



Van A naar Beter, maar Best ligt in Brabant

Netwerkanalyse BrabantStad

SAMENVATTING

Voorwoord

Voor u ligt de Netwerkanalyse BrabantStad. Met deze analyse van onze wegen, spoorwegen, vaarwegen en openbaar vervoer laten wij zien welke bedreigingen én kansen er zijn voor BrabantStad. De kwaliteit van het tweede stedelijk netwerk van Nederland is voor de groei van de Nederlandse economie van essentieel belang. Als Brabant hoest, is Nederland op slag verkouden. Vandaar dat, mede gelet op onze strategische positie en gelet op de groeikansen voor de nationale economie, investeren in bereikbaarheid en leefbaarheid uitermate zinvol is. Dit feit verklaart de titel van deze analyse.

In dit rapport geeft de Stuurgroep BrabantStad nauwkeurig aan waar kansen en knelpunten liggen. Wij kiezen noch voor onbeheerste economische groei, noch voor onbeperkte bereikbaarheid. Wij hebben als Provincie en grote steden immers met het Rijk gekozen voor een grote, groene long in de stedendriehoek Eindhoven – Tilburg – 's-Hertogenbosch. Dit 'Groene Woud' vormt de contramal van hoogstedelijke ontwikkelingen in BrabantStad. Toplocaties om te werken en geld te verdienen, worden in Brabant afgewisseld met een kwalitatief hoogstaand woon- en leefklimaat. Deze balans, voortkomend uit de door ons gehanteerde Telos-driehoek, is essentieel voor de verdere ontwikkeling van BrabantStad. De aanbevelingen van dit rapport zijn gebaseerd op het vinden van deze balans.

Belangrijk voor de succesvolle uitvoering van deze Netwerkanalyse vinden wij het opstellen van een gezamenlijk uitvoeringsprogramma 'BrabantStad Beter Bereikbaar'. Dit programma kan vervolgens onderdeel worden van het MIT van Verkeer en Waterstaat en tevens onderdeel uitmaken van het Brabants MIT. Aldus verlaten wij gezamenlijk het tot nu toe gevoerde beleid om op projectbasis tot uitvoering te komen. Een samenhangend, integraal programma biedt meerwaarde niet alleen bij de uitvoering, maar ook bij de beleidsvorming. Vandaar dat wij in dit rapport nadrukkelijk ingaan op kansen in het openbaar vervoer en multimodaliteit ten aanzien van goederenvervoer. Voor Brabant en Noord-Limburg liggen hier veel mogelijkheden.

Wij hechten daarbij grote waarde aan samenwerking tussen Rijk, Provincie, SRE, B5-steden, NS en ProRail. Deze analyse geeft aan dat de samenwerking in BrabantStad goed op orde is. Een en ander blijkt onder meer uit het gezamenlijke investeringsprogramma Brabants MIT.

Voorliggende analyse is de basis om in het najaar van 2006 met een gezamenlijk regionaal aanbod van BrabantStad te komen. Dit regionale aanbod is de start voor overleg met het Rijk over een ambitieus maar realistisch uitvoeringsprogramma BrabantStad Beter Bereikbaar.

In korte tijd is heel veel werk verzet. De tijdsdruk was enorm. Toch zijn wij erin geslaagd de Netwerkanalyse tijdig af te ronden. Dit is met name te danken aan de bestuurlijke wil om te werken aan een economisch vitaal en bereikbaar Brabant en de ambtelijke inzet van Rijk, Provincie, SRE en grote steden. Allen past een woord van dank.

ERIC JANSE DE JONGE

Voorzitter Stuurgroep Netwerkanalyse BrabantStad
Juli 2006





Gezamenlijk op weg van A naar Beter, naar Best

De Netwerkanalyse BrabantStad is het resultaat van samenwerking. Het gezamenlijk streven van de verschillende partners naar een bereikbare en economische vitale regio.

Het doel van de Netwerkanalyse is tweeledig. Eén: een gezamenlijke analyse van de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer in BrabantStad. Twee: een gedragen en integraal maatregelenpakket voor 2020. Dat maatregelenpakket levert een optimale bijdrage aan betrouwbare en acceptabele reistijden van deur tot deur binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid. Daarbij wordt rekening gehouden met ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen.

De vraag ‘Wat houdt Brabant economisch vitaal?’ is een nieuwe insteek. Deze vraagstelling geeft een nog duidelijker inzicht in de grote bereikbaarheidsopgaven en noodzakelijke prioriteiten daarbinnen. Niet eerder is gekeken naar bereikbaarheidsproblemen vanuit een dergelijk ruimtelijk-economisch perspectief. Daarbij staat niet alleen de auto centraal, maar wordt de kracht van alle modaliteiten optimaal benut. Relevante knelpunten van deur tot deur worden bekeken op netwerkniveau.

Dit is allemaal niet mogelijk zonder de sterke samenwerking binnen Brabant. Gezamenlijk is de bereikbaarheidsopgave geformuleerd voor een Beter Bereikbaar BrabantStad. Niet door alleen te kijken naar de eigen beheersgrenzen; de optiek van de reiziger staat centraal.



Focus op economische kerngebieden

DE KRACHT VAN BRABANTSTAD

BrabantStad is in verschillende opzichten een krachtige economische regio, die een belangrijke bijdrage levert aan de Nederlandse economie. Qua afmeting, inwonertal en economische prestaties is BrabantStad het tweede nationaal stedelijk netwerk van Nederland.

Brainport Zuidoost Brabant is een onderdeel van BrabantStad en neemt de derde plaats in op de ranglijst van kennis- en innovatieregio's van Europa. De regio Venlo heeft een nauwe relatie met BrabantStad en is aangewezen als greenport. Een andere belangrijke factor in ruimtelijk-economisch opzicht is de ligging van BrabantStad en Venlo midden tussen de metropolen Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit.

Karakteristiek voor BrabantStad en Noord-Limburg is verder de verwevenheid van de steden met de groene ruimte. De sterke economische ontwikkeling gaat niet ten koste van het woon- en leefklimaat. Brabant en Noord-Limburg willen ook in de toekomst de uitstekende economische ontwikkelingsmogelijkheden koppelen aan een hoogwaardig woon- en leefklimaat.

STREVEN NAAR EEN DUURZAME BALANS

De samenwerkende overheden willen met hun ruimtelijk beleid bijdragen aan de duurzame balans tussen het economische, het sociaal-culturele en het ecologische kapitaal van Brabant en Limburg. Ruimtelijke ontwikkelingen stemmen zij daarom af op de draagkracht van het watersysteem en de bodem, op de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, en op de kwaliteiten van de infrastructuur. Daarnaast streven zij naar zuinig ruimtegebruik, door de groei en de spreiding van het stedelijke ruimtebeslag af te remmen. En tot slot concentreren zij de verstedelijking. Concentratie biedt namelijk

Figuur 1

Economische assen door Brabant



draagvlak voor economische en culturele activiteiten. Bovendien gaat het het dichtslippen van het landelijke gebied tegen en biedt het meer potentie voor andere modaliteiten dan de auto.

GEDIFFERENTIEERDE BEREIKBAARHEID VAN TOPLOCATIES

Het stedelijke netwerk BrabantStad en het economisch kerngebied Venlo zijn gevarieerde gebieden. Grote steden, kleine dorpen, bijzondere natuurgebieden en dynamische bedrijventerreinen wisselen elkaar af. Ze hebben allemaal hun eigen kwaliteiten. Waar de Randstad gekenmerkt wordt door enkele mainports (Schiphol, Rotterdam) is de kracht van Noord-Brabant een netwerk van samenhangende toplocaties verspreid over Noord-Brabant.

Deze toplocaties kenmerken zich bovendien door een veelheid aan onderlinge relaties en relaties met andere economische centra buiten Brabant. In de Netwerkanalyse is een aantal ‘toplocaties’ geselecteerd, waarvoor de kwaliteit van de bereikbaarheid essentieel is. Daarbij is onderscheid gemaakt in de volgende schaalniveaus:

- Internationaal
- Nationaal
- BrabantStad

Bij de selectie van ‘toplocaties’ op deze drie schaalniveaus is uitgegaan van de functies die locaties hebben gekregen in de Nota Ruimte, Pieken in de Delta en de uitwerkingsplannen van het streekplan. De volgende tabel biedt een overzicht van de geselecteerde ‘toplocaties’.

Figuur 2

Economische toplocaties in Brabant en regio Venlo

INTERNATIONAAL (Nota Ruimte)	NATIONAAL (Pieken in de Delta)	BRABANTSTAD (Streekplan)
<ul style="list-style-type: none"> • Centrum/CS Eindhoven • Centrum/CS Breda • A2-kenniszone Eindhoven (incl Eindhoven Airport) • A2-kenniszone 's-Hertogenbosch • Efteling • Bedrijventerrein Moerdijk • A67-zone Venlo: Tradeports, Klavertje Vier, Noorderpoort etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Krogten etc. Breda • Vosdonk Etten Leur • Borchwerf Roosendaal • Vossenbergh Tilburg • Maintenance Valley Woensdrecht • Centrum/paleiskwartier 's-Hertogenbosch • Centrum/CS Tilburg • Centrum/CS Helmond • Centrum Venlo • Universiteit Tilburg • A27-zone Breda-oost • BZOB etc. Helmond • Ekkersrijt/Science Park • Kanaalzone etc. Tilburg • Rietvelden etc. 's-Hertogenbosch • A59-west Waalwijk 	<ul style="list-style-type: none"> • Centrum Roosendaal • Centrum Bergen op Zoom • Centrum Uden • Centrum Veghel • Centrum Oss • Centrum Waalwijk • Centrum Oosterhout • A58-zone Tilburg • A16-zone Breda-west • A59-oost Heesch/Oss etc. • Dubbelen etc. Veghel • Weststad Oosterhout • Borchwerf Roosendaal • Theodorushaven etc. Bergen op Zoom



Multimodale netwerkstrategie en sturingsfilosofie

STURINGSFILOSOFIE: MOBILITEIT MAG

Mensen verplaatsen zich. Om op hun werk te komen, om familie en vrienden te bezoeken, te winkelen, een attractiepark te bezoeken of om een zakelijke rit te maken. Goederen worden verplaatst om winkels of fabrieken te bevoorraden. Mobiliteit is dus geen doel op zich.

Mobiliteit maakt economische en maatschappelijke activiteiten mogelijk. BrabantStad wil die mobiliteitsbehoefte zo goed mogelijk faciliteren. Met andere woorden: mobiliteit mag.

Een goed functionerend infrastructuurnetwerk met een heldere structuur is nodig voor de economische ontwikkeling van Brabant. In het bijzonder voor een goede bereikbaarheid van de geselecteerde economische toplocaties. De Netwerkanalyse BrabantStad biedt een multimodale visie op de Brabantse infrastructuur (weg, spoor, water) voor personen- en goederenvervoer. Het gaat daarbij om een samenhangend netwerk met voldoende transferpunten tussen de verschillende modaliteiten (goederenterminals en personenoverstappunten). BrabantStad wil burgers en bedrijven veel keuzes bieden bij het maken van verplaatsingen.

MULTIMODALE NETWERKSTRATEGIE STEDELIJK GEBIED

In het stedelijk gebied is een multimodale netwerkstrategie noodzakelijk. Het absorptievermogen van alle steden bereikt in de komende jaren zijn grenzen. Dat komt door de bundeling van verschillende verkeersstromen en de groei daarvan binnen de beperkte fysieke ruimte. Daarnaast wegen randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid in het stedelijk gebied het zwaarst.

De netwerkstrategie voor het stedelijk gebied is gebaseerd op drie uitgangspunten:

- Duurzame bereikbaarheid (waarborgen van bereikbaarheid op lange termijn);
- Zorgvuldig ruimtegebruik (balans tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit);
- Beheersen van de mobiliteit (gerichte inzet van modaliteiten):
 - Fietsen en lopen voor korte verplaatsingen;
 - Openbaar vervoer en auto voor lange verplaatsingen.

Binnen de ideale mix van modaliteiten per stedelijk gebied is onderscheid gemaakt naar vier typen verkeer: doorgaand, extern, intern en tussen de stedelijke regio's.

Streven voor het gemotoriseerde verkeer is om zo lang mogelijk gebruik te maken van het hoofdwegennet. Woongebieden worden ontlast door verkeer te bundelen op de randwegen of op de binnenring. Zo is er bovendien ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Door te bundelen op de randwegen of op de binnenring worden woongebieden zo lang mogelijk ontlast, en is daar ruimte voor de fietser, voetganger en het openbaar vervoer. Het optimaal benutten van de hoofdwegestructuur vraagt wellicht om reconstructie en bouwen, maar in ieder geval om dynamisch verkeersmanagement. Ook het verknopen van modaliteiten past binnen die strategie.

Het openbaar vervoer in het stedelijk gebied bestaat uit hoogwaardige openbaar-vervoer-verbindingen (HOV): van de economische toplocaties naar het station en de grotere woongebieden. Het regionale openbaar-vervoernetwerk wordt hierop aangesloten.

Ook is het hierbij essentieel dat modaliteiten zo veel mogelijk bij elkaar komen op knooppunten. Fietsen (tot afstanden van 7,5 kilometer) en lopen zijn binnen het stedelijk gebied vaak het 'voor- en natransportmiddel' naar het openbaar vervoer.

NETWERKSTRATEGIE AUTO

Binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving worden voor het autoverkeer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

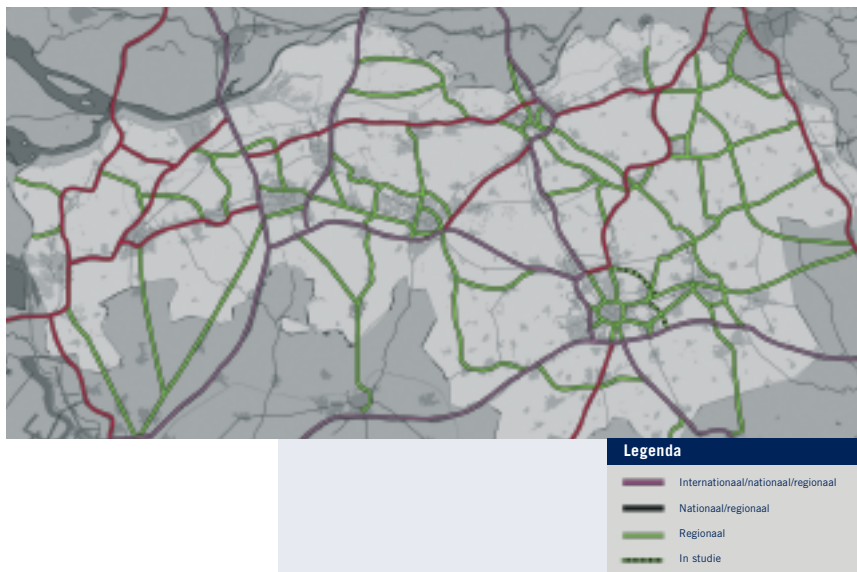
- De rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen functioneren als een samenhangend netwerk;
- De totale netwerkprestatie is belangrijker dan de kwaliteit van specifieke wegvakken;
- Gestreefd wordt naar acceptabele en voorspelbare reistijden tussen de belangrijkste woongebieden en economische centra;
- Vanwege het grote aandeel woon-werkverkeer en het belang hiervan voor de sociaal-economische ontwikkeling van Brabant wordt in de spits prioriteit gegeven aan het regionaal verkeer. Buiten de spits wordt prioriteit gegeven aan het doorgaande verkeer. Voor het doorgaande verkeer wordt een goed alternatief geboden op de lange afstandsrelaties in de vorm van een hoogwaardige intercityverbinding.
- Gestreefd wordt naar een robuust wegennet met voldoende alternatieve routes, dat minder gevoelig is voor verstoringen in de verkeersafwikkeling.

REGELSTRATEGIE BESCHIKBAAR WEGENNET

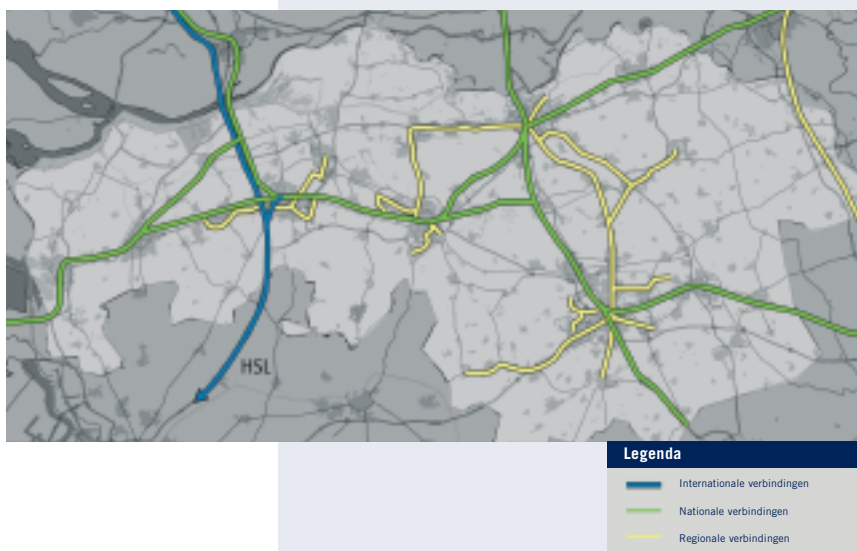
De gezamenlijke wegbeheerders vertaalden deze uitgangspunten in een regelstrategie voor het autoverkeer. De basis daarvoor is een vastgesteld beschikbaar wegennet, voor het faciliteren van het regionale verkeer. Dit wegennet garandeert een bepaalde kwaliteit bereikbaarheid.

De regelstrategie geeft aan welke verkeersstromen bij een dreigende overbelasting van (een deel van) het wegennet voorrang krijgen boven andere verkeersstromen. De gezamenlijke weggebruikers actualiseren de regels periodiek. Daarbij spelen zij in op wijzigingen in het netwerk of de verkeersstromen.

Figuur 3
Funcies van de weginfrastructuur in Noord-Brabant
(personenverkeer)



Figuur 4
OV-infrastructuur met een internationale, nationale en regionale functie



FUNCTIES BESCHIKBAAR WEGENNET

Naast de regelstrategie zijn de verschillende functies van het wegenet van belang. Het wegenet bestaat uit wegen met een internationale, nationale of regionale (= BrabantStad) functie. In de Netwerkanalyse blijven wegen met een lokale functie buiten beschouwing.

Wegen met een internationale functie voor het personenvervoer (A2, A16, A27, A58 en A67) (A4 is primair goederenas) moeten zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden tussen de internationale economische toplocaties die de netwerkvisie onderscheidt, binnen en buiten Brabant. Wegen met een nationale en regionale functie moeten betrouwbare en acceptabele reistijden bieden voor nationale en regionale toplocaties. Figuur 3 toont het beschikbare wegenet met de onderscheiden schaalniveaus.

NETWERKSTRATEGIE OPENBAAR VERVOER

De beleidsuitgangspunten voor het openbaar vervoer staan in de studie OV-netwerk BrabantStad. Centraal daarin staat een duurzame bereikbaarheid. Dit vraagt om een goed functionerend openbaarvervoersysteem om de mobiliteitsgroei te geleiden en de gevolgen van de congestie voor het economisch functioneren te beperken. Een kansrijke ontwikkelingsstrategie voor het openbaar vervoer stelt de vraag van de (keuze)-reiziger centraal: snelle, directe, comfortabele en frequente verbindingen in het stedelijke netwerk.

FUNCTIES OV-NETWERK

OV-netwerk BrabantStad fungeert als de drager van het stedelijke netwerk. Dit OV-netwerk verbindt centra en subcentra onderling op hoogwaardige wijze. Dat levert synergievoordelen tussen de agglomeraties op. Openbaar vervoer faciliteert economische groei en structureert de ruimtelijke ontwikkeling van de toplocaties van het stedelijke netwerk.

Voorwaarde voor het gewenste netwerk zijn samenhangende keuzen in de spoorbediening, het HOV en de ontwikkeling van knooppunten op drie schaalniveaus.

Elk schaalniveau stelt zijn eigen opgave:

- Op (inter)nationaal niveau moet BrabantStad aansluiten op de economische corridors die Brabant doorsnijden. Vooral de relaties met de Randstad zijn hierbij essentieel.
- Op het niveau van BrabantStad moet de synergie in het stedelijke netwerk worden versterkt met betere verbindingen tussen de steden en agglomeraties in Brabant. Dit kan door mee te liften met de vervoersgroei op de door Brabant lopende Randstadcorridors. Daarnaast is er behoefte aan het ontwikkelen van nieuwe knooppunten aan de rand van het stedelijk gebied. Deze knooppunten, die goed bereikbaar zijn per auto en openbaar vervoer, kunnen ruimte bieden aan opvang van groot-schalige voorzieningen met een bovenlokaal bereik. Denk aan scholenconcentraties, medische centra, grootschalige detailhandel, 'urban entertainment' en evenementen. Daarnaast zijn P+R-voorzieningen aan de stadsranden nodig.
- Op het niveau van de steden moet het voo-ren natransport en de structurerende werking van het openbaar vervoer in de stedelijke agglomeraties worden verbeterd. Op dit niveau ligt de opgave voor om te komen tot een schaalessprong in het stedelijk openbaar vervoer (HOV).

NETWERKSTRATEGIE GOEDERENVERVOER

Het goederenvervoer vraagt in Brabant en Noord-Limburg om bijzondere aandacht. Het goederenvervoer in deze regio groeit fors. Dit komt door de ligging tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en het Ruhrgebied en het grote aantal beroepsgoederenvervoerorganisaties. Voor de rijkswegen in Brabant is de groei van het vrachtverkeer tot 2020 circa 120%. Dat is aanmerkelijk meer dan het landelijk gemiddelde.

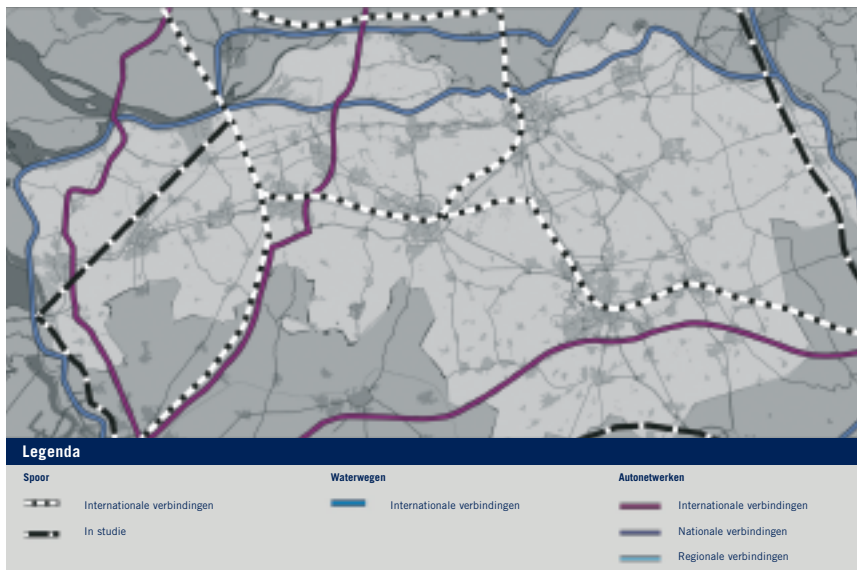
Het goederenvervoer stelt eisen aan de infrastructuurnetwerken. Op het (inter)nationale schaalniveau geldt telkens de keuze tussen het gebruik van rail, weg en water. Om vervoersmogelijkheden over water en spoor te vergroten, is het nodig dat er een netwerk komt van op elkaar afgestemde logistieke knooppunten, terminals en regionale overslagcentra. Van hieruit vindt dan de fijnmazige distributie over de weg plaats. Op het regionale (= BrabantStad) schaalniveau is vooral een goede bereikbaarheid over de weg van belang.

FUNCTIES KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER

In nauwe samenwerking stellen de Provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Zeeland en Limburg in het kader van het project Incodelta een kwaliteitsnet goederenvervoer op. Eindresultaat is een multimodaal netwerk van verbindingen (weg, water, spoor) dat bij uitstek geschikt is voor efficiënt en veilig goederenvervoer.

Het kwaliteitsnet goederenvervoer over de weg is afgestemd met het beschikbare wegennet voor de auto.

Figuur 5
Goederenvervoer-infrastructuur met een internationale functie



Figuur 6
Goederenvervoer-infrastructuur met een nationale functie



De lange termijn visie goederenvervoer per spoor opteert voor de realisatie van een goederenruit Zuid-Nederland. Deze goederenruit moet op termijn bestaan uit de Betuweroute, de (gereactiveerde) IJzeren Rijn, de spoorverbinding Rotterdam – Antwerpen en de zuidtak van de Betuweroute (Valburg/Nijmegen – Venlo). De zuidtak van de Betuweroute is daarbij van groot belang voor het goederenvervoer per spoor tussen de Greenport Venlo en de Randstad, als alternatief voor de Brabantroute. De regionale partners vinden de goederenruit belangrijk om de Brabantroute beter te kunnen benutten voor personenvervoer. En ook om het vervoer van gevaarlijke stoffen en doorgaand goederenvervoer per spoor door de Brabantse steden terug te dringen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is van mening dat een goederenruit spoor tot 2020 niet noodzakelijk is. Goederenvervoer per spoor blijft tot die tijd dan ook gebruik maken van de Brabantroute.

Het kwaliteitsnet goederenvervoer over water richt zich op het opwaarderen van het Brabantse kanalenstelsel, zoals vastgelegd in de Visie Brabantse Vaarwegen. Het opwaarderen van deze kanalen draagt bij aan het ontlasten van het wegennet. Dat geldt vooral voor bulktransport en niet tijdkritisch containervervoer.

Een netwerk van multimodale overslagcentra vormt de verbindende schakel tussen de drie deelnetwerken (weg, spoor, water). Doel is dat tenminste alle regionale bedrijventerreinen binnen een straal van 20 kilometer een aansluiting hebben op een waterweg. Daarbij is echter niet alleen de afstand relevant, maar ook de kwaliteit van de ontsluiting van de overslagcentra op het wegennet.



Streefwaarden en reistijdnormen

STREEFWAARDEN EN REISTIJDNORMEN DEUR TOT DEUR

In de Netwerkanalyse is de 'klant' uitgangspunt voor het beoordelen van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Burgers en bedrijven willen vooral betrouwbare en acceptabele reistijden 'van deur tot deur'. Voor wegbeheerders en OV-vervoerders betekent dit dat zij de kwaliteit van de hele reis centraal moeten stellen. Niet alleen de kwaliteit van hun eigen netwerk.

Dit gedachtegoed is in Brabant al enkele jaren gemeengoed. Het begrip reistijd vormde ook het uitgangspunt voor eerdere studies in Brabant, zoals de Beter Bereikbaar Brabant studies (waaronder Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant) en de verkenning OV-netwerk BrabantStad. In overleg met de Brabantse gemeenten, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, vertegenwoordigers van bedrijfsleven in Brabant, ProRail en NS zijn in deze eerdere studies gezamenlijk acceptabele reistijden van deur tot deur geformuleerd. Daarbij is aangesloten op de streefwaarden voor het rijkswegennet, zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit.

¹ De referentiesnelheid voor 80 km/uur-wegen verschilt. Op rijkswegen (concreet de N65 en de N690) worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit gebruikt (40 km/uur). Voor de provinciale wegen de normsnelheden uit de BBB-studies (60 km/uur).

² In Brabant wordt de A2/A67 bij Eindhoven tot de categorie 'Ringwegen' gerekend.

BEOORDELINGSKADER AUTO

Relaties

Als indicator voor de bereikbaarheid is op relatieniveau de reistijd in de spits gekozen. Per wegcategorie is de geaccepteerde snelheid in de spits gedefinieerd (zie figuur 7). Wordt die snelheid niet gehaald dan is er sprake van een 'knelwegvak'. Een knelwegvak hoeft alleen opgelost te worden als de gehele deur tot deur relatie, die via onder andere dit wegvak wordt afgewikkeld, niet aan de norm voldoet.

Figuur 7

Overzicht acceptabele snelheden in de spits in Netwerkanalyse BrabantStad ^{1,2}

LIGGING	TYPE WEG/ MAX. SNELHEID	REFERENTIE- SNELHEID
Buiten bebouwde kom	Ringwegen (autosnelweg)	50
	120	66
	100	66
	80	60 of 40
	60	50
Binnen bebouwde kom	70	50
	50 (2 x 2)	35
	50 (1 x 2)	30

Betrouwbaarheid

Naast acceptabele reistijden zijn ook de streefwaarden voor betrouwbaarheid uit de Nota Mobiliteit gebruikt. Het gaat hierbij om de volgende streefwaarden:

- 95% van alle verplaatsingen in 2020 in de spits is op tijd (maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd);
- De gemiddelde reistijd in de spits op het hoofdwegennet is maximaal anderhalf keer zo lang dan de reistijd buiten de spits;
- Voor de stedelijke ringwegen en niet-autowegen, die onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang dan de reistijd buiten de spits.

BEOORDELINGSKADER OPENBAAR VERVOER

Bij de beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt onderscheid gemaakt in kwaliteitsnormen per type gebied en voor relaties. In beide gevallen staat de concurrentie (in reistijd) met de auto centraal.

Relaties

Op relatieniveau is het openbaar vervoer concurrerend ten opzichte van de auto, als de reistijd per openbaar vervoer maximaal 1,5 keer de acceptabele reistijd per auto bedraagt. De verkenning OV-netwerk BrabantStad hanteert dezelfde norm.

Gebieden

Bij de bereikbaarheidskwaliteit van gebieden wordt onderscheid gemaakt tussen stadscentra, agglomeraties en stedelijke regio's.

De bereikbaarheidskwaliteit per openbaar vervoer van deze drie gebiedstypen is goed als:

- 50% van de verplaatsingen met een herkomst in stadscentra een reistijdfactor haalt van < 1,5 ten opzichte van de auto;
- 35% van de verplaatsingen met een herkomst in agglomeraties een reistijdfactor haalt van < 1,5 ten opzichte van de auto;
- 15% van de verplaatsingen met een herkomst in stedelijke regio's een reistijdfactor haalt van < 1,5 ten opzichte van de auto.

RANDVOORWAARDEN VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID

In de Netwerkanalyse staat het waarborgen van een goede bereikbaarheid van BrabantStad centraal binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Dat betekent dat in deze Netwerkanalyse geen expliciete aandacht is geschonken aan maatregelen die primair gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid of de leefbaarheid.

Wel zijn bereikbaarheidsmaatregelen door middel van 'expert judgement' individueel getoetst op gevolgen voor veiligheid en leefbaarheid.



Kansen en bedreigingen voor economische toplocaties

Een economisch vitaal BrabantStad vraagt om een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties. Om de kansen te benutten en de bedreigingen het hoofd te bieden is de bereikbaarheid van deur tot deur in 2020 in beeld gebracht; zowel per auto als openbaar vervoer. Ook is gekeken naar de knelpunten op het terrein van goederenvervoer en naar randvoorwaarden op het terrein van leefbaarheid en veiligheid.

PROBLEEMANALYSE ALGEMEEN

De bereikbaarheidsproblematiek in 2020 wordt grotendeels veroorzaakt door een sterke toename van het personen- en goederenvervoer.

In de periode tussen 2000 en 2020 wordt een toename van 20% van het personenvervoer verwacht, voornamelijk door een groei van het aantal verplaatsingen per auto. 95% van de groei komt door een toename van het aantal verplaatsingen en circa 5% door een toename van de verplaatsingsafstand. Openbaar vervoer per bus en de fiets hebben moeite om hun aandeel in de modal split vast te houden. Respectievelijke oorzaken zijn de kwaliteit van het aanbod en de groei van de verplaatsingsafstanden.

Duidelijk is dat de personenmobiliteit meer en meer 'auto-gerelateerd' is.

Van de autoverplaatsingen is 80% korter dan 30 kilometer en 50% zelfs korter dan 15 kilometer. De meeste groei wordt verwacht op de afstanden tussen 15 en 30 kilometer. De kwaliteit van de autobereikbaarheid neemt tot 2020 vooral af in de binnensteden en naar de bedrijventerreinen rond de grote steden.

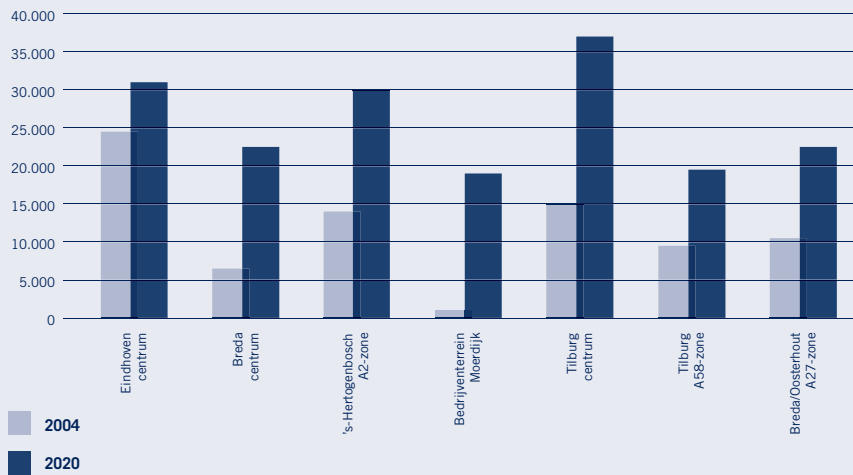
PROBLEEMANALYSE AUTO

Netwerkniveau

Op het niveau van het totale wegennet blijkt dat tot 2020 het aantal 'voertuigverliesminuten' toeneemt voor alle afstandsklassen.

Het grootste economische verlies lijdt het vervoer binnen de afstandsklasse van 30 tot 60 kilometer. Dit verlies geldt voornamelijk in en nabij de stedelijke regio's, op het onderliggende en stedelijke wegennet en op de aansluitingen van het onderliggende wegennet op het hoofdwegennet. Naast dit verlies in reistijdminuten is ook de betrouwbaarheid van de verplaatsingen een probleem. In 2020 is het aandeel verplaatsingen dat niet wordt afgelegd binnen de acceptabele reistijden van deur tot deur toegenomen tot 13%.

Figuur 8
Ontwikkeling autobereikbaarheid toplocaties in voertuigverliesminuten (2004-2020)



Figuur 9
Knelrelaties van/naar toplocaties (2004)



Figuur 10
Knelrelaties van/naar toplocaties (2020)



Locatieniveau

De toename van het aantal voertuigverliesminuten vertaalt zich uiteraard in de bereikbaarheidskwaliteit van de economische toplocaties. Vrijwel alle toplocaties krijgen te maken met een verslechtering. Het totale aantal verliesminuten neemt in de periode 2004-2020 toe met een factor 2,5. Onderstaande figuur geeft voor de toplocaties met de meeste voertuigverliesminuten de ontwikkeling weer tussen 2004 en 2020.

Verbindingenniveau

Vervolgvraag is welke deur tot deurrelaties door deze groei van het aantal voertuigverliesminuten in 2020 in de spitsperiode niet binnen de acceptabele reistijden kunnen worden afgelegd. Met andere woorden: zijn de economische toplocaties nog voldoende bereikbaar? Figuren 9 en 10 laten zien dat zowel in 2004 als in 2020 sprake is van een groot aantal relaties van en naar de toplocaties dat niet binnen acceptabele reistijden kan worden afgelegd (de rode relaties).

In toenemende mate is de bereikbaarheid in het geding: van de BrabantStad-steden afzonderlijk en van het stedelijke netwerk als geheel.

Schakels

De wegvakken met een lagere snelheid dan acceptabel volgens het beoordelingskader, verdienen hoge prioriteit. De hoogste prioriteit hebben wegvakken waar een groot aandeel automobilisten met een economische toplocatie als herkomst of bestemming, zijn deur tot deur reistijd niet haalt (zie figuur 11).

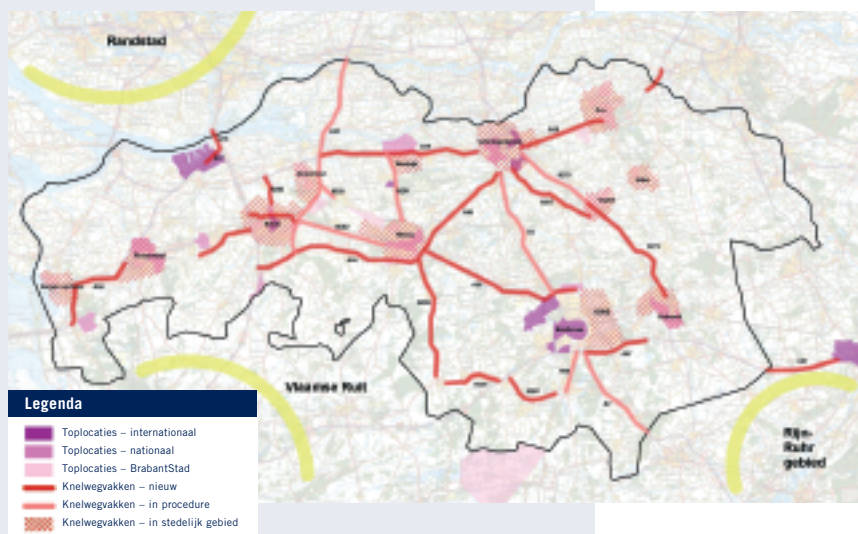
Figuur 11
Belangrijkste autoknelpunten 2020

PROBLEEMANALYSE OPENBAAR VERVOER

In tegenstelling tot het autoverkeer gaat het bij het openbaar vervoer niet zozeer om knelpunten, maar om relaties waar grote potentiële vraag zit die momenteel slecht wordt bediend (kansrelaties).

In het kader van OV-netwerk BrabantStad is in 2003 een uitgebreide verkenning uitgevoerd naar die kansen. De probleemanalyse van die verkenning voldoet grotendeels aan de eisen die zijn gesteld aan de Netwerkanalyse.

Met het Rijk is afgesproken de probleemanalyse uit OV-netwerk BrabantStad daarom te gebruiken voor de Netwerkanalyse.



Netwerk

Het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal aantal verplaatsingen is beperkt. Door de groei van de mobiliteit en de al bestaande knelpunten voor het autoverkeer in het stedelijke gebied zijn er echter kansen voor het openbaar vervoer. Met name voor autoverplaatsingen in de stad en agglomeratie zijn er kansen voor het openbaar vervoer om een alternatief te bieden. Het openbaar vervoer binnen die gebieden concurreert in de huidige situatie onvoldoende met de auto (maximale reistijd van 1,5 keer de acceptabele reistijd per auto). In de stadscentra is in 2020 slechts 27% van de verplaatsingen met het openbaar vervoer concurrerend. In de agglomeratie geldt dit maar voor 13% van de verplaatsingen.

Locatie

Van de economische toplocaties moet een beperkt deel met het openbaar vervoer ontsloten zijn. Ligt zo'n locatie in de nabijheid van een centraal station (stedelijke centra), dan is de bereikbaarheidskwaliteit met het openbaar vervoer redelijk tot goed. Verder gelegen locaties scoren echter aanzienlijk slechter in acceptabele reistijden van deur tot deur. Die locaties zijn sterk afhankelijk van snelle busverbindingen (HOV of doorstroommassen).

Verbindingen en schakels

Het openbaar vervoer schiet tekort bij de verplaatsingen die verder reiken dan van centraal station naar centraal station. Belangrijkste oorzaak is de kwaliteit van het voor- en natransport.

Verbeteringen zijn dus gewenst in het busvervoer binnen de agglomeraties. Op de langere afstanden biedt het openbaar vervoer wel voldoende snelle verbindingen, maar zijn ook enkele verbeteringen nodig. Het missen van aansluitingen heeft door halfuursfrequenties een grote impact op de reistijd (en daarmee de concurrentiepositie ten opzichte van de auto). Het vervoer op de langere afstanden profiteert overigens ook van verbeteringen in het stadsvervoer, dat het voor- en natransport voor de trein verzorgt.

Voor alle economische toplocaties waar openbaar vervoer relevant is, is een analyse gemaakt van het concurrentievermogen van het openbaar vervoer. Duidelijk is dat dit concurrentievermogen zonder aanvullende maatregelen zeer slecht is. Openbaar vervoer kan nauwelijks concurreren met de auto.

Kijkend naar de vraag naar openbaar-vervoer-verplaatsingen is het openbaar vervoer met name kansrijk als :

- relaties een sterke groei vertonen;
- relaties gebundelde en omvangrijke stromen kennen;
- een redelijke uitgangspositie voor het openbaar vervoer bieden in termen van reistijdverhoudingen.

Dit levert voor de vijf steden in het stedelijk netwerk BrabantStad de volgende prioriteiten op:

- Voor- en natransport van en naar I/C-stations en de verdere ontwikkeling van die stations;
- Centrum/CS Eindhoven – deel kenniszone A2 Eindhoven;
- Centrum/CS 's-Hertogenbosch – deel kenniszone A2 's-Hertogenbosch;
- Centrum/CS Tilburg – A58-zone Tilburg;
- Centrum/CS 's-Hertogenbosch – Veghel/Uden;
- Centrum/CS 's-Hertogenbosch – Waalwijk – centrum/CS Tilburg;
- Centrum/CS Breda – Breda-oost;
- Centrum/CS Helmond – BZOB.

Bovendien blijven de intercityverbindingen tussen de steden van BrabantStad en externe verbindingen van belang.

PROBLEEMANALYSE GOEDERENVERVOER

De groei van het goederenvervoer draagt fors bij aan de belasting van het wegennet.

De sterke groei van het vrachtverkeer op de weg leidt tot een nieuwe verdeling op het wegennet. De rechterrijstrook loopt vol met vrachtverkeer, en dat bemoeilijkt weefbewegingen naar open afritten. Zeker voor goederenvervoer binnen Brabant vormen water en spoor, vanwege de geringe afstand, nauwelijks een alternatief.

Vervoer over water leent zich slechts voor een bepaald soort goederen en lange afstandsrelaties.

Daarnaast is het vaarwegennetwerk beperkt. Wel is op het vaarwegennetwerk sprake van voldoende beschikbare capaciteit. De verkenning BERZOB wijst uit dat Brabant over het algemeen over voldoende overslagpunten beschikt.

De mogelijkheden voor groei van het goederenvervoer per spoor zijn beperkt. De beschikbare capaciteit wordt volop gebruikt, door een mix van personen- en goederentreinen.

LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID

Leefbaarheid en veiligheid zijn belangrijke randvoorwaarden bij het verbeteren van de bereikbaarheid. Bij realisatie van het maatregelenpakket mag geen verslechtering optreden voor waarden van geluidhinder en luchtkwaliteit (uitstoot fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2)), en verkeersveiligheid en externe veiligheid. Diverse locaties in Noord-Brabant ervaren op dit moment knelpunten. Gegevens omtrent de toekomstige situatie zijn nu nog niet bekend.



Maatregelenpakket BrabantStad

Goede bereikbaarheid in 2020 vraagt om keuzes. Mobiliteit mag, maar kan lang niet overal worden gefaciliteerd. De fysieke ruimte en financiële mogelijkheden zijn ontoereikend om alle 'deuren' goed bereikbaar te houden. Er is daarom gekozen voor een focus op een selectie van economische toplocaties. Afhankelijk van de functie en ligging van die toplocaties wordt gekozen voor bereikbaarheid per (vracht)auto, over het water en per spoor of met het openbaar vervoer. In het stedelijke netwerk wordt daarbij per stad gezocht naar een optimale multimodale mix.

De bereikbaarheidsproblematiek in BrabantStad vraagt om een integraal maatregelenpakket. In het maatregelenpakket is plaats voor quick wins en generieke maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer. Waar deze generieke maatregelen onvoldoende oplossend vermogen bieden, worden locatiespecifieke maatregelen getroffen. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelrelaties voor het wegverkeer en de grootste kansrelaties in het openbaar vervoer.

Dit leidt uiteindelijk tot een integraal maatregelenpakket BrabantStad, met deelpakketten voor de stedelijke regio's Breda – Tilburg,

Eindhoven – Helmond, Venlo en Waalboss en een deelpakket voor het verbeteren van de externe bereikbaarheid van BrabantStad. In de vorm van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt dit pakket in de uitwerking van de Netwerkanalyse nader onderbouwd.

PRIJSBELEID

De nationale ontwikkelingen rondom het invoeren van een kilometerheffing zijn van grote invloed op de bereikbaarheidsopgaven tot 2020.

Het effect van een budgetneutrale kilometerheffing in combinatie met een congestieheffing is doorgerekend. Het betreft globaal een halvering van de congestie op zowel het onderliggende weggennet als op het hoofdwegennet.

De regio is zich bewust van de onzekerheden die spelen rondom dit dossier. De regio gaat uit van invoering van kilometerheffing in 2012 en gaat nader verkennen welke knelpunten in 2020 zijn verdwenen bij implementatie van kilometerheffing.

Naast de invoering van kilometerheffing is ook aandacht besteed aan andere alternatieven van beprijzing, zoals OV-tarifering (inclusief gratis openbaar vervoer) en parkeertarieven.

De effecten van dergelijke maatregelen zijn beperkt.

Differentiatie in OV-tarieven kan wel een rol spelen in het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. Stringent parkeerbeleid heeft op lokaal niveau effect, maar de effecten op het totale netwerk zijn beperkt.

QUICK WINS

De Netwerkanalyse BrabantStad bevat een groslijst van potentiële quick wins (pijplijnenplannen en relatief kleinschalige maatregelen uitvoerbaar voor 2010).

De analyse onderscheidt quick wins op het gebied van benutting en bouwen aan weginfrastructuur, openbaar vervoer, goederenvervoer en mobiliteitsmanagement. Deze potentiële quick wins zijn gebaseerd op bestaande en bestuurlijk vastgestelde studies, waaronder Beter Bereikbaar Brabant-studies, Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant, OV-netwerk BrabantStad, Fietsplannen GGA, provinciaal DVM-programma en kwaliteitsnet goederenvervoer. Voor al deze potentiële quick wins bestaat inhoudelijk bestuurlijk draagvlak. De financiering van de quick wins is echter nog niet in alle gevallen (volledig) rond.

Realisatie van deze quick wins draagt bij aan oplossing c.q. verzachting van de geconstateerde knelpunten. Daarnaast vormen zij geen belemmering voor een meer structurele oplossing op lange termijn. De quick wins zijn daarmee maatregelen die in de ogen van de regio altijd moeten worden getroffen. In de bijlagen van het technisch rapport is een omvangrijk overzicht opgenomen van deze quick wins. Gezamenlijk zal de regio een selectie maken van de belangrijkste quick wins uit deze groslijst.

MAATREGELENPAKKET STEDELIJKE BEREIKBAARHEID

Goede bereikbaarheid van de stedelijke regio's is een belangrijke element in het integrale maatregelenpakket BrabantStad. Per stedelijke regio is een deelpakket samengesteld.

STEDELIJKE REGIO BREDA – TILBURG

Lopende studies en projecten

- Het invoeren van dynamisch verkeersmanagement in Tilburg;
- Het uitvoeren van het fietsbeleid in Tilburg en Breda, dat is gericht op de realisatie van ontbrekende fietsvoorzieningen, instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het al bestaande fietsnet en de aanleg van voldoende stallingvoorzieningen;
- Het invoeren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op de verbindingen Breda – Etten-Leur en Breda – Oosterhout;
- De uitvoering van hét Tilburgse Openbaar vervoer Plan (TOP), OV-netwerk BrabantStad en Spoorzone;
- Het stimuleren van goederenvervoer over water (onder meer door verruiming van het Wilhelminakanaal naar klasse IV-vaarweg);
- Het invoeren van dynamisch verkeersmanagement in Breda als instrument voor het benutten, sturen en geleiden van het autoverkeer en het informeren van weggebruikers;
- Het verbeteren van de stadsentrees in Breda voor het autoverkeer;
- De inrichting van P+R-terreinen aan de knooppunten of aan de afslagen van auto-snelwegen aan de rand van Breda;
- De ontwikkeling van het busvervoer in Breda volgens het principe van een combinatie van verbindend openbaar vervoer (snel, frequent, relaties op grote afstand van Centraal Station en binnenstad), ontsluitend openbaar vervoer (grote haltedichtheid, relaties op kleinere afstand) en aanvullend kleinschalig openbaar vervoer (deur tot deur vervoer met extra comfort en service).

Nieuwe maatregelen

- Prioriteit voor de in aanleg zijnde Noordwesttangent Tilburg en voor de goede inrichting van ringen op de nieuwe functies (o.a. volledige verdubbeling Noordoosttangent, reconstructie knooppunt 't Laar, parallelstructuur Goirle – Hilvarenbeek);
- De volgende HOV-lijnen en doorstroomassen:
 - HOV Breda – Breda-zuidoost met doorstroomas naar Bavel en aansluiting op nieuw te realiseren stadsrandhalte;
 - HOV Heikant – Tweesteden – centrum Tilburg – Goirle;
 - Doorstroomas Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch;
- De verbetering van de Noordelijke Rondweg (bouwen) en enkele kruispunten van de Zuidelijke Rondweg (benutten) in Breda. Daarnaast moeten bestaande wegen worden gereconstrueerd of nieuwe wegen gebouwd ter ontsluiting van toekomstige woonlocaties in Breda-oost en Breda-west;
- Nieuwe stadsrandstations Berkel-Enschot en Breda-oost en uitbouw bedieningsniveau Breda-Prinsenbeek.

STEDELIJKE REGIO EINDHOVEN – HELMOND*Lopende studies en projecten*

- Multimodaal Maatregelenpakket BOSE;
- Realisatie aansluiting A2-Meerenakkerweg (tot 2010) + verbreding Heistraat – Meerenakkerweg – Beemdstraat;
- Maatregelenpakket BBZOB-fonds 2005-2010;
- Gebiedsgerichte verkenning N69 (N397 maakt onderdeel uit van studiegebied verkenning N69);
- Treffen van aanpassingen/verbeteringen op de doorstroomassen Eindhoven – Nuenen v.v., Eindhoven – Geldrop v.v. en Eindhoven-Valkenswaard v.v.;
- Realisatie verbinding N284 – A67 (incl. aansluiting Hapert-Zuid);

- Eindhoven, Helmond en SRE voeren een actief fietsbeleid dat is gericht op realisatie van ontbrekende fietsvoorzieningen, instandhouden en verbeteren van de kwaliteit van het al bestaande fietsnet en de aanleg van voldoende stallingsmaatregelen.

Nieuwe maatregelen

- Multimodaal Maatregelenpakket BOSE, in samenhang met gecombineerde planstudie A2/N279 ('s-Hertogenbosch – Ei van Ommel);
- De realisatie van de HOV-as Ekkersrijt – CS/Centrum Eindhoven – Valkenswaard (via High Tech Campus);
- De realisatie van de HOV-as CS/Centrum Eindhoven – Veldhoven Zuid (De Run/ASML);
- Zuidelijke ontsluiting station(somgeving) Helmond CS.

STEDELIJKE REGIO VENLO*Lopende studies en projecten*

- Onderzoek naar het verbeteren van de binnenstedelijke bereikbaarheid en de verbetering van het netwerk van hoofdontsluitingswegen. Het gaat daarbij om de volgende projecten: de spoorwegovergang Vierpaardjes, de Guliksebaan, het Koninginneplein en de tweede centrumontsluiting door Venlo-noord (Slingertracé).

Nieuwe maatregelen

- Het doseren van verkeer naar de Randweg Venlo (A73, tussen Zaarderheiken en Egypte, A74, A67 tussen Zaarderheiken en aansluiting Weselseweg), door middel van dynamisch verkeersmanagement, in situaties dat het verkeer dreigt vast te gaan lopen op de Randweg Venlo;
- Voor het verbeteren van de binnenstedelijke bereikbaarheid en het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets is een zuidelijke ontsluiting van het station in de vorm van een tunnel voor fiets en voetgangers zeer wenselijk.

STEDELIJKE REGIO WAALBOSS*Lopende studies en projecten*

- Studie naar stedelijke hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch;
- Aanleg van de zuidwestelijke Randweg en doorgetrokken Parallelweg 's-Hertogenbosch;
- Omlegging van de Zuid-Willemsvaart.

Nieuwe maatregelen

- Verbeteringen in de hoofdinfrastructuur (voorstellen komen nog in 2006);
- Uitbreiding van de capaciteit van de stedelijke transferia en prijsbeleid;
- Capaciteitsverruiming A2-aansluiting nr. 20 (Rosmalen/Groote Wielen/Avenue 2);
- Knooppuntontwikkeling met aanleg van nieuwe stations 's-Hertogenbosch Maaspoort en 's-Hertogenbosch Avenue 2 (beide hebben OV-prioriteit: hoog);
- Realisatie doorstroomas 's-Hertogenbosch – Waalwijk – Tilburg;
- Realisatie verbeterd busnetwerk waarin is opgenomen HOV Pettelaar en HOV Groote Wielen;
- Betere aansluiting van Waalwijk op de A59, in relatie met vervoersmanagement;
- Completeren hoofdinfrastructuur Oss, in combinatie met optimalisatie VRI's. Concrete aandachtspunten zijn de N329 (ombouw naar 2x2 stroken) en het nieuwe bedrijventerrein Heesch-west.

MAATREGELENPAKKET EXTERNE BEREIKBAARHEID BRABANTSTAD

Voor het verbeteren van de externe bereikbaarheid van BrabantStad en het faciliteren van de doorgaande relaties tussen Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied hebben de regionale partners een integraal maatregelenpakket opgesteld. In dat pakket worden de belangrijkste knelpunten voor het externe autoverkeer van en naar BrabantStad aangepakt, alsmede kansrelaties openbaar vervoer op de Randstadcorridor.

Lopende studies en projecten

- De MIT-intake van de A58 voor het traject Breda – Eindhoven. Hierbij is een koppeling te maken met de provinciale planstudie voor de N282 Tilburg – Breda;
- De MIT-planstudie voor de A2 Leenderheide – Budel;
- De MIT-planstudie voor de A27 Hooipolder – Merwedeburg;
- De regionale gebiedsverkenning (Provincie trekker) voor de A27 Hooipolder – Breda (knooppunt Annabosch) waarbij de optie van een regionale parallelstructuur via het OWN wordt onderzocht;
- De MIT-planstudie van de A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven, hierbij is een koppeling gemaakt met de provinciale planstudie naar de N279 's-Hertogenbosch – Veghel;
- De provinciale planstudie naar de N261 Tilburg – Waalwijk;
- De provinciale studie naar de OV-doorstroomas Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch;
- De provinciale studie naar de OV-doorstroomassen 's-Hertogenbosch – Uden/Veghel en 's-Hertogenbosch – Schijndel/St. Oedenrode.

Nieuwe maatregelen

- A67 Eindhoven – Helmond – Venlo: extra capaciteit is nodig, bijv. 2 x 3, onder meer om de explosieve groei van het (transito) goederenvervoer te faciliteren;
- A16 Moerdijkbrug – Klaverpolder: extra capaciteit is nodig, bijv. extra brug met 2 tot 4 rijstroken;
- A59 Hooipolder – 's Hertogenbosch (knooppunt Empel): extra capaciteit is nodig, bijv. regionale parallelstructuur via het OWN of 2 x 3;
- N65 's-Hertogenbosch – Tilburg: extra capaciteit is nodig, tevens leefbaarheids- en veiligheidsbelang. Oplossing: bijv. ongelijkvloers maken aansluitingen;
- IC-verbinding tussen Brabantse steden: minimaal 4 keer per uur;
- IC-verbinding Eindhoven – Amsterdam: 6 keer per uur.

MULTIMODAAAL GOEDERENVERVOER

BrabantStad geeft prioriteit aan het bieden van alternatieven voor goederenvervoer over de weg om de groei van het goederenvervoer over de weg te geleiden naar spoor en water. Deze maatregelen worden in het kader van Incodelta geconcretiseerd. Daarnaast geeft BrabantStad prioriteit aan realisatie van de Goederenruit-Zuid-Nederland. Deze ruit van vier spoorlijnen (Rotterdam – Antwerpen, de Betuweroute, de Zuidtak van de Betuweroute en de IJzeren Rijn) moet het doorgaande goederenvervoer verwerken. De zuidtak van de Betuwelijn vormt daarin het alternatief voor goederenvervoer per spoor tussen Greenport Venlo en de Randstad. Gelijktijdig wordt daarmee de Brabantroute ontlast, ontstaat capaciteit voor de plannen van OV-netwerk BrabantStad en wordt gevaarlijk goederenvervoer buiten de woonkernen vervoerd.

Tot aan de realisatie van de goederenruit moet de Brabantroute in gebruik blijven om de goederenpaden te faciliteren.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt realisatie van een goederenruit tot 2020 nog niet nodig.

Tot 2020 zetten partijen zich in voor het volgende:

- Minder/geen vervoer van over de Brabantroute. Dergelijk vervoer wordt afgeleid naar de Betuweroute. In absolute zin dient het vervoer van gevaarlijke stoffen te worden gereduceerd.
- Beperking van de groei van goederenvervoer op de Brabantroute ten faveure van personenvervoer. De balans tussen goederen- en personenvervoer krijgt vorm door middel van overleg over de diverse dienstregelingen tussen 2007 en 2020.
- Het vasthouden aan de optie Goederenruit-zuid (realisatie niet voor 2020). Gedurende de periode tot 2020 wel de noodzakelijke (plan)studies voorbereiden.



Samenwerkingsagenda

SAMENWERKING IN BRABANTSTAD

BrabantStad onderkent dat het steeds belangrijker wordt om bij bereikbaarheidsproblemen intensief samen te werken in regionaal verband.

Al enige jaren werken de vijf grote steden, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de Provincie intensief samen binnen het programma BrabantStad. Bereikbaarheid is één van de speerpunten van het programma BrabantStad. Daarnaast functioneert in Brabant, naast de WGRplus-regio (SRE), al enige jaren een gebiedsgerichte samenwerking en aanpak van infrastructuur en mobiliteit in vijf regio's, de zogeheten GGA-regio's (GebiedsGerichte Aanpak). Samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven is met andere woorden al jaren gemeengoed in Brabant.

SAMENHANGEND INVESTERINGSPROGRAMMA

Samenwerking is er in Brabant niet alleen op beleidsmatig terrein, maar ook in financiële zin. Brabant steekt de handen uit de mouwen en investeert voortvarend in een bereikbaar Brabant. Eén van de initiatieven is het jaarlijks opstellen van een provinciaal investeringsprogramma. In dit Brabantse Meerjarenprogramma voor Infrastructuur en Transport (MIT) is door Gedeputeerde Staten €122 miljoen vrijgemaakt voor grootschalige investeringen in openbaar vervoer, water- en wegenprojecten voor de periode 2007 tot 2011. Dit programma is uniek in Nederland: geen enkele andere provincie heeft een dergelijk programma. In het Brabants MIT worden niet alleen de investeringen van de Provincie vastgelegd, het Brabants MIT geeft ook een overzicht van de investeringen van andere partijen (Rijk, SRE, B5-steden, gemeenten en bedrijfsleven). Hiermee geeft het Brabants MIT inzicht in de samenhang van diverse uitvoeringsprojecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Brabant en in de wijze waarop Brabantse partners ook financieel samenwerken.

Met het Brabants MIT maken de Brabantse partners duidelijk dat zij niet alleen ambities hebben, maar dat zij ook eigen middelen willen en kunnen inzetten.

Daarnaast zijn de Brabantse partners bereid om mee te investeren in projecten die primair de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid zijn. Zo heeft de Provincie eerder via een PPS-constructie de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Oss versneld omgebouwd. En steekt de regio nu €42 miljoen euro in de ombouw van de A4 Bergen op Zoom – Dinteloord.

Bovendien dragen Provincie en regio (SRE, gemeenten en Brabants bedrijfsleven) ieder €30 miljoen bij aan de vervanging van drie sluizen in de Zuid-Willemsvaart.

Het vigerende Brabants MIT heeft als horizon 2011. De Netwerkanalyse resulteert in een maatregelenpakket voor de periode 2006-2010 (quick wins) en 2010-2020. Om dit pakket van maatregelen uit te voeren en te financieren is BrabantStad bereid extra financiële inspanningen te leveren. BrabantStad werkt hiertoe nog een regionaal aanbod uit, waarbij een totaalpakket wordt gepresenteerd inclusief uitnodiging aan het Rijk om hierin te participeren zowel financieel als met uitvoeringscapaciteit.

INZET VAN BRABANTSTAD

Op basis van de visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van BrabantStad, de te verwachten bereikbaarheidsproblemen en de noodzakelijk geachte maatregelen, willen de partners met deze Netwerkanalyse samen investeren in de bereikbaarheid van BrabantStad. Dergelijke investeringen zijn niet alleen lucratief voor de ontwikkeling van BrabantStad zelf, maar in het verlengde daarvan ook voor Nederland als geheel.

Met het Brabants MIT hebben de Brabantse partners al de eerste stappen gezet in de uitvoering van de Netwerkanalyse. BrabantStad wil de komende jaren bindende afspraken maken met de Rijksoverheid om de kwaliteit van de bereikbaarheid van BrabantStad verder te verbeteren.

Daarbij wordt ingezet op een maatregelenpakket waarin zowel de bereikbaarheid van de stedelijke regio's als de externe en doorgaande relaties worden verbeterd. In dat maatregelenpakket wordt prioriteit gegeven aan de kansrelaties in het openbaar vervoer en aan de hoog geprioriteerde autoknelpunten. De kosteneffectiviteit van het maatregelenpakket van de Netwerkanalyse wordt op korte termijn in beeld gebracht.

Belangrijk voor de succesvolle uitvoering van deze Netwerkanalyse vinden we het opstellen van een gezamenlijk uitvoeringsprogramma BrabantStad. Dit programma kan vervolgens onderdeel worden van het MIT van Verkeer en Waterstaat en tevens van het Brabants MIT. Aldus verlaten wij gezamenlijk het tot nu toe gevoerde beleid om op projectbasis tot uitvoering te komen. Een samenhangend, integraal programma biedt niet alleen meerwaarde voor de uitvoering, maar ook voor de beleidsvorming.

COLOFON

De Netwerkanalyse BrabantStad is een gezamenlijk product van de Provincie Noord-Brabant, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de gemeenten Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg, ProRail, Nederlandse Spoorwegen (NS) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De inhoud van deze uitgave is gebaseerd op het technische rapport van de Netwerkanalyse. Deze rapportage is opvraagbaar bij de Provincie Noord-Brabant.

Voor meer informatie:

Jan van Uum (projectleider Netwerkanalyse BrabantStad)

Provincie Noord-Brabant

Telefoon: [073] 680 86 21

E-mail: juum@brabant.nl

Lucien Panken (projectsecretaris Netwerkanalyse BrabantStad)

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Telefoon: [040] 259 45 52

E-mail: l.panken@rez.sre.nl

Vormgeving Ontwerpbureau Kees Zwart bno, Ulvenhout, www.zwartbno.nl

Druk Hoenke Pre-Press, Breda

Oplage 250 exemplaren, juli 2006

