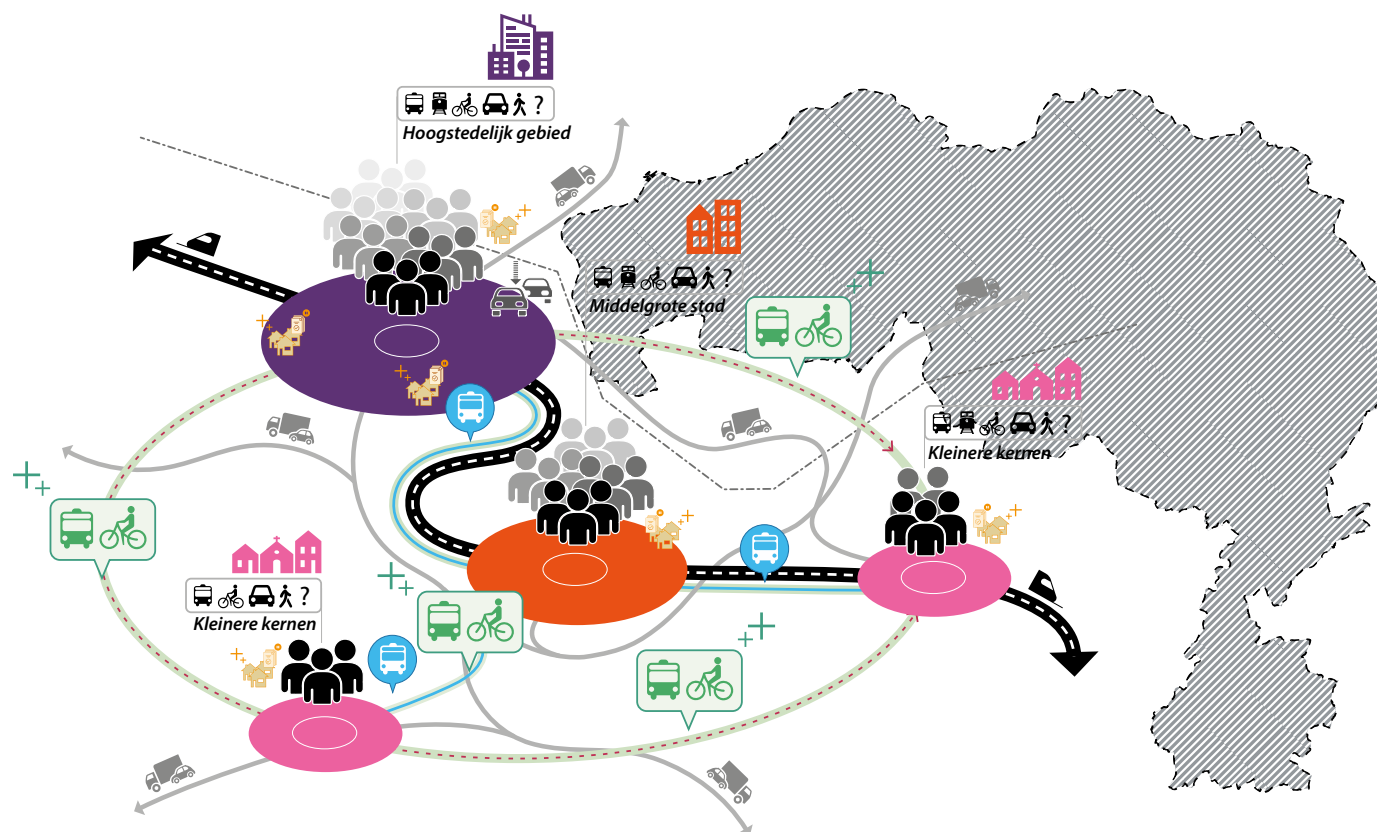


Publiekssamenvatting

Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland



MMA Zuid-Nederland



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 hoe het mobiliteitssysteem in te richten en bereikbaarheidsopgaven, in samenhang met verstedelijking, economische ontwikkeling en brede welvaart, aan te pakken. 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.

Het programma SmartwayZ.NL ontwikkelde de Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland waarin Rijk en regio het gezamenlijke beeld geven voor de bereikbaarheidsagenda voor Zuid-Nederland.

Het doel van de MMA is:

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

De MMA kijkt vooruit naar 2040 en geeft daarbij aan welke stappen en systeemkeuzes op korte, middellange en lange termijn nodig zijn. 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. Ook kan de MMA dienen als agenderingsdocument richting Europa.

Ambitie multimodaal mobiliteitssysteem 2040 Zuid-Nederland



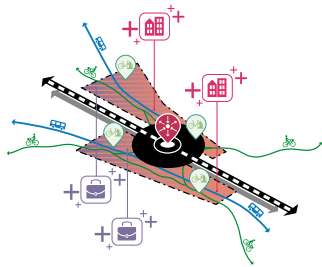
Onderstaand is de ambitie voor het multimodaal mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland in 2040 als volgt verwoord.

“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 welke manier van reizen 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, bus 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 ontwikkelprincipes

Om de gezamenlijke ambitie volgens het hoofdkompas Brede Welvaart uit te voeren zijn voor de lange termijn vier ontwikkelprincipes geformuleerd:



Ontwikkelpincipe 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.



Ontwikkelpincipe 2

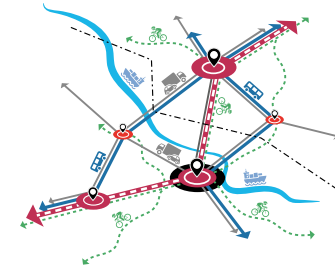
We ontwikkelen verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen met ieder hun eigen voorkeursmodaliteiten afhankelijk van de gebiedstypologie inclusief goederenvervoer. Dat betekent de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd:

- Zoals 'hoogstedelijk' primair gericht op voetganger, fiets en OV en de knooppunten (inclusief fietsparkeren).
- Terwijl in/van/naar 'midden-laagstedelijk' gebied de hub deelmobiliteit (elektrische) fiets en auto juist een belangrijke rol vervult.
- Aandacht voor mobiliteitstransitie als maatwerk (met o.a. publieke mobiliteit) voor stad en dorp.



Ontwikkelpincipe 3

Bij te maken beleidskeuzes in het mobiliteitssysteem worden alle vier de brede welvaartaspecten (bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, leefomgeving) volwaardig beschouwd.



Ontwikkelpincipe 4

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

Van ambitie en ontwikkelprincipes naar een Ontwikkelpad (contouren)



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 gebruik gemaakt van kennis en expertise van Rijk en regio en lopende Rijk-regio trajecten.

Het huidige Ontwikkelpad dat in de MMA is opgenomen, laat zien hoe we vanuit bouwstenen op hoofdoggaven, met een samenhangende aanpak op korte, middellange en lange termijn toewerken naar één multimodaal mobiliteitssysteem voor Zuid-Nederland. Vanwege de schaarste aan financiën, capaciteit en stikstof kan nog niet alles uitgevoerd worden. Met het huidige Ontwikkelpad zijn de contouren gegeven, maar er is nog een uitwerking nodig om dit te faseren en prioriteren.

De knelpunten in het huidige mobiliteitssysteem en de ontwikkeling naar het multimodale mobiliteitssysteem in 2040 vraagt wel dat alle middelen worden aangewend; ontwikkelend beheer van bestaande infrastructuur, ruimtelijke ordening, een sturend mobiliteitsbeleid (gedragsaanpak inclusief prijsbeleid), 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).

Bouwstenen van het Multimodale mobiliteitssysteem

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.

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.

Hoofdnetwerken – Spoor

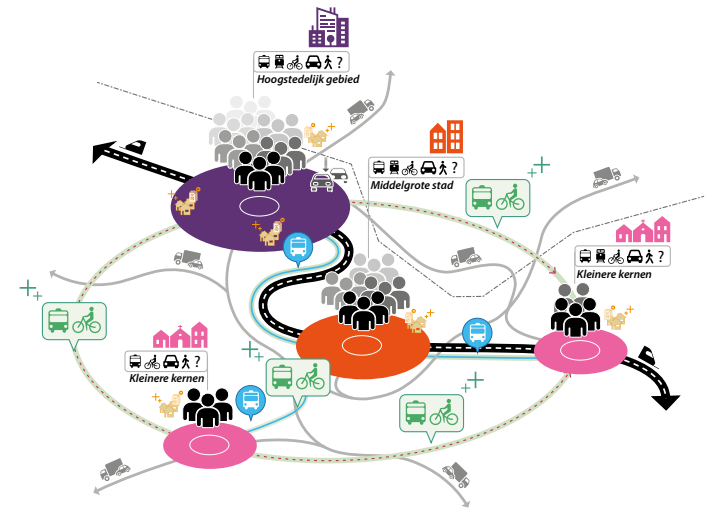
Optimaal benutten en uitbouwen van spoor- en HOV-netwerken voor betere regionale, nationale en grensoverschrijdende bereikbaarheid, afgestemd op verstedelijking en werklocaties.

Goederen

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

Hoofdnetwerken – Weg (HWN en OVN)

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.



Ruimtelijke en economische ontwikkeling

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

Aan de slag!

Het huidige Ontwikkelpad in de MMA geeft de gezamenlijke koers en richting weer, maar geeft nog geen prioritering en fasering aan. Daarom werken Rijk en regio binnen SmartwayZ.NL samen de MMA in 2026 uit naar een adaptief Ontwikkelpad inclusief prioritering en fasering richting 2040. Hierin worden de te maken mobiliteitskeuzes en afhankelijkheden voor de korte, middellange en lange termijn weergegeven. Periodiek vindt besluitvorming plaats over die opgaven waar, na verder onderzoek of nieuwe financiële kansen, overeenstemming over is.

Daarnaast 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 'ontwikkelen beheer' (synergie tussen instandhoudingsopgave en ontwikkeling van wegen- en spoor).

Wil je meer weten over de MMA en alle vervolgacties?

Bezoek onze website www.smartwayz.nl.
En download daar het volledige rapport.

Contact:

De MMA is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL. Vragen of opmerkingen?
Neem contact met ons op via:
SmartwayZ.NL@brabant.nl