binnenstad, optimaliseren buitenring, NOVEX-maatregelen Kenniskwartier)

Omschrijving: Maatwerkaanpak Tilburg met als doel het versterken van de economische vitaliteit door ontwikkelen van hoogstedelijke kennisclusters rond trein en OV-stations die onderling goed zijn verbonden en met comfortabel voor- en natransport verbonden zijn met het omringende stedelijk gebied. Onderdeel hiervan is de autoluwe binnenstad Tilburg (stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen met als doel het verluwen van de binnenstad; versterking van de actieve mobiliteit in stedelijke verblijfsgebieden, het versterken van het HOV-netwerk en realiseren van stadsrandknopen voor een goede overstap naar het stedelijke netwerk, en het optimaliseren van de buitenring (deel I en II). Ook de maatregelen vanuit NOVEX Kenniskwartier zijn hier onderdeel van, waaronder o.a. breed pakket maatregelen op het gebied van langzaam verkeer, mobiliteitshubs, verluwen en HOV.

Fase: Werkt toe naar rijk/regio afspraak.

Besluitvorming: n/b

Investering: n/b

Dekking: n/b

Rijk/regio: n/b

Raakvlakken:

- MMMP SRBT
- HOV-as Tilburg Noord – A2 Eindhoven
- BRT Tilburg-Efteling-Waalwijk-'s-Hertogenbosch
- NOVEX Kenniskwartier Tilburg Universiteit
- Productstappen PHS en doorgroeireferentie
- Onderzoek vervolgstappen Hoofdnetwerken - Spoor
- A58 Tilburg-Eindhoven
- Sturing op Mobiliteit (relatie doelgroepenaanpak, parkeeraanpak, nationaal programma deelmobiliteit, etc.)

Document: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

17. HOV-as Tilburg Noord – A2 Eindhoven
Omschrijving: De woon- en bestemmingsgebieden aan de randen van Tilburg en rondom de A2 in Eindhoven worden met een snelle, directe HOV-lijn verbonden. Uitgangspunt is 6x/u per richting in de spits. Deze reis is sneller dan via de IC-stations Breda en Tilburg en overstappen is niet nodig. In Tilburg gaat deze HOV-corridor langs de eerder genoemde stadsrandhubs Noord en Zuidoost en enkele haltes op de Ringbanen om de woon- en bestemmingsgebieden te ontsluiten. Tussen Tilburg en Eindhoven kunnen ook de kernen (en omgeving) van Moergestel en Oirschot met snelweghubs aangesloten worden op deze snelle nieuwe verbinding, zoals dat nu ook gebeurt met de Brabantliners op de A27.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:
- MIRT-verkenning A2/N2
- Programma Bus op Vluchtstrook

Document: n/b

18. Maatwerkaanpak Breda (incl. act. Mob. sted. Verblijfsgebieden, versterken HOV, stadsrandknopen, NOVEX 't Zoet Crossmark)
Omschrijving: Maatwerkaanpak Breda met als doel het versterken van de economische vitaliteit door ontwikkelen van hoogstedelijke kennisclusters rond trein en ov-stations die onderling goed zijn verbonden en met comfortabel voor- en natransport verbonden zijn met het omringende stedelijk gebied. Onderdeel hiervan is de autoluwe binnenstad Breda (stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen met als doel het verluwen van de binnenstad; versterking van de actieve mobiliteit in stedelijke verblijfsgebieden, uitbreiding fietsenstallingen station Breda; verbeteren deelmobiliteit; het versterken van het HOV-netwerk en realiseren van stadsrandknopen voor een goede overstap naar het stedelijke netwerk; verkennen verbeteren HOV Westflank de Baronie (Breda - Etten-Leur Moerdijk/ Zevenbergen). Noordelijke Randweg Breda, en propositie Zonzeel.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:
- Lopende projecten binnen Breda

Document:
- Mobiliteitsmaatregelen NOVEX 't Zoet Crossmark
- In de afsprakenlijst van het BO MIRT 2022 staan onderstaande maatregelen al opgenomen:
- HOV-baan vanuit het station naar het westen i.c.m. fietsinfra en spooronderdoorgang
- 3 hoogwaardige langzaamverkeersbruggen als onderdeel van een netwerk van loop- en fietsroutes richting bestaande voorzieningen station
- Renovatie spooronderdoorgang Markkade en realisatie langzaamverkeersroute langs de Mark
- Reconstructie kruispunt Lunetstraat en Markkade-Noordelijke Rondweg

Fase: 3. Uitwerkingsfase. Oplossingsrichting en (deel)budget. Nog geen besluit tot realisatie.
Besluitvorming: BO Leefomgeving 2023
Investering: n/b
Dekking: n/b

19. MIRT-verkenning multimodale knoop 's-Hertogenbosch
Omschrijving: De verkenning richt zich op de multimodale knoop 's-Hertogenbosch, met doorontwikkeling van station 's-Hertogenbosch tot een toekomstbestendig OV-knooppunt. Dit omvat aanpassingen aan de spoorinfrastructuur, de stationsomgeving (zoals de passarelle, het busstation en fietsparkeren) en de multimodale bereikbaarheid van de stad en regio. Het doel is om de knoop te versterken binnen het bredere mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland en zo bij te dragen aan de mobiliteitstransitie en verstedelijkingsopgaven.
Fase: 2. Onderzoek op projectniveau. Oplossingsrichting bepaald, nog geen budget.
Besluitvorming: 2021 MIRT startbeslissing, 2024 NKO, streven 2025 voorkeursbesluit voorkeursalternatief.
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 1. (werkt toe naar) Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek
Raakvlakken: Maatwerkaanpak hoogsted. gebied 's-Hertogenbosch

20. Maatwerkaanpak Hoogstedelijk Gebied 's-Hertogenbosch en ruimtelijke strategie
Omschrijving: Maatregel betreft een maatwerkaanpak voor 's-Hertogenbosch die ondersteunend is aan de verstedelijkingsopgave in de Brede Binnenstad, stadswijken en grote woonkernen in het buitengebied van 's-Hertogenbosch. De samenhangende maatregelen die voor 's-Hertogenbosch voortvloeien uit dit regionale maatregelenpakket zijn additioneel op de mobiliteitsmaatregelen die eerder in relatie tot de NOVEX-gebieden opgevoerd zijn en focussen zich op de ontwikkeling van het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch.
Fase:
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken: MIRT-verkenning multimodale knoop SH
Document: n/b

21. Onderzoek en vervolgstappen accommoderen Limburg Centraal en mobiliteitstransitie
Omschrijving: Woningbouw en verstedelijking rond de Limburgse IC-stations (Heerlen, Maastricht, Roermond, Sittard-Geleen, Weert en Venlo). De gemeenten onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om woningbouw te faciliteren.
Fase: 2. Onderzoek op projectniveau. Oplossingsrichting bepaald, nog geen budget.
Besluitvorming: BO Leefomgeving 2024: Afspraak om verstedelijkingsstrategie te maken en nadere uitwerking in businesscases voor gemeenten te vatten.
Investering: n/b
Dekking:
Rijk/regio: 1. (werkt toe naar) Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek
Raakvlakken: Koppeling met Bouwsteen Hoofdnetwerken – Spoor
Document: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

22. Maatwerkaanpak Maastricht, inclusief urban node

Omschrijving: Maatregel betreft een maatwerkaanpak voor Maastricht inclusief een ruimtelijke strategie, waarmee de verstedelijkingsopgave gerealiseerd kan worden en een mobiliteitstransitie kan worden bewerkstelligd. Voor Urban Node Maastricht moet een SUMP worden gemaakt. De SUMP wordt uitgevoerd door de gemeente Maastricht in samenwerking met de andere urban-nodegemeenten in Zuid-Nederland onder regie van SmartwayZ.NL. Aspecten die hier zouden kunnen landen: Kennedystracé; Fiets- en wandelbrug over de Maas (Sphinxkwartier-station); Groene Loper naar Maastricht Brightlands Health Campus; Fietsroute campus-station; Realiseren/uitbreiden mobiliteitshubs (zoals Zuid; Noord; West; Oost) en realiseren logistieke hubs t.b.v. stadslogistiek; en Maastricht afrit 55 - Oeslingerbaan.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming:
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:

- Urban Node: Onderdeel TEN-T (Europa)
- Lopend onderzoek Maastricht rond emplacement gekoppeld aan o.a. verstedelijking en optimaliseren wegennet.
- Uitwerking van afspraak tussen IenW en provincie Limburg m.b.t. AROV-middelen

23. Maatwerkaanpak Venlo: multimodale knoop Venlo-Blerick

Omschrijving: Maatwerkaanpak voor de stad Venlo op het vlak van ruimtelijke strategie, mobiliteit en economie waarmee de verstedelijking op/rond station Venlo wordt versterkt en de beoogde mobiliteitstransitie wordt vormgegeven. Hiervoor stelt Venlo (vanuit de Europese Urban-Node) een SUMP op. De SUMP wordt uitgevoerd door de gemeente Venlo in samenwerking met de omliggende (FUA)-gemeenten in Noord-Limburg en Duitsland onder regie van Smartwayz.NL.
De verstedelijking bestaat uit de ontwikkeling van het Kazernekwartier Blerick ((hoog-)stedelijk gebied incl. Brightlands Campus), Middengebied, de stationsomgeving Venlo en Venlo-Noord/Canon (deels). Qua mobiliteit ligt de focus op het realiseren van een mobiliteitstransitie. Station Venlo wordt daarbij een (inter)nationale spoorknoop met IC-verbindingen op de (verdubbelde) Maaslijn en lijn Eindhoven-Düsseldorf (spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken). Binnenstedelijk betekent dit het ‘downsizen’ van doorgaande hoofdinfra door de stad (Eindhovenseweg, stadsbrug, Burg van Rijnsingel, Kaldenkerkerweg, Emmastraat) en het creëren van hoogwaardige fiets-verbindingen naar het centrum en de stations (Emmastraat, fietsroute campus, Maasoever-verbinding Venlo-Blerick).
De nieuwe ontwikkelgebieden worden voorzien van mobiliteitshubs. Parkeren voor autoverkeer wordt verder aangescherpt met parkeerhubs aan de rand van de nieuwe woongebieden. Voor de auto-ontsluiting zijn er nog twee grote opgaven: Slingertracé t.b.v. Venlo Noord/Canoncampus, de ongelijkvloerse spoorkruising in de Groot Bollerweg.
Bij het spoor speelt het grote (goederen)emplacement (ligging aan de grens, hittestress en wateroverlast) een belangrijke rol. In het verlengde van de BO MIRT-studie Venlo Integraal Toekomstvast (VIT) willen we waar mogelijk het emplacement doorontwikkelen naar een toekomstbestendig, klimaatadaptatief, duurzaam emplacement dat kleiner is en geïntegreerd in de stad. De GVC-studie ‘Optimalisatiestudie spooras Gekkengraaf-Blerick-Venlo’ geeft inzicht in de mogelijkheden om de logistieke efficiëntie voor goederentreinen van en naar de railterminals bij Venlo te verbeteren en het ruimtegebruik op het emplacement te optimaliseren. Dit kan zo ook ruimte scheppen voor gebiedsontwikkeling nabij station Venlo.
Fase: 1. Planontwikkeling i.h.k.v. Verstedelijkingsopgave/Omgevingsvisie.
Besluitvorming: Omgevingsvisie en Mobiliteitsplan in voorjaar 2025 vastgesteld
Investering: deels bekend voor Kazernekwartier, Venlo Noord/Canon, Middengebied.
Dekking: deels eigen middelen beschikbaar voor mobiliteitsopgaven van Kazernekwartier, Venlo Noord/Canon en gedeeltes van Middengebied en stationsomgeving (t.b.v. WOKT-aanvragen)
Rijk/regio: regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA. WOKT-aanvragen voor mobiliteitsopgaven van Kazernekwartier, Venlo Noord/Canon en gedeeltes van Middengebied en stationsomgeving.
Raakvlakken: MIRT Goederenvervoercorridors, MIRT Vierwaarden, Limburg Centraal, ontwikkeling Brightlandcampussen, Optimalisatie spooras Gekkengraaf-Venlo, Urban node, SUMP, TEN-T
Document: n/b

24. Maatwerkaanpak Weert

Omschrijving: Weert is de Poort van Limburg en de logische Limburgse schakel in het DUS rond Brainport. Er is dan ook een belangrijk raakvlak met de opgaven en projecten rond de Brainport Eindhoven, bijvoorbeeld de Brainportlijn inclusief koppeling met een regionale/Brainporthub aan de A2, A2/N2 en de opgave om de bereikbaarheid via de multimodale corridor A2-zuid verder te versterken. De stad ligt op de knoop A2–spoor–Zuid-Willemsvaart en is via IC Eindhoven–Weert (16 min) nauw verbonden met de MRE. Weert kent een groeiopgave van 4.600 woningen en 30 ha bedrijventerrein (WVG-locaties aangewezen) en concentreert logistiek langs de N280 bij afrit Kelpen (A2). Voor bereikbaarheid en brede welvaart zet Weert in op: BOV A2 realiseren op traject Weert–Veldhoven/Eindhoven door mee te trekken met MRE/provincies/SmartwayZ; leveren van tracé-input (knelpunten, op/afritten), knooppuntinpassing en knoop-koppeling met Weert-station; Weert-station opwaarderen (tweezijdige ontsluiting, loop/fiets-toegang, stallingen) en deze functioneel koppelen aan Brainporthub Maarheeze (complementair netwerk); Doorfietsroute F2 versnellen (Weert–Eindhoven) en Weert–Roermond: ontbrekende schakels, barrièrereducties en hoogwaardige stalling op knopen; feeders naar kernen; Hamont–Weert reactiveren (grensoverstijgend personenvervoer) en frequentie Eindhoven–Weert verbeteren in lijn met A2-Zuid/MME-afspraken; logistiek concentreren bij N280/afrit Kelpen (A2) en verbinden aan multimodale ; benutting Zuid-Willemsvaart voor modal shift; afstemming met MMA-goederenbouwsteen; sturende parkeeraanpak en verkeersmanagement voor ketenreizen en leefkwaliteit, passend bij MMA-ontwikkelprincipes. Dit sluit aan op de Mobiliteitsagenda A2/Zuid en MRE-samenwerking, waarin onder meer BOV, F2, hubs (Weert en Maarheeze) en Hamont–Weert zijn geprioriteerd.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b (wordt bepaald per maatregel binnen MMA/MMMP/A2-Zuid)
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:

- Mobiliteitsagenda A2/Zuid 2024 (o.a. no. 6a/6b BOV A2, no. 8 Doorfietsroute F2, no. 9 treinfrequentie Eindhoven–Weert, no. 13b Weert-station, no. 16 Hamont–Weert) – prioriteiten en rollen vastgelegd.
- Samenwerkingsagenda MRE–Weert 2026–2029 (BOV, hubs Maarheeze/Weert, snelfietsroutes, Hamont–Weert).
- MMA-bouwstenen: Programma Bus op Vluchtstrook, Regionale doorfietsroutes, DUS-maatwerkaanpak; koppeling HWN/OV.
- Limburg Centraal / verstedelijkingsstrategie (koppeling mobiliteit–wonen–economie).

Document:

- Mobiliteitsagenda A2/Zuid 2024 (deelregio Weert–Nederweert–Cranendonck–Heeze-Leende–Waalre–Valkenswaard; projectenoverzicht incl. BOV/F2/hubs/trein).
- Samenwerkingsagenda MRE–Weert 2026–2029 (afspraken over BOV, hubs, snelfietsroutes, Hamont–Weert).

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

25. Maatwerkaanpak Sittard-Geleen

Omschrijving: Sittard-Geleen is het scharnierpunt van de verschillende Limburgse regio's en de regio's over de grens. Het maakt deel uit van het DUS Zuid-Limburg. De centrale ligging van de gemeente vertaalt zich naar een sterk bereikbaarheidsprofiel dat bijdraagt aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Met de verduurzaming van Chemelot als een van de grootste chemische industriecomplexen in Europa, ligt er een grote opgave om de toe- en afvoer van grondstoffen en energie via weg, spoor, water en buis te organiseren. Evenals de verbinding met de regionale (watergebonden) bedrijventerreinen als satellietlocaties. Daarbij hoort ook de verdere uitbouw van de Brightlands-campussen als innovatieve hubs die onderzoek, ontwikkeling en ondernemerschap bevorderen. Hierbij is het de uitdaging om de Chemelot Campus te verbinden aan de stad en stationsomgeving. Rondom station Sittard ligt een groeiambitie van maximaal 5.000 woningen tot 2045 in het kader van Limburg Centraal. Daarnaast ontwikkelt zich rondom VDL de samenwerking met Defensie. De mobiliteitsopgaven voor Sittard-Geleen: realisatie multimodale corridor Chemelot – Haven Stein, realiseren van een doorfietsroutenetwerk van/naar Chemelot en centra van Sittard en Geleen, OV-bereikbaarheid Chemelot, sturend parkeerbeleid, realisatie mobiliteitshubs, opheffen barrièrewerking spoor voor langzaam verkeer, verstevigen robuustheid infrastructuur rondom centrum, opwaardering stationsgebied.

Fase 1: Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.

Besluitvorming: n.t.b.

Investering: n.t.b.

Dekking: n.t.b.

Rijk/regio: 1 (o.a. Realisatiepact) en 2 (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig

Raakvlakken:

- Verbreding A2 – Het Vonderen – Kerensheide
- Realisatiepact Sittard-Geleen/Stein – t.b.v. verbetering logistiek in de regio met focus op het multimodale knooppunt rond Chemelot.
- NOVEX Zuid-Limburg – Themalijn Transformatie naar circulaire economie
- Nationaal Programma Circulaire Economie
- Limburg Centraal
- Toekomstperspectief HWN
- Toekomstperspectief OV

Document: Limburg Centraal ambitiedocument

26. Maatwerkaanpak Heerlen

Omschrijving: Heerlen is als grootste gemeente van de Stadsregio Parkstad het centrum van een agglomeratie van een kwart miljoen mensen. Het centrum is de economische motor van de regio Parkstad die ligt in de vroegere Oostelijke Mijnstreek in Zuid-Limburg. Heerlen kent een woningbouwopgave van 5.816 woningen rondom de stationsomgeving. De auto neemt momenteel een prominente rol in binnen het centrum van Heerlen. Dit gaat gepaard met een groot ruimtebeslag waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan. Zonder aanvullende maatregelen zal de toevoeging van het woningbouwprogramma daadwerkelijk leiden tot een probleemsituatie. De grens van wat Heerlen aan autoverkeer kan verwerken is bereikt waardoor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid niet langer gegarandeerd kunnen worden. De aanvullende maatregelen zijn conform het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid gericht op het multimodaal en duurzaam bereikbaar maken van de woningbouwlocaties. In lijn met onze mobiliteitsvisie zetten we met name in op OV en fiets. Voor wat betreft infrastructurele aanpassingen ter verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid zetten we in op het verplaatsen van de dominante autostromen die door het centrum lopen naar de rand van het centrum door de aanleg van een nieuwe verbindingsradiaal tussen de huidige stadsautoweg N281 en de Binnenring van Heerlen.

Naast de algehele verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt hiermee tevens de mobiliteitstransitie ondersteund. De centrale radiaal, de Looierstraat, wordt vervolgens afgewaardeerd tot een hoogwaardige OV- en fietsverbinding waarmee de huidige spoorbarrière (fietstunnel met secundaire aansluiting) wordt vervangen door een rechtstreekse aansluiting. Hiermee wordt een belangrijk knelpunt van de doorfietsroute F76 Sittard-Heerlen-Avantis/Kerkrade-Duitsland (Si-He-Ke), aansluitend op de doorfietsroute Parkstad-Noord – Westelijke Mijnstreek, weggenomen. Aanvullend wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers door een nieuwe route aan te leggen aan de noordzijde van het centrum tussen Heerlen-Noord en de groenzone ten westen. Hiervoor zijn ondertunnelingen ter hoogte van het spoor en de N281 noodzakelijk.

Met een blik op de langere termijn onderzoeken we de mogelijkheid om de verkeersstructuur in de regio verder te optimaliseren. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is het versterken van de functionele hiërarchie van het wegennet. In dat kader wordt gekeken naar de optie om, door middel van het realiseren van volwaardige aansluitingen op de A76, de N281 op termijn te kunnen afwaarderen tot een gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom.

Deze ontwikkeling zou bijdragen aan een betere leefbaarheid in de directe omgeving van de (nieuwe) woningbouwlocaties, doordat doorgaand verkeer kan worden teruggedrongen en de inrichting beter kan worden afgestemd op de lokale functies. Tegelijkertijd ondersteunt een dergelijke herstructurering de optimale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Avantis en Trilandis, waarmee zowel de economische als ruimtelijke kwaliteit in het gebied versterkt wordt.

Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.

Besluitvorming: n/b

Investering: n/b

Dekking: n/b

Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig

Raakvlakken: - MMA-bouwstenen: Regionale doorfietsroutes, DUS-maatwerkaanpak; koppeling HWN/OV.
- Limburg Centraal / verstedelijkingsstrategie (koppeling mobiliteit–wonen–economie).
- Optimalisering aansluiting N300-N281-Avantis-Trilandis

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

27. Maatwerkaanpak Roermond

Omschrijving: De grensligging in combinatie met een aantal fysieke barrières zoals Maas en Roer creëert een kwetsbare verkeersstructuur. Het huidige netwerk voor gemotoriseerd en langzaam verkeer is onvoldoende toegerust op de verkeersstromen naar de grote (inter)nationale publiekstrekkers, zoals Outlet (8-10 mln bezoekers), Maasplassen en de woningbouwopgave i.h.k.v. Limburg Centraal. Het opwaarderen van de hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer waaronder knoop N280-A73 alsmede het wegvak N280 inclusief de Maasbrug is dan ook nodig. Tevens zet Roermond in op het realiseren van een aantal regionale verbindingen voor langzaam verkeer waarbij een nieuwe Maaskruisende verbinding prioriteit heeft. Ten slotte moet het verduurzamen van verkeersstromen onder andere via zero-emissiebeleid en het faciliteren van elektrisch rijden voor met name de logistieke sector via een multifunctionele laadhub vorm krijgen. Door de ligging van Roermond aan het afgeleide TEN-T-netwerk ziet ook het Rijk laadpotentie in de regio.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:
MMA-bouwstenen: Programma Bus op Vluchtstrook, Regionale doorfietsroutes, DUS-maatwerkaanpak; koppeling HWN/OV.
Limburg Centraal / verstedelijkingsstrategie (koppeling mobiliteit–wonen–economie).
Document: n/b

28. Onderzoek opwaardering HOV-BRT Limburg

Omschrijving: Opwaardering van goed functionerende buslijnen cf. TBOV 2040. Limburg kent een hoge stationsdichtheid; dit vormt als het ware het HOV-netwerk. Daarnaast zien we potentie om bestaande lijnen op te waarderen.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: Toekomstbeeld OV (Rijk en regio) en Ontwikkelplan OV (Provincie Limburg)
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken: Toekomstbeeld OV en Ontwikkelplan OV Limburg, uitwerking van Maastricht van Limburg Centraal; verhogen van de frequenties op de sprintertreinen in (Zuid)Limburg
Document: n/b

29. BluePorts Limburg – Brabant Ports – Modal shift, Energie en Circulaire transitie

Omschrijving: BluePorts Limburg en Brabant Ports werken in opdracht van de samenwerkende gemeenten en de provincies Noord-Brabant en Limburg aan het opwaarderen en moderniseren van de binnenhavens, om de schaarse ruimte te behouden voor de ruimtevraag van de circulaire economie en de energietransitie. De nationale modal-shiftopgave is alleen mogelijk met duurzaam ingerichte binnenhavens om de shift van weg naar water (en ook rail) mogelijk te maken.
Maatregelen die hieronder vallen zijn onder meer:

- Realisatie walstroomvoorzieningen
- Digitalisering van havendiensten (in samenwerking met Topcorridors, o.a. Portlinq)
- Herstructurering van bedrijventerreinen om watergebondenheid te vergroten
- Realisatie van Smart Energiehubs ten behoeve van bestrijden netcongestie en het bieden van laadfaciliteiten voor E-trucks en E-vessels.
- Aanbieden van E-fuels (Biofuels, waterstof)
- Onderzoek naar circulaire functie van binnenhavens (welke reststroom is passend bij welke haven/regio). Fontys Hogeschool voert dit onderzoek onder meer in Limburg uit, hetgeen moet leiden tot een 2-jarige Sia/Raak onderzoekslijn.
- Uitbreiding van haventerrein en/of het toevoegen van kadelengte in de binnenhavens
- Verduurzamen van terminal equipment (terminal trekkers, reachstackers, kadekranen etc.)
- Digital Twin (footprint, assets, incidentmanagement, verkeersgeleiding etc.)
- Actieve inzet van logistieke makelaars op de modal shift van weg naar water en op verduurzaming van Port Handling Equipment
- In Limburg wordt hiervoor thans een Koepelvisie Binnenhavens ontwikkeld waarin deze opgaven op zowel strategisch niveau onderbouwd worden als op tactisch niveau geprioriteerd gaan worden.

Fase: Onderzoek op beleidsmatig niveau (koepelvisie) en uitvoering concrete projecten zoals de ontwikkeling van Portlinq als een Nationaal platform voor data-uitwisseling en betaalsystemen voor afname van walstroom en havengelden.
Besluitvorming: BO MIRT 2024/2023: Toekenning budgetten voor uitvoering Realisatiepacten Tilburg, Moerdijk, Sittard-Geleen en Venlo.
Investering: n/b
Dekking: pm
Rijk/regio: 1. (werkt toe naar) Rijk-regioproject binnen MIRT-systematiek
Raakvlakken: Realisatiepacten , Goederenvervoeragenda Ministerie van I&W, Omgevingsvisie Provincie Limburg, Limburgse Mobiliteitsagenda, Brabant
Document: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

30. Maatwerkaanpak / Programmaplan Mobiliteit Zuid-Limburg

Omschrijving: Zuid-Limburg is als regio goed bereikbaar. Om een goede bereikbaarheid te behouden, die noodzakelijk is voor een goed functionerende economie en vestigingsklimaat, en om de toename van verkeer (en o.a. autobezit) het hoofd te bieden, zetten we (preventief) in op publiek-private samenwerking via een Werkgeversaanpak. De logistieke sector is een belangrijke economische pijler in Zuid-Limburg, die zorgt voor een substantiële groei van werkgelegenheid in onze regio en waarvoor goede bereikbaarheid essentieel is. Tevens wordt daarmee het aantrekkelijke vestigingsklimaat benadrukt. Op het gebied van gezondheid en vitaliteit van de inwoners van Zuid-Limburg is er de uitdaging om in te zetten op duurzame en actieve mobiliteit. De Euregio heeft de potentie om zich voor dagelijkse activiteiten te ontwikkelen als een grensoverstijgende, stedelijke agglomeratie. We willen deze potentie en schaalvoordelen benutten door actief de onderlinge verbindingen te versterken. Zo biedt bijvoorbeeld de uitbreiding van internationale spoorverbindingen, zoals de Drielandentrein (RE) en een verbinding tussen Aken-Eindhoven (IC) strategische kansen, mede door de aansluiting op het Europese HST-netwerk.

Voor het Daily Urban System op Zuid-Limburgse schaal hebben we de volgende opgaven:

- Logistiek: Knooppunt Sittard-Geleen
- (Circulaire) Economie: Chemelot / logistiek / zorg / onderwijs en onderzoek (Brightlands-campussen in Zuid-Limburg)
- Wonen: Limburg Centraal waarin Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen 3 van de in totaal 6 intercitysteden vertegenwoordigen in de Limburgbrede verstedelijkings- en woningbouwopgaven
- Gezondheidsopgaven: De gezondheidsopgaven in Zuid-Limburg zijn omvangrijk en structureel. De regio kampt al jarenlang met relatief slechte gezondheidsuitkomsten vergeleken met de rest van Nederland. Door o.a. de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio te vergroten (b.v. door vergroening van de steden) en te zorgen voor meer mogelijkheden voor sport en bewegen in de buurt (b.v. door het aanleggen van wandel- en fietspaden) spannen we ons in om de gezondheid van de inwoners van Zuid-Limburg te verbeteren.
- Aansluiting op de stedelijke agglomeraties over de grens:
- Heerlen/Parkstad Limburg vormt een Daily Urban System met de stad en regio rond Aken
- Maastricht vormt een Daily Urban System met de stad en regio rond Luik.
- Maastricht en Sittard-Geleen vormen een DUS met Vlaanderen/Hasselt.
- Zuid-Limburg als geheel vormt daarmee een Daily Urban System met een grensoverstijgend karakter.
- De verbinding met de rest van Nederland via spoor (IC Aken-Eindhoven bijvoorbeeld) biedt kansen.

Zuid-Limburg biedt ruimte aan de volgende economische logistieke clusters:

- Chemie – Chemelot Sittard-Geleen
- Healthcare en Cure – internationale fabrikanten van medische instrumenten (o.a. Medtronic, Boston Scientific – Avantis Trilandis). Ook MUMC levert hieraan een aanzienlijke bijdrage. Binnen dit cluster is een samenwerkingsverband opgezet onder de naam Medlands Parkstad, waarin bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden werken aan de groei en ontwikkeling van talent, de regio en de medtechsector.
- Staal – Beatrixhaven Maastricht belangrijke concentratie van staalbedrijven met samen circa 800 directe arbeidsplaatsen en 1.000 indirecte arbeidsplaatsen. Een van de grootste staalclusters van Europa.
- Papier – SAPPI Maastricht
- Bouwindustrie en grondstoffen – Jaarlijks wordt er meer dan 10 miljoen ton zand en grind vanuit Limburg naar de rest van Nederland vervoerd. Deze logistiek maakt Limburg interessant omdat er dus altijd retourlading in noordelijke richting beschikbaar is voor schepen.
- E-commerce – hoogwaardige grensoverstijgende e-commercestromen via de 2e cargoluchthaven van het land

31. BRT Tilburg-Efteling-Waalwijk-'s-Hertogenbosch

Omschrijving: Realiseren BRT/HOV-lijn A59, tussen Tilburg, via Waalwijk, naar 's-Hertogenbosch. Deze lijn is onderdeel van het Toekomstbeeld OV, waarbij het gaat om de verbinding/verbetering van de lijn 's-Hertogenbosch - Drunen - Waalwijk - Kaatsheuvel – Tilburg (inclusief verbeteren doorstroming in Tilburg vanuit Waalwijk; en A59 Waalwijk - afrit 45). Daarbij ook bezien of sec verbetering BRT volstaat, of dat er een bredere corridoraanpak nodig is. Inclusief verbeteren bereikbaarheid/ontsluiting Havengebied Waalwijk voor diverse doelgroepen. Onderzoek/verkenning is gedaan. Er is een start gemaakt om stapsgewijs te investeren (van brons naar zilver naar goud) tot een volwaardig BRT-systeem is bereikt tegen 2040.

Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.

Besluitvorming: n/b

Investering: n/b

Dekking: n/b

Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA

Raakvlakken:

- Lopende studie potentie/ vervoersvraaganalyse (vanuit concessie NOB)
- Studie PNB hubs
- MMMP SRBT
- Programma Bus op Vluchtstrook
- NOVEX Kenniskwartier Tilburg
- WOKT Tilburg Noord

Document: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

32. BRT Breda-Gorinchem-Utrecht incl. hubs

Omschrijving: De woon- en bestemmingsgebieden aan de A27 rondom Breda, Oosterhout, Geertruidenberg/ Raamsdonksveer en Altena worden met een verbeterd OV-systeem met busvoertuigen verbonden met Gorinchem en de stedelijke regio Utrecht. Dit is een doorontwikkeling van de Brabantliner- en de Snelbuzz-concepten op de corridor Breda — Gorinchem — Utrecht die over de A27 en A2 rijden. Met hubs (overstappunten van fiets, onderliggend bussysteem en de auto) direct langs de A27 en aan de stads- (en dorps)randen plus maatregelen voor de doorstroming op de autosnelweg en in de stedelijke gebieden. Een aantrekkelijk bussysteem kan met de vraag meegroeien naar wellicht 12x per uur over de A27-bundel voor de drukste spitsrichting. Deze verbeterstap rond 2030/2032 zal de basis vormen om dit OV verder door te ontwikkelen naar Bus Rapid Transit (BRT). Dat zal een echte schaalsprong worden. Als veel automobilisten gaan overstappen op de BRT zullen frequenties toenemen en kan de OV-bundel meer uitwaaieren bij de stedelijke gebieden. Maatregelen zijn noodzakelijk, want anders zal het OV-systeem erop achteruitgaan bij de ombouw van de A27 dit decennium.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming:
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:

- Waterstofverbrossing als kans
- Koppeling met woningbouw
- MIRT 2024 (besluit over BRT BGU opgenomen)

Document: n/b

33. Maatwerkaanpak Stedelijk gebied Oss incl. strategie spoorzone)

Omschrijving: Maatwerkaanpak voor Oss die ondersteunend is voor een bredere ontwikkeling van het gebied rond de spoorzone van Oss (inclusief goederen en bedrijven), met als doel dit te ontwikkelen naar (hoog-)stedelijk gebied, inclusief relatie met omliggende kernen, met focus op het realiseren van een mobiliteitstransitie.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming:
BO MIRT/ BOL 2024 Quick Scan Oss Centraal, betreft de aanpak van de barrièrewerking spoor.
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

34. BRT Meierij (tot Nijmegen)

Omschrijving: Een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) of Bus Rapid Transit (BRT)-systeem draagt bij aan de OV-bereikbaarheid van de regio. Voor de Meierij (gebied binnen de driehoek Eindhoven – 's-Hertogenbosch – Oss) is al een analyse uitgevoerd (BRT Brochure Meierij). In het kader van het mobiliteitspakket A50 loopt er ook al onderzoek naar de potentie van een dergelijk systeem op de A50-corridor Nijmegen – Eindhoven. HOV Uden-Nijmegen is hier ook onderdeel van. Doelstelling is een hoogwaardig BRT-systeem in de Meierij, invulling gevend aan verbeteren multimodale bereikbaarheid, gekoppeld aan doorfietsroute Oss-Nijmegen, woningbouwplannen etc. (ofwel de hele breedte van mobiliteitsvraagstuk op deze corridor).
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: Stuurgroep A50 juni 2025: instemming met resultaten onderzoek en oplossingsrichtingen. Reservering budget ter regionale cofinanciering in WoKT-aanvraag vanuit regio.
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:

- Mobiliteitsaanpak A50-corridor Nijmegen-Eindhoven –
- Concessie openbaar Vervoer Oost-Brabant 2027-2039 –
- Bus op vluchtstrook A50
- Regionale mobiliteitshubs Brainport
- Verkeersstudie as Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg
- Doorfietsroute Veghel-Eindhoven
- Samenwerking met Gelderland
- Verstedelijking en ontwikkeling woningbouw in regio rondom A50

Document: o.a. onderzoeksrapportage BRT Meierij

35. Maatwerkaanpak Bergen op Zoom

Omschrijving: Maatwerkaanpak voor de stad Bergen op Zoom, met als doel de stedelijke ontwikkeling van de spoorzone van Bergen op Zoom te faciliteren in combinatie met een mobiliteitstransitie, inclusief een goede relatie met de omliggende kernen. Hiervoor is een brede aanpak nodig: o.a. verbetering van het interne (hoofd) fietsnetwerk, aangesloten op het regionale netwerk, i.c.m. voldoende en veilige stallingen; Station Bergen op Zoom is genoemd in het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant. Het station dient als toegangspoort naar de stad en omgeving. Op dit moment is de al vergevorderd richting het gewenste eindbeeld. Alleen deelauto's ontbreken nog en er liggen kansen om de voorzieningen, zoals een pakketmuur, vergaderlocatie en oplaadvoorzieningen toe te voegen; Parkeerstrategie: sturen op prijs en vormen van regulering, toepassing van geactualiseerde CROW-parkeerkencijfers bij gebiedsontwikkelingen; Uitwerken plannen (zero-emissie) stadslogistiek voor de binnenstad.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:

- Mogelijkheden bekijken om onderdelen samen op te pakken met gemeente Roosendaal.

Document: n/b

Toelichting projecten (bouwsteen DUS)

36. Maatwerkaanpak Roosendaal, incl. onderzoek Emplacement Roosendaal en strategie Spoorzone Roosendaal

Omschrijving: Maatwerkaanpak Roosendaal, met als doel de stedelijke ontwikkeling van de spoorzone van Roosendaal te faciliteren in combinatie met een mobiliteitstransitie, inclusief een goede relatie met de omliggende kernen. Er is een masterplan Roosendaal in ontwikkeling dat richting geeft aan het proces en prioritering mogelijk maakt. Er is een brede aanpak nodig, o.a.
De binnenstedelijke verdichtingsopgave concentreert zich in het centrum van Roosendaal. Hiervoor is een passende ontsluitingsstructuur van cruciaal belang om de binnenstad bereikbaar te houden. De stad kent grote uitdagingen op het gebied van parkeren, binnenstedelijke verdichting en -transformatie gaat gepaard met een toename van (auto)mobiliteit en een vraag naar parkeervoorzieningen.
De binnenstad van Roosendaal staat aan de vooravond van grote transformaties. Detailhandel maakt plaats voor woningbouw, maar ook het OV-knooppunt in de binnenstad wordt verplaatst om ruimte te maken voor extra woningbouw. Er zal een nieuwe hoogwaardige centrumhalte worden gerealiseerd in samenspraak met de verschillende stakeholders.
Aan de noordzijde van het centrum en station ligt een spooremplacement met wachtsporen voor personen- en goederentreinen, maar ook voor functies ten behoeve van spoorbeheer en onderhoud, zoals de grondbank en grindwasserij. Er ligt een grote kans voor de stad als het emplacement verplaatst wordt; zo kan de spoorbundel versmald worden en de stad beter aan elkaar verweven worden. Ook ontstaat er fysiek meer ruimte om woningen in nabijheid van het station te bouwen. Gemeente Roosendaal onderzoekt samen met het ministeries van IenW en BZK, NS, ProRail en provincie Noord-Brabant de mogelijkheden tot optimalisatie van het spooremplacement en verder in de toekomst een mogelijke gefaseerde uitplaatsing van het emplacement, waarbij aandacht is voor de impact op spoorgoederenvervoerstromen. Uitvoeren agenda Mobiliteitsvisie (actieve mobiliteit faciliteren, doorgaand autoverkeer afvangen)
Verplaatsing van commandokazerne
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming:
BO MIRT/ BOL 2024 Onderzoek Emplacement Roosendaal
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:
- Mogelijkheden bekijken om onderdelen samen op te pakken met gemeente Bergen op Zoom.

Document: n/b

37. Bereikbaarheidsaanpak kleine kernen

Omschrijving: Programmatische aanpak, met als doelstelling handelingsperspectief met oplossingsrichtingen om bereikbaarheid kleine kernen te waarborgen. In sommige subregio's wordt al gewerkt aan verkenningen etc. De opbouw is in eerste instantie een verkenning om een beter inzicht te verkrijgen in de mobiliteitsmogelijkheden en -behoeften van de inwoners in (kleine) kernen, vervolgens uitmondend in een handelingsperspectief met oplossingsrichtingen, toegespitst op de lokale opgave. Het gaat dan onder meer om (niet uitsluitend) multimodale bereikbaarheid van voorzieningen; betaalbaarheid van het OV; toegang tot informatie; deelmobiliteit voor iedereen. Kleinschalig OV en doelgroepenvervoer. De methodiek wordt generiek bepaald, daarna wordt per gebied de toepassing geregeld (met koppeling aan uitkomsten bereikbaarheidspeil afwachten).
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: Geen.
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:
- Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant
- Dorpenstrategie en toolbox/maatregelen en classificatie van kleine kernen

38. Onderzoek Publieke Mobiliteit, incl. hubs (kleinere kernen)

Omschrijving: Publieke mobiliteit kan door het combineren van bestaande vervoersvormen (zoals OV, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit en aanvullende vervoersvormen) een belangrijke rol spelen in het bieden van passende bereikbaarheid. Onderzoeksopgave is om scherp te krijgen wat de potentie van publieke mobiliteit is, wat de impact is, en welk ontwikkelpad er nodig is voor verdere uitrol. Relateren aan uitwerken en uitvoeren ontwikkelplan hubs en gedeelde mobiliteit met specifiek oog voor het voor- en natransport in de vorm van actieve mobiliteit. Hier valt bijvoorbeeld ook een systeem van regionale hubs binnen de SRBT onder. Primair generiek oppakken en daarna uitwerken per gebied. Elke Limburgse regio (Zuid, Midden en Noord) kent een regionale samenwerking met een uitvoeringsorganisatie die zich inzet voor deze doelstellingen. Hiervoor is tot nu toe cofinanciering door Rijk, regio en provincie geweest.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken: In bepaalde regio's (zoals West-Brabant en Zeeland) wordt al gewerkt met verdergaande vormen van Publieke Mobiliteit. In Noord-Limburg gaat ook een pilotproject lopen op het gebied van Publieke Mobiliteit waarbij WMO en regulier OV worden gecombineerd (Regiodealproject).
Document: n/b

39. Maatwerkaanpak grotere kernen

Omschrijving: Maatwerkaanpak voor de grotere kernen in de regio (30.000-100.000 inwoners), gekoppeld aan ontlasting van de hoofdstructuur (weg/spoor), verstedelijking faciliteren en mobiliteitstransitie mogelijk maken.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 3. regio/regio essentieel voor totaalaanpak op niveau MMA
Raakvlakken:
BRT Meierij
Ontwikkelas Meierijstad/Veghel
Document: n/b

Toelichting projecten bouwsteen Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Programma's

1. Ontwikkelend beheer

Omschrijving: Bij het uitvoeren van beheer en onderhoud aan het HWN richten we ons niet sec op herstel van de initiële situatie, maar benutten we de kans om invulling te geven aan de bredere ambities en opgaven (werk met werk maken). Zo verbeteren we het HWN, maken we dit toekomstbestendig en laten we het passen bij maatschappelijke behoeften en doelen vanuit brede welvaart.
Dit betekent allereerst het vrijmaken van extra middelen voor beheer (bijvoorbeeld: sober en doelmatig onderhoud vergt bedrag X; het meekoppelen van bredere doelen vraagt bedrag X+10% (meekoppelen in lijn met bestaand beleid)).
Daarnaast dient in kaart te worden gebracht welke doelen er zijn (bijv. leefkwaliteit, omgeving, tegengaan barrièrewerking, verkeersveiligheid)
Eerste stap is vervolgens onderzoek met een voorbeeldproject, waarbij een brede inventarisatie plaatsvindt van wensen, gekoppeld aan het reguliere geplande onderhoud.
Daar waar onderhoud aan Rijks- of N-wegen plaatsvindt gaan we dit combineren met werkzaamheden die de doorstroming bevorderen of alvast anticiperen op een voorgenomen wegverbreding. Hiervoor moet worden onderzocht op welke A-wegen de komende jaren onderhoud plaatsvindt en hoe dit gecombineerd kan worden met aanpassingen die Rijk & regio wenselijk vinden (meekoppelen).
Dat betekent een sterkere binding tussen onderhoudsprogramma en beleidsambities van Rijk en regio. Dit is een ontwikkelopgave voor de MMA.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

2. Programmatische aanpak voor gepauzeerde trajecten dan wel onderdeel lopende verkenning – Herstartstrategie.

Omschrijving: Voor de projecten die gepauzeerd zijn dan wel onderdeel zijn van een lopende verkenning wordt een programmatische aanpak voorgesteld (in veel gevallen ook al opgestart), waarbij naar een mitigerende aanpak wordt gezocht, met als doel een (beperkte) oplossing te bieden voor de oorspronkelijke problematiek die een gepauzeerd project beoogde op te lossen. Hiervoor wordt gekeken naar een aanpak in het kader van benutting, tegengaan van sluipverkeer, inzet op multimodaliteit en inzet op een mobiliteitstransitie, gekoppeld aan best practices van eerdere mitigerende pakketten (onder dit programma worden ook lopende mitigerende mobiliteitspakketten meegenomen).
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:
- Lopende mitigerende mobiliteitspakketten

Document: n/b

3. Toekomstbeeld HWN – Onderzoeksproject.

Omschrijving: Onderzoek naar het toekomstbeeld HWN Zuid-Nederland. Enerzijds aansluitend bij categorisering HWN vanuit studie Toekomstperspectief Hoofdwegennet, anderzijds balanszoekend in verschillend gebruik wegen en brede welvaart in inrichting.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: n/b
Raakvlakken: Lopende studie Rijk Toekomstperspectief Hoofdwegennet
Document: n/b

4. Programma Bus op Vluchtstrook

Omschrijving: Verkennen en verder brengen potentie Bus op Vluchtstrook.
Van BoV naar doelgroepenstrook: een vorm van collectief personenvervoer, gecombineerd met een werkgeversaanpak.
Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: n/b
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

5. Innovatie

Omschrijving: Het verbeteren van de benutting van het HWN via innovatie, zoals ISA (intelligent speed assistance), CCAM (Cooperative Connected and Automated Mobility) etc. Uitwerking en uitvoering via SmartwayZ.NL en nationale innovatietrajecten vanuit het Rijk.

Toelichting projecten bouwsteen Hoofdnetwerken - Weg (HWN en OWN)

Projecten

5. Lopende realisatieprojecten in MIRT

Omschrijving: Momenteel zijn er in Zuid-Nederland een aantal wegverbredingsprojecten in realisatie:

- A27 Houten Hooipolder
- A2 Vonderen Kerensheide

Daarnaast wordt de voorbereiding voor de A73/A67 Knooppunt Zaarderheiken weer opgestart aangezien stikstof en capaciteit bij Rijkswaterstaat geen belemmering meer vormen.

Ook wordt het opnieuw opstarten van de planuitwerking A58 Eindhoven Tilburg momenteel voorbereid. Vanaf 2027 kunnen vervolgens het Ontwerpprojectbesluit en het Projectbesluit door RWS worden afgerond. Ten slotte is onlangs de MIRT-verkenning naar de verbreding van de A2/N2 aan de westkant van Eindhoven gestart.

Fase: 1. verkenning, planuitwerking en realisatie
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

6. Kleinere aanpassingen wegen

Omschrijving: Vanuit de verschillende programmatische aanpakken komen projecten voort om concrete aanpassingen aan het hoofdwegennet te doen. Dit zijn geen capaciteitsuitbreidingen maar kleinere projecten die bedoeld zijn om multimodaliteit te versterken (bus op vluchtstrook, corridorhubs), veiligheid en leefkwaliteit te verbeteren, vrachtwagenparkeren beter te reguleren of optimalisaties aan aansluitingen door te voeren (bijvoorbeeld bij Chemelot). Programmering hiervan wordt zoveel mogelijk ingepast in ontwikkelend beheer. Dus gekoppeld aan grootschalig onderhoud een aantal verbeteringen meenemen. Wanneer dit in de tijd niet goed uitkomt zullen er ook specifieke projecten zijn.

Fase: 1. Programmering projecten.
Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: 2. (werkt toe naar) Rijk-regioafspraak overig
Raakvlakken:

- Lopende mitigerende mobiliteitspakketten

Document: n/b

7. en 8. Toekomstige capaciteitsuitbreiding

Opnieuw starten van gepauzeerde projecten en nieuwe projecten.

Voor de mogelijkheden van een herstart kijkt IenW naar de kansen die er zijn ten aanzien van de randvoorwaarden stikstof, financiën en capaciteit. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van IenW ieder jaar landelijk één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan deze randvoorwaarden. Op dit moment is er geen prioriteitsvolgorde aangegeven door IenW.

Vanuit de MMA is geen prioriteit in gepauzeerde projecten en nieuwe projecten opgenomen. De mogelijkheden vanuit de randvoorwaarden zullen in eerste instantie bepalend zijn voor de volgorde van opstarten. Wanneer inhoudelijke prioritering mogelijk is zal op dat moment een keuze gemaakt moeten worden uit de haalbare opties.

Fase: 1. Onderzoek op opgaveniveau. Nog geen vastgestelde oplossingsrichting.
Besluitvorming: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: n/b
Raakvlakken: Lopende studie Rijk Toekomstperspectief Hoofdwegennet
Document: n/b

9. Sturing gebruik

Omschrijving:

- Mitigerende aanpak gepauzeerde projecten. Voor de Stedelijke Regio Breda-Tilburg (SRBT), de Brainport Eindhoven en bij de A2 Deil Vught en de A67 Leenderheide Geldrop zijn pakketten mitigerende maatregelen afgesproken. Hiervan start binnenkort de realisatie.
- Gedragsaanpak via SmartwayZ.NL. De gedragsaanpak via SmartwayZ.NL wordt structureel gemaakt met uitvoering in heel Zuid-Nederland. Focus ligt op beïnvloeding via werkgevers, onderwijsinstellingen en gekoppeld aan concrete opgaven op corridors, zowel tijdelijk bij werk als meer structureel rond de gepauzeerde projecten.
- Sturing met prijsprikkels. Inzet op onderzoek en afspraken over sturing via prijs van de reis. Verschillende varianten en combinaties mogelijk: financiële prikkel via werkgever, sturend parkeerbeleid, hernieuwde vorm van spitsmijden/corridorbeprijzing, generieke beprijzing zoals gelijktrekken elektrisch rijden en fossiel rijden, aangescherpte vormen van vrachtwagenheffing en brede invoering Betalen naar Gebruik. Voor deze laatste optie is echter geen politiek draagvlak.

Besluitvorming: n/b
Investering: n/b
Dekking: n/b
Rijk/regio: n/b
Raakvlakken: n/b
Document: n/b

Toelichting projecten bouwsteen Hoofdnetwerken - Spoor

1. Productstappen PHS en doorgroeireferentie

Voor het mogelijk maken van PHS worden een aantal infrastructurele ingrepen gerealiseerd. Daarnaast is ruimtelijke ontwikkeling nodig om ook de reizigersgroei te realiseren die frequentieverhoging mogelijk maakt. Een volgende stap is de landelijke doorgroeireferentie. Deze stap vraagt relatief kleine infrastructurele ingrepen. Daarvoor geldt wel dat die ingrepen financieel nog niet gedekt zijn en dus nog wel besloten en gefinancierd moeten worden. Deze stappen leiden tot de volgende verbeteringen in het OV-aanbod:

- Eindhoven - Düsseldorf 1x per uur
- Den Haag/Rotterdam - Breda – Tilburg – Eindhoven naar 4x per uur
- Utrecht-Den Bosch – Eindhoven (6x per uur) / Tilburg (2x per uur)
- Maaslijn eerste fase (a.g.v. elektrificatie)

Tot 2030-2035 zal de inspanning gericht zijn op feitelijke realisatie van bijbehorende infrastructuur en implementatie van deze productstappen.

2. Overwegen

Aanpak van overwegen is een lopend programma waarbij overwegveiligheid wordt verbeterd door aanpassingen aan overwegen, samenvoegen/opheffing en realisatie van ongelijkvloerse kruisingen. Vanuit zowel het spoor (verbeteren veiligheid, mitigatie veiligheidsrisico bij frequentieverhoging) als de omgeving (doorstroming weg, veiligheid, gebiedsontwikkeling) zijn er redenen om overwegen aan te pakken. Bij gebiedsontwikkeling in bebouwd gebied is vaak de wens tot integrale projecten waarin opheffen van barrièrewerking, verbeteren van veiligheid en het creëren van kansen voor gebiedsontwikkeling samengaan. Om deze kansen optimaal te benutten is de ambitie om de aanpak van overwegen in Zuid-Nederland meer programmatisch aan te pakken waarbij gemeenten, provincie en ProRail vroegtijdig in het proces doelstellingen en financiering kunnen bundelen en van daaruit integrale oplossingen realiseren.

3. Onderzoek vervolgstappen

Kader voor vervolgstappen is de Adaptieve Ontwikkelstrategie Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland" uit 2022 met als ambitie voor de toekomst het Toekomstbeeld OV 2040. Daarnaast zijn in West-Brabant (mede gekoppeld aan verbeteringen richting Zeeland), Limburg (in het kader van Limburg Centraal) en Zuidoost-Brabant (vanuit de actualisatie van het MIRT-onderzoek voor de Brainportregio) ook nieuwe bouwstenen aangedragen.

Het onderzoek richt zich op verkenning en prioritering van productstappen met daartoe noodzakelijke infra-investeringen. Daartoe:

1. Worden de nieuwe bouwstenen eerst exploratief onderzocht op consequenties en kansrijkheid.
2. Worden bestaande bouwstenen (vanuit de Ontwikkelstrategie) en nieuwe kansrijke bouwstenen onderzocht in een potentie-onderzoek waarin kosten/baten, investeringssom en meerwaarde worden bepaald.
3. Kan vervolgens een besluit genomen worden over prioritering in productstappen en daartoe noodzakelijke infra-ingrepen. Op dat moment is ook zicht op financiering nodig en kunnen voor de infrastructuur noodzakelijke MIRT-verkenningen gestart worden.

Deze onderzoeksstappen zijn Zuid-Nederlandbreed en hebben ook nationale en internationale afstemming nodig in productstappen en raakvlakken in goederenvervoer. Binnen dit Zuid-Nederlandse onderzoek is wel regionalisering mogelijk op basis van de belangrijkste afhankelijkheden:

- Limburg en Zuidoost-Brabant. De productstappen in Limburg (tussen de Limburgse steden en extern nationaal en internationaal) kennen een sterke afhankelijkheid van keuzes rond Eindhoven. Afwegingen betreffen onder andere een ongelijkvloerse kruising Tongelre, eventuele IC-stop Best en het uitwerken van de relatie Eindhoven – Helmond – Venlo – Düsseldorf, waarin een stedenbaanconcept Eindhoven –Helmond – Deurne, vervolgstap in de verbinding naar Düsseldorf en verbeterde verbinding Eindhoven – Venlo een plek moeten krijgen.
- Midden-Brabant. In Midden-Brabant is gefaseerde verhoging van frequenties en doorkoppeling (bijvoorbeeld Eindhoven – Breda – Antwerpen) aan de orde, naast wensen voor nieuwe stations (Udenhout, IC-bediening Tilburg Universiteit) en een sterk raakvlak met goederenvervoer. Onderzoeksvraag is met name welke bouwstenen gecombineerd kunnen worden en welke koppeling er ligt met middelgrote en grote infra-investeringen. Voor de lange termijn is een vraag welke ambities realiseerbaar zijn met de huidige twee sporen tussen Breda en Tilburg en voor welke stap een grote investering in viersporigheid aan de orde is. Van daaruit is verdere prioritering en fasering mogelijk.
- West-Brabant West. In het toekomstbeeld OV voor Zuid-Nederland, de Hink-Stap-Sprong, zaten voor West-Brabant West nauwelijks ontwikkelstappen. Uitwerking van verstedelijkingsstrategie en MMMP gecombineerd met kansen vanuit Zeeland (Wind in de Zeilen) en Zuid-Holland (Oude Lijn) heeft geleid tot nieuwe bouwstenen. Dat vraagt exploratieve analyse gericht op kansrijkheid en vervolgens potentieonderzoek en prioritering om deze bouwstenen mee te nemen en af te wegen in het totaal.
- Noordoost-Brabant. Op de verbindingen Utrecht – 's-Hertogenbosch – Tilburg/ Eindhoven zijn binnen PHS en de doorgroeireferentie al belangrijke stappen opgenomen. Infrastructureel wordt bij 's-Hertogenbosch in realisatie en verkenning gewerkt aan spoor- en knooppuntcapaciteit. Onderzoek voor vervolgstappen richt zich op de resterende verbinding 's-Hertogenbosch – Oss – Nijmegen en betreft vooral de vraag naar potentie, mede in relatie tot kosten/baten van infrastructuuraanpassing. Voor Oss ligt hier ook een belangrijk raakvlak met de barrièrewerking van het spoor voor gebiedsontwikkeling in de stad.

De afwegingen voor het goederenvervoer vragen uitwerking op het schaalniveau van Zuid-Nederland, waarbij er uiteraard afhankelijkheden zijn tussen personen- en goederenvervoer, met name waar het de keuze voor goederenpaden betreft. Ook zijn hier belangrijke raakvlakken met het (internationale) net, bijvoorbeeld in mogelijkheden tot betere benutting van de Betuwelijn.


smart
wayz.nl