Bouwstenen

1	**Aanleiding en relaties met andere nota's**	**52**
1.1	Aanleiding	52
1.2	Relatie met andere nota's	52
2	**Mobiliteitsontwikkeling nader verkend**	**54**
2.1	De invloed van autonome ontwikkelingen	54
2.2	Economische pijler	54
2.3	Sociaal-culturele pijler	59
2.4	Ecologische pijler	59
3	**Netwerkbenadering**	**66**
3.1	Beter Bereikbaar Brabant	66
3.2	OV-netwerk BrabantStad	71
3.3	Fietsnetwerken inclusief 'Kansen voor de fiets'	73
3.4	Kwaliteitsnet goederenvervoer	75
3.5	Prijsbeleid	76
3.6	Dynamisch Verkeersmanagement	77

1 Aanleiding en relaties met andere nota's

1.1 Aanleiding

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

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

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

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

1.2 Relatie met andere nota's

Doorvertaling rijksopgaven

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

Naast de NoMo zijn ook de Rijksnota's Pieken in de Delta (ministerie van Economische Zaken) en Ruimte (ministerie VROM) belangrijke kaders. De Provincie heeft als taak drie kernpunten integraal aan te pakken: de ruimtelijke inrichting, het benutten van de economische mogelijkheden van de regio en het structureren van de mobiliteit. De NoMo legt bovendien een sterke nadruk op een regionale aanpak van mobiliteitsproblemen. Het Rijk heeft hiervoor een aantal bestaande doeluitkeringen gebundeld: die voor infrastructuur, verkeersveiligheid, vervoersmanagement en openbaar vervoer. Deze zijn samengebracht in één Brede Doeluitkering (BDU). Provincies en WGR-plusregio's zijn hiervan budgethouder. Inhoudelijk stelt de NoMo een netwerkbenadering centraal op basis van deur-tot-deur-bereikbaarheid. Daarmee bepaalt de vraag wie de wegbeheerder en/of financier is niet meer de keuzes voor verbeteringen aan de infrastructuur. De vraag waar de betreffende maatregel het meeste effect heeft, is nu bepalend. Op basis daarvan kan het Rijk in voorkomende gevallen meebetalen aan maatregelen op het onderliggende wegennet. Een andere mogelijkheid is dat de Provincie betaalt voor maatregelen op het hoofdwegennet of het gemeentelijk wegennet.

Afstemming van Provinciaal beleid

De kracht van het mobiliteitsbeleid is een goede afstemming met beleidsdoelen en ambities vanuit andere beleidsvelden. Dit beleid is vastgelegd in het PVVP. Met name het Streekplan met zijn uitwerkingsplannen is een belangrijk strategisch kader. Het PVVP geeft in de vorm van gebiedsprofielen een tactisch afwegingskader voor de verdere uitwerking van mobiliteitsaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen. Verder is vooral het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) van groot belang. Dit vanwege de

noodzakelijke afstemming op beleidsdossiers als luchtkwaliteit, energiebesparing en geluidshinder (stiller, schoner en zuiniger). Met het Groenbeleidsplan 'Ruimte voor groene wegen' wil de Provincie continu bijdragen aan een duurzaam ruimtegebruik en versterking van landschap, natuur en cultuurhistorie in Noord-Brabant.

Afstemming met het SRE

De Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) hebben op het gebied van verkeer en vervoer een vergelijkbare status. Er zijn twee uitzonderingen: Provincies zijn wegbeheerder, WGR-plusregio's[4] als het SRE niet en Provincies kunnen kaders stellen voor onderdelen van een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) als deze een bovenregionaal belang hebben. Duidelijk is wel dat de essentiële onderdelen uit dit PVVP niet gelden voor alle Brabantse gemeenten. De gemeenten binnen het SRE zijn gebonden aan het eigen RVVP. De Provincie Noord-Brabant is wel intensief betrokken bij het mobiliteitsbeleid van dit samenwerkingsverband. Dit vanuit de algemene verantwoordelijkheid voor de totale provincie (bovenregionale kwesties). Maar ook vanwege de specifieke verantwoordelijkheid als wegbeheerder binnen de grenzen van het SRE. De Provincie treedt daarmee niet in de bevoegdheden van het SRE. Wel komen bij overlappende verantwoordelijkheden in goed overleg keuzes tot stand. Het gaat hierbij om de prioriteit van de Provinciale wegen in de regionale netwerkvisie, regiogrensoverschrijdend openbaar vervoer en de bovenregionale afstemming van netwerkvisies in de Brabantse integrale netwerkanalyse voor alle modaliteiten. De Provincie richt zich daarbij op het verder verduidelijken van rollen en verantwoordelijkheden.

[4] Wet Gemeenschappelijke Regeling, voorheen de Kaderwet bestuur in verandering

2 Mobiliteitsontwikkeling nader verkend

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

2.1 De invloed van autonome ontwikkelingen

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

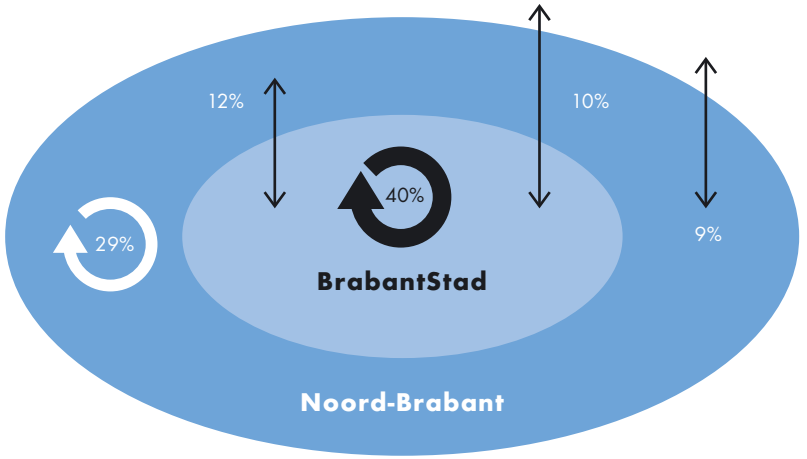
Noord-Brabant vergrijst sneller dan de rest van Nederland. Prognoses geven aan dat tussen 2000 en 2030 het aantal 55-plussers in de provincie met 388.000 toeneemt. Daarmee bestaat de bevolking dan voor eenderde uit 55-plussers. Nu is dat nog een kwart van de bevolking. Noord-Brabant 'verkleurt' ook. In de grote steden is het aandeel allochtonen hoger dan in kleinere gemeenten. Wat deze ontwikkelingen precies betekenen voor de mobiliteit is ongewis. Ook kunnen wetgeving en ontwikkelingen in andere beleidssectoren soms vergaande en onbedoelde gevolgen hebben voor mobiliteit, die in de besluitvorming daarover nauwelijks worden meegewogen. We noemen de tendens tot schaalvergroting in dienstverlening en voorzieningen, zoals de samenvoegingen van de ziekenhuizen, scholenfusies, of de vermindering van de postagentschappen én minder postkantoren die alle loketdiensten bieden. Hierdoor worden de reisafstanden groter.

2.2 Economische pijler

Auto

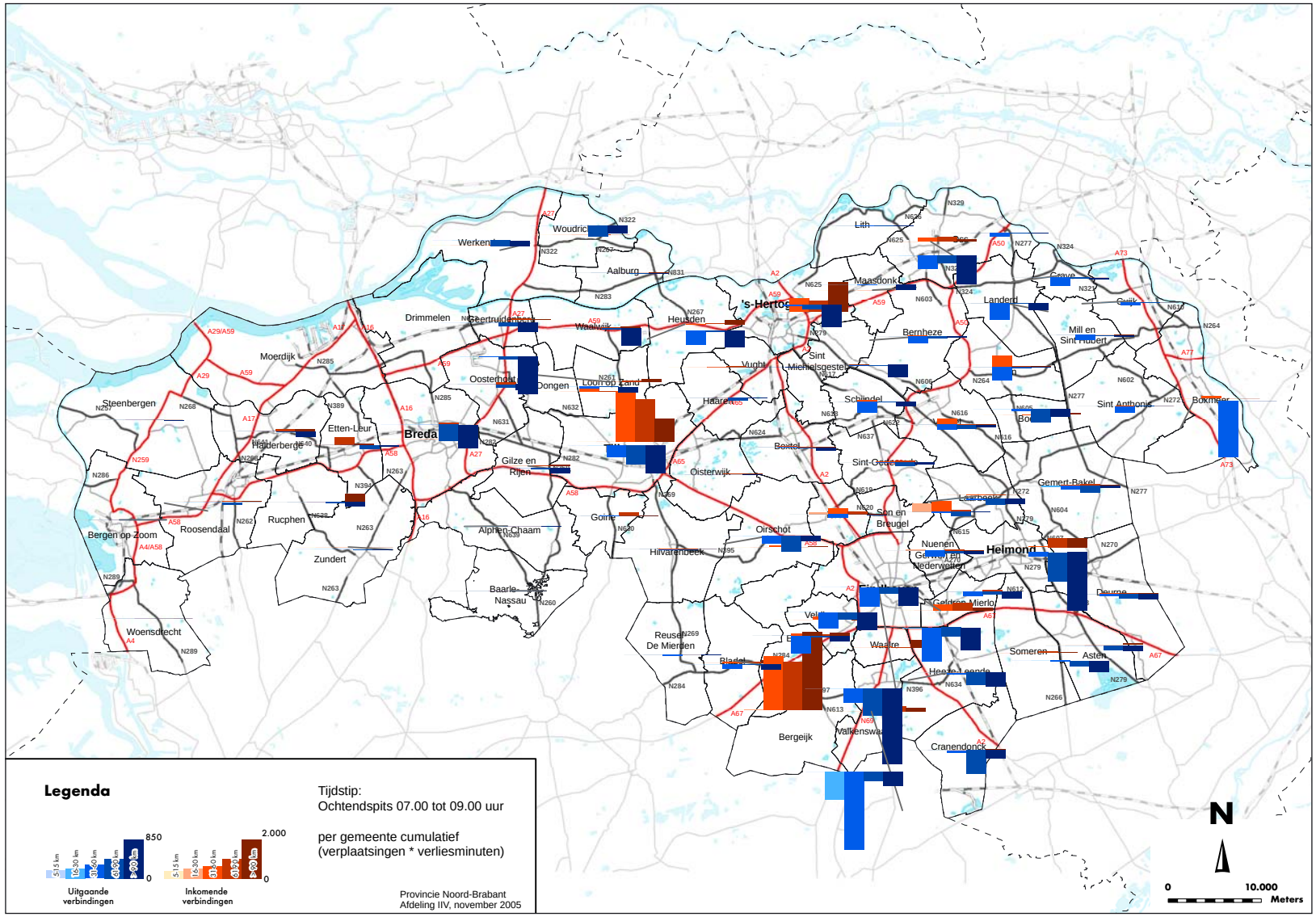
De automobiliteit groeit nog steeds. Naar verwachting zijn de daluren in 2020 vergelijkbaar met de huidige spitsuren. Dit betekent een forse toename van de verkeersdruk. De verwachting is dat de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het reizen per auto in 2020 flink afnemen (Hilbers et al., 2004). Dit is het geval als de wegcapaciteit gelijk blijft en de mobiliteitsgroei doorzet. Van de autoverplaatsingen in, naar en vanuit Noord-Brabant vindt 40% plaats in en tussen de steden in BrabantStad en 29% van de verplaatsingen binnen de rest van de provincie. Hierbij gaat het om het meer landelijke deel (zie figuur 8).

De auto blijft het meest gebruikte vervoermiddel. De komende jaren krijgt het voertuig zelfs een nog dominantere rol. Van de autoverplaatsingen is 80% korter dan 30 kilometer (50% zelfs korter dan15 kilometer). Het autogebruik groeit het sterkst op de afstanden tussen 15 en 30 kilometer (zie figuur). Dit regionale verkeer gebruikt zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. De toename van het autogebruik zit vooral in de verplaatsingen van en naar Noord-Brabant. Ook het aantal verplaatsingen binnen de stedelijke regio's groeit. De kwaliteit van de autobereikbaarheid neemt tot 2020 vooral af in de binnensteden. Datzelfde gaat op voor de bedrijventerreinen rond de grote steden. Dit blijkt ook uit de voertuigverliesuren: tussen1998 en 2020 verdubbelen deze uren. Dit ondanks geplande investeringen in het hoofdwegennet.



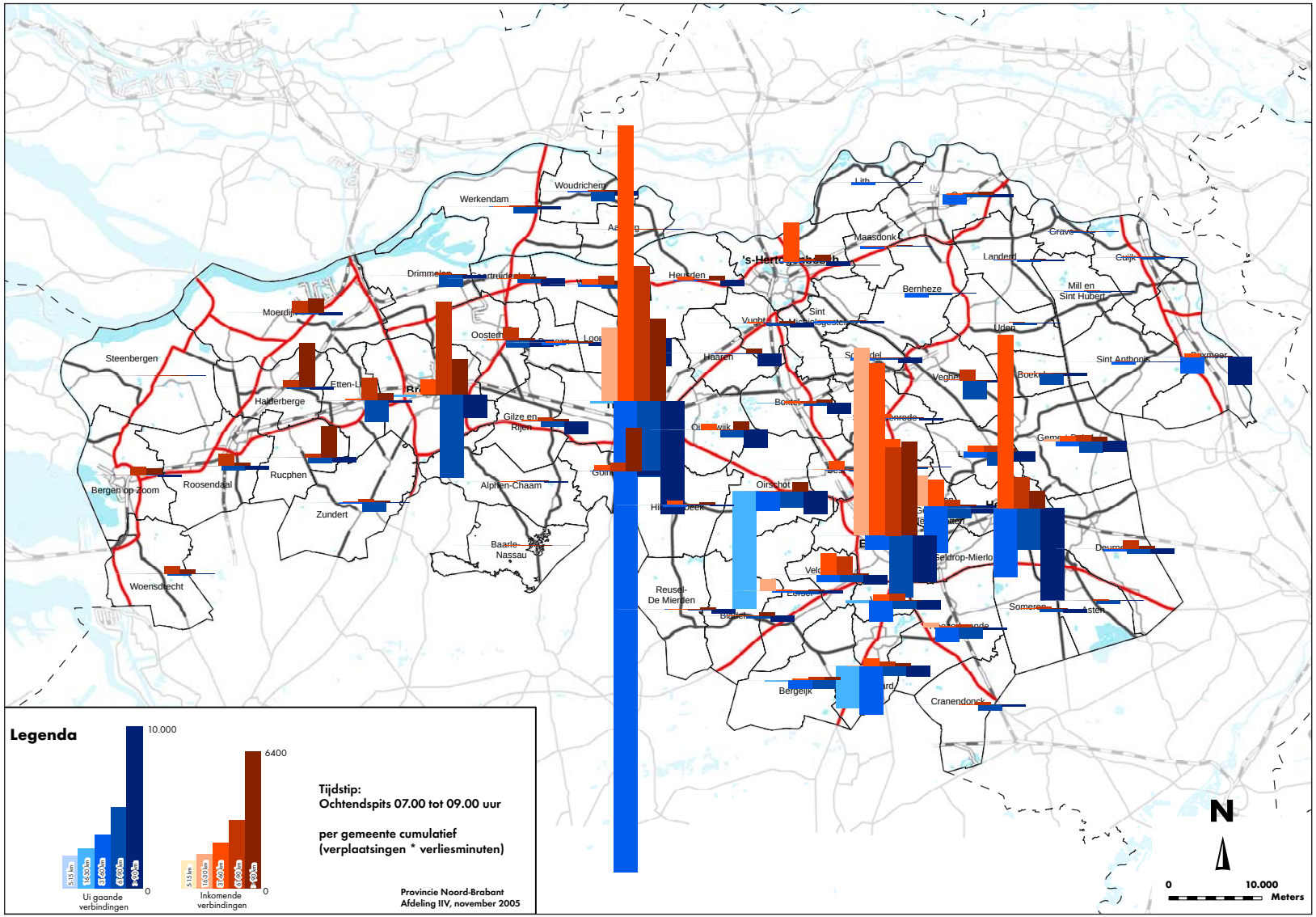
Figuur 8: Procentuele verdeling van de autoverplaatsingen binnen BrabantStad, in de rest van Noord-Brabant en buiten de provincie. (bron: MON 2004)

Inkomende en uitgaande verbindingen 1998

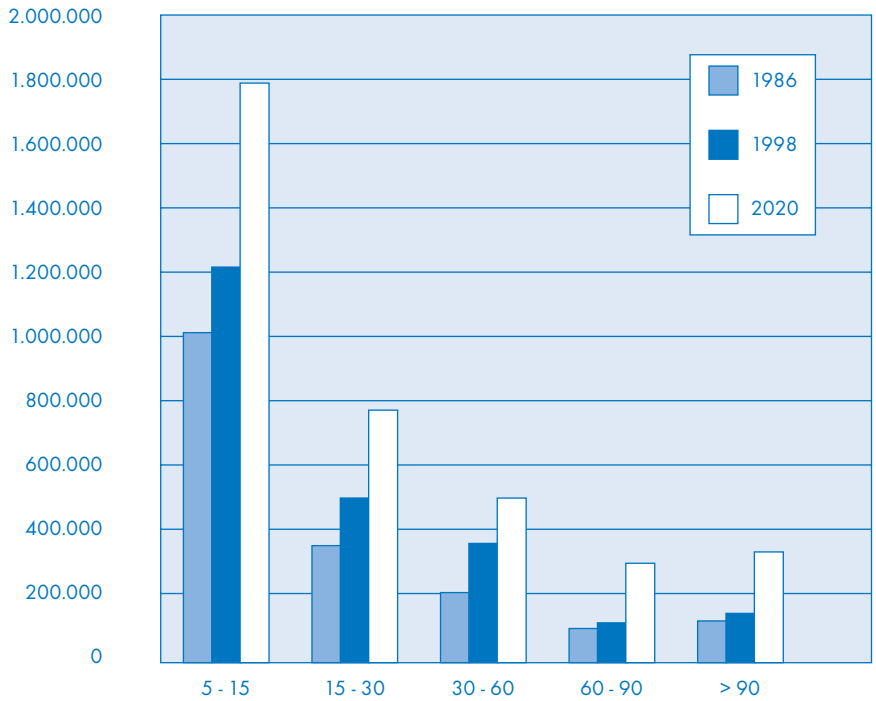


Figuur 9: Bereikbaarheidskwaliteit per gemeente in 1998.

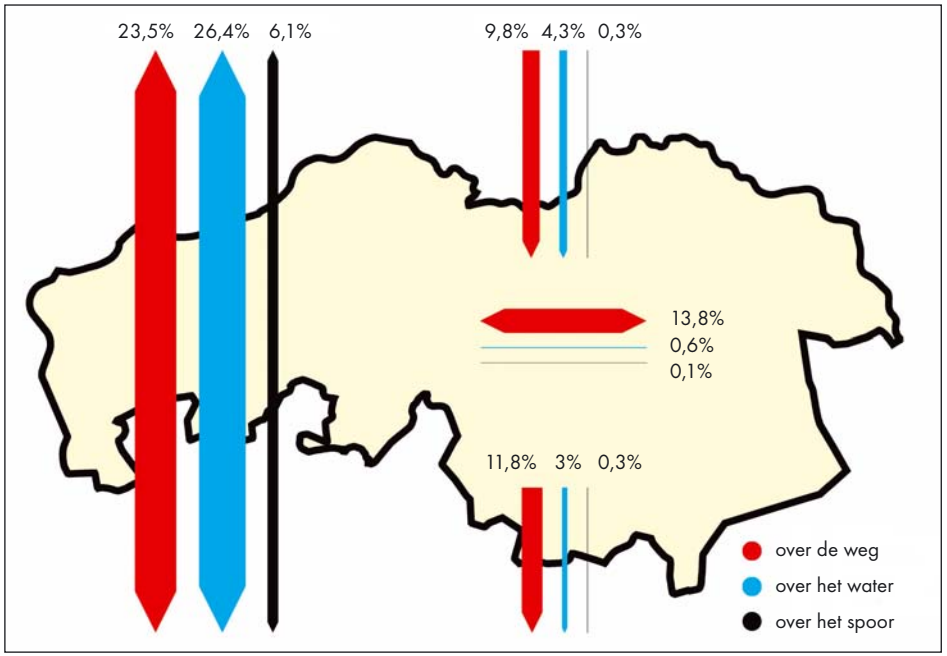
Inkomende en uitgaande verbindingen 2020



Figuur 10: Bereikbaarheidskwaliteit per gemeente in 2020.



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



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

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

Goederenvervoer

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

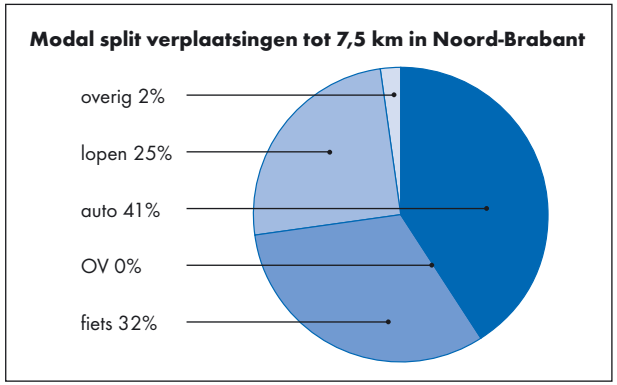
Vergeleken met heel Nederland, vindt in Noord-Brabant relatief veel goederenvervoer plaats over spoor en water. Het overladen van containers van de weg op het water en vice versa neemt jaarlijks met 16% toe. Daarnaast verwacht de Provincie tot 2020 ook een forse toename van het vrachtverkeer over de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

Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de Brabantroute (Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo). De ingebruikname van de Betuweroute geeft ruimte op het Brabantse net. Enerzijds voor vervoer met een herkomst of bestemming in Noord-Brabant anderzijds voor vervoer binnen Noord-Brabant.

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

Fiets

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



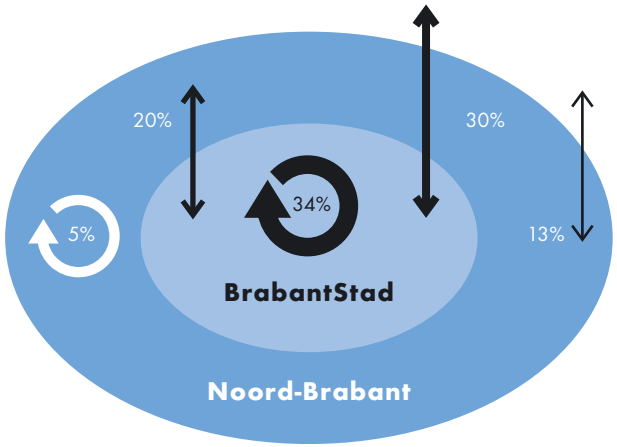
Figuur 13: Modal split van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer.

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

Openbaar vervoer

Na de auto en de fiets staat het openbaar vervoer op de derde plaats in de verplaatsingsranglijst. De OV-verplaatsingen zijn sterk gericht op het stedelijk gebied van BrabantStad. Oftewel de centrumgebieden en het stedelijk kerngebied BrabantStad. Van de OV-verplaatsingen gebeurt 34% binnen BrabantStad, 30% tussen BrabantStad en bestemmingen buiten Noord-Brabant en 20% tussen BrabantStad en de rest van Noord-Brabant (zie figuur 14).

Het openbaar vervoer in Noord-Brabant kent een aantal structurele problemen. Allereerst is het ruimtelijke patroon van Noord-Brabant niet optimaal voor een winstgevend OV-netwerk. Er zijn vooral middelgrote steden, omringd door grotere kernen en veel kleine kernen. Het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal aantal verplaatsingen is relatief laag. Bij ongewijzigd beleid loopt dit aandeel nog verder terug. Verder staat het streekvervoer onder druk door congestie aan de randen van de steden. In het landelijk gebied is het openbaar vervoer niet concurrerend met de auto.



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

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

Luchtvaart

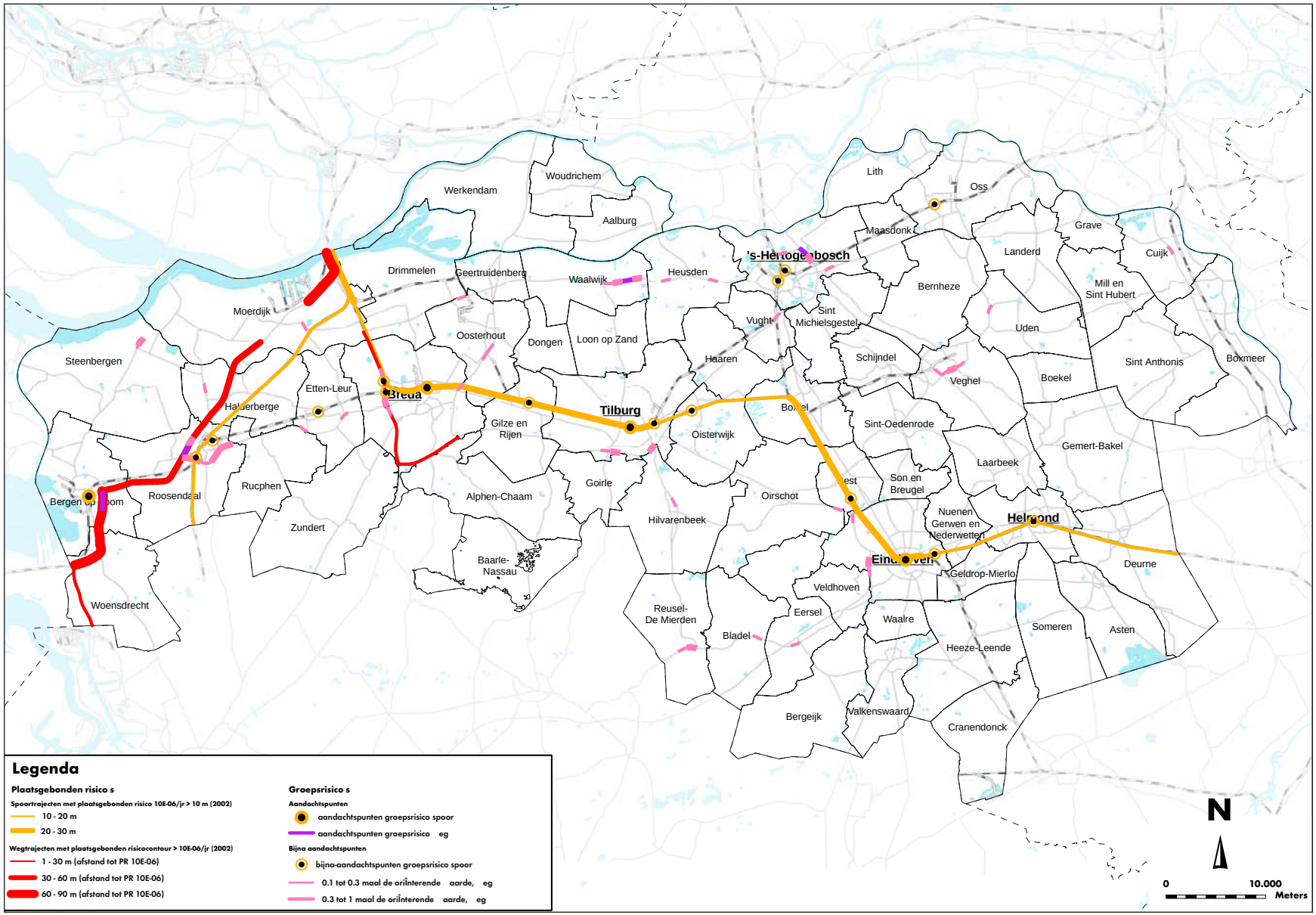
Begin 2007 zullen, als het parlement daartoe besluit, de Provincies bevoegd gezag worden voor regionale en kleine burgerluchthavens, en andere vliegterreinen. Daartoe wordt een wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)' opgesteld. Deze wet omvat regels om de milieuruimte en de externe veiligheidsruimte van luchthavens te bepalen, zowel voor het gebruik van de luchthaven, als voor de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van een luchthaven.

Als bevoegd gezag gaat de Provincie luchthavenregelingen en -besluiten opstellen en handhaven, respectievelijk voor luchtvaartterreinen met en zonder ruimtelijke gevolgen buiten de terreingrenzen. Andere nieuwe taken van de Provincie zijn:

- de zeggenschap over vlootmaatregelen, zoals aanpassing van openingstijden van luchthavens, aanpassing van vliegroutes en beperking van vluchtuitvoering of -tijd;
- het verlenen van incidentele ontheffingen voor helicopterlandingen en ballonvaarten.

In Noord-Brabant doet zich de bijzondere omstandigheid voor van een militaire luchthaven met burger-medegebruik: Eindhoven Airport. De bevoegdheden voor het militaire én burger deel blijven bij de minister van Defensie. De nadrukkelijke weging van de belangen en wensen van de regio, mede in relatie tot het burgermedegebruik van een militaire luchthaven, is een belangrijk aandachtspunt, vooral ook in de richting van de minister van Defensie. De wet RBML maakt een actualisatie van het provinciaal luchtvaartbeleid (2002) nodig. De huidige en toekomstige taken en nieuwe bevoegdheden hebben te maken met vele onderdelen van de provinciale organisatie. Een integrale beleidsafweging EZ/RO/Milieu/Mobiliteit staat daarbij voorop. In de tweede helft van 2006 wordt gewerkt aan de concrete organisatorische inbedding van de nieuwe taken en bevoegdheden, en de stroomlijning met de bestaande werkzaamheden.

Leefbaarheid: Plaatsgebonden- en groepsrisico's

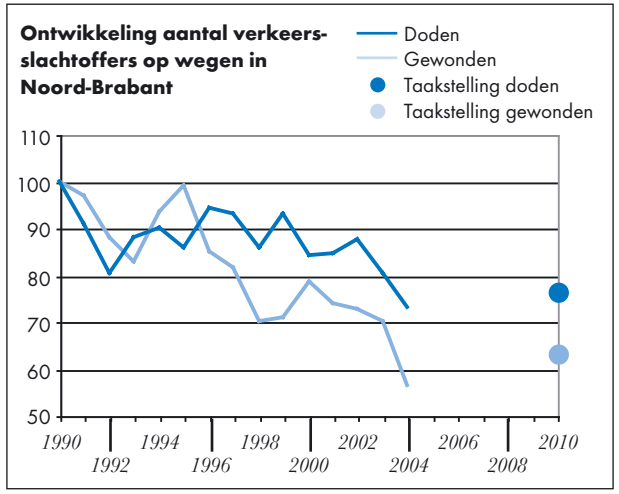


Figuur 16: Risicokaart over de externe veiligheid.

2.3 Sociaal-culturele pijler

Verkeersveiligheid

De Provincie streeft naar een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem. Dit systeem moet zo zijn ingericht dat menselijke fouten geen fatale gevolgen kunnen hebben. De inzet is niet de mens aan te passen aan het verkeer, maar het verkeer aan de beperkingen van de mens. Hierbij houdt de Provincie rekening met kinderen, ouderen en mensen met een functiebeperking. Het gaat dan om een goede afstemming tussen mens, weg en voertuig. Het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Brabant is de afgelopen jaren scherp gedaald. Dit ondanks het sterk toegenomen verkeer. Deze positieve ervaringen bieden echter geen garantie voor de toekomst. Op dit moment worden de regionale overheden geconsulteerd over de wens van het Rijk om de landelijke doelstellingen te verscherpen. Besluitvorming vindt daarover plaats in het najaar van 2006. De scherpe daling van de ongevallencijfers over 2004 en 2005 geldt overigens niet voor alle regio's. In Noord-Brabant is de daling minder dan het landelijk gemiddelde. Dit betekent dat de Brabantse opgave om de doelstellingen te halen relatief groter wordt ten opzichte van andere provincies. Noord-Brabant gaat die uitdaging aan en wil daarom extra aan de (verkeerveilige) weg timmeren!



Figuur 15: Ontwikkeling van verkeersslachtoffers afgezet tegen de taakstelling.

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

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

Sociale veiligheid

Sociale onveiligheid mag voor mensen geen belemmering zijn om zich te verplaatsen; zowel te voet, per fiets als met het openbaar vervoer. In dit laatste geval gaat de sociale veiligheid zowel de chauffeur als de reiziger aan. De vervoerder is verantwoordelijk voor de chauffeur, de Provincie voor de reiziger. Beide belangen vallen echter vaak samen. De Provincie maakt daarom als vervoersautoriteit afspraken met de vervoerder, de gemeenten en handhavers. Dit is nodig om een integraal veiligheidsbeleid vorm te geven. De vervoerder neemt maatregelen die de reiziger ook een veilig gevoel geven. Dit binnen de kaders van de concessieverlening. Uit onderzoek onder reizigers blijkt dat de waardering van het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer varieert: van een rapportcijfer tussen 7,1 en 7,7 in de periode 2001-2003. Wegbeheerders besteden aandacht aan integratie van het veiligheidsbeleid met het sociale beleid. Ook werken ze aan een veilige inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast is er specifieke aandacht voor de sociale veiligheid per fiets. Er zijn helaas geen gegevens voorhanden die informatie geven over het onveiligheidsgevoel op de weg.

Externe veiligheid

Veel Brabanders worden blootgesteld aan risico's die samenhangen met transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor (zie figuur 16). Twee spoorroutes veroorzaken de grootste veiligheidsrisico's: de Brabantroute (Rotterdam-Breda-Tilburg-Eindhoven-Helmond-Venlo) en de route Rotterdam- Roosendaal-Antwerpen. De veiligheidsrisico's op de weg zijn het grootst op het traject A17-A58-A4, op de A16 en rond de steden. De huidige routes gaan grotendeels door drukbevolkte steden en kernen.

Sociale bereikbaarheid

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

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

2.4 Ecologische pijler

Geluidsnormen

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

In 2004 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai doorgevoerd in de Nederlandse geluidwetgeving. De richtlijn richt zich op agglomeraties, inrichtingen en wegbeheerders en zal in twee tranches in werking treden.

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

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

Luchtkwaliteitsnormen

Thans is het Besluit luchtkwaliteit 2005 het vigerende wettelijke beleidskader voor luchtkwaliteitseisen en aanpak van de problematiek. Er wordt echter een nieuw wettelijk kader ontwikkeld, aangeduid als de Wet luchtkwaliteit, die naar verwachting medio 2007 inwerking zal treden. Een belangrijk onderdeel van de nieuwe wet is het Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Noord-Brabant zal de komende jaren een forse inspanning moeten leveren om tijdig aan de Europese luchtkwaliteitseisen te kunnen voldoen. Het voldoen aan deze luchtkwaliteitseisen is enerzijds noodzakelijk vanuit de volksgezondheidsbelangen; anderzijds is het op termijn voldoen aan de luchtkwaliteitseisen een randvoorwaarde om de ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkeling van Noord-Brabant niet te belemmeren. Verkeer en vervoer draagt ook in Noord-Brabant aanzienlijk bij aan de luchtkwaliteit. De Provincie kiest daarom voor een strategie en werkwijze waarbij luchtkwaliteit en het verkeers- en vervoersbeleid geïntegreerd en samenhangend worden uitgewerkt.

Huidige situatie

Gemeenten waar een (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen is geconstateerd zijn wettelijk verplicht een 'actieplan' op te stellen. Hierin worden de acties en maatregelen opgenomen om te bewerkstelligen dat overschrijding of dreigende overschrijding van een grenswaarde zo spoedig mogelijk wordt beëindigd of zoveel mogelijk wordt voorkomen. Bij het opstellen van deze plannen wordt de Provincie doorgaans betrokken. Daarbij draagt de Provincie zorg voor een integraal, dat wil zeggen, met de diverse beleidsterreinen (ecologie, verkeer en vervoer en energie) afgestemd advies, de coördinatie en de doorgeleiding van plannen naar het Rijk.

De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren flink verbeterd. Voor de meeste stoffen voldoet de Brabantse lucht aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Ook de concentraties fijn stof en stikstofdioxide zijn afgenomen. Toch is er op veel plaatsen nog steeds een overschrijding van de normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Deze problemen openbaren zich landelijk gezien het sterkst in Noord-Brabant. Problemen met stikstofdioxide komen vooral voor rond de grote steden 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Breda. De fijnstofproblematiek is veel breder verspreid over de provincie.

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

Dit geldt zowel voor fijn stof als voor stikstofoxides. Daarnaast zijn ook industrie, landbouw en huishoudens behoorlijke luchtvervuilers.

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

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

Om die reden streeft de Provincie naar een vervroegde invoering van de meest vergaande Europese milieunorm voor het openbaar vervoer: de EEV-norm. Deze norm brengt de uitstoot van fijn stof en stikstofoxides terug tot vrijwel nihil. De uitstoot van CO_2 blijft wel op een vergelijkbaar peil.

De Provincie wil deze lijn op verantwoorde wijze ook doortrekken naar andere delen van het Brabantse wagenpark. Voorwaarde is dan wel dat zij zeggenschap krijgt in het prijsbeleid voor verkeer en vervoer.

Energiebesparing

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

De Provincie verwacht dat vooral de zogenoemde schone brandstoffen en biotransportbrandstoffen bijdragen aan de oplossing van de luchtvervuiling door

het verkeer- en vervoer. Datzelfde geldt voor (nieuwe) motortechnieken en duurzame mobiliteit. Ook gedragsveranderingen, zoals meer fietsen of zuiniger rijden, dragen bij aan de oplossing.

De ambities op deze gebieden zijn opgenomen in de dynamische beleidsagenda 2006 - 2010 van het PVVP. De energie- en klimaataspecten zijn onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Verbeteren Luchtkwaliteit en het thema leefbaarheid in het nieuwe Provinciale Milieubeleidsplan.

Ontsnippering

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

Naast verdroging en vermesting, is versnippering één van de belangrijkste oorzaken van de verslechterde natuurwaarden in Noord-Brabant.

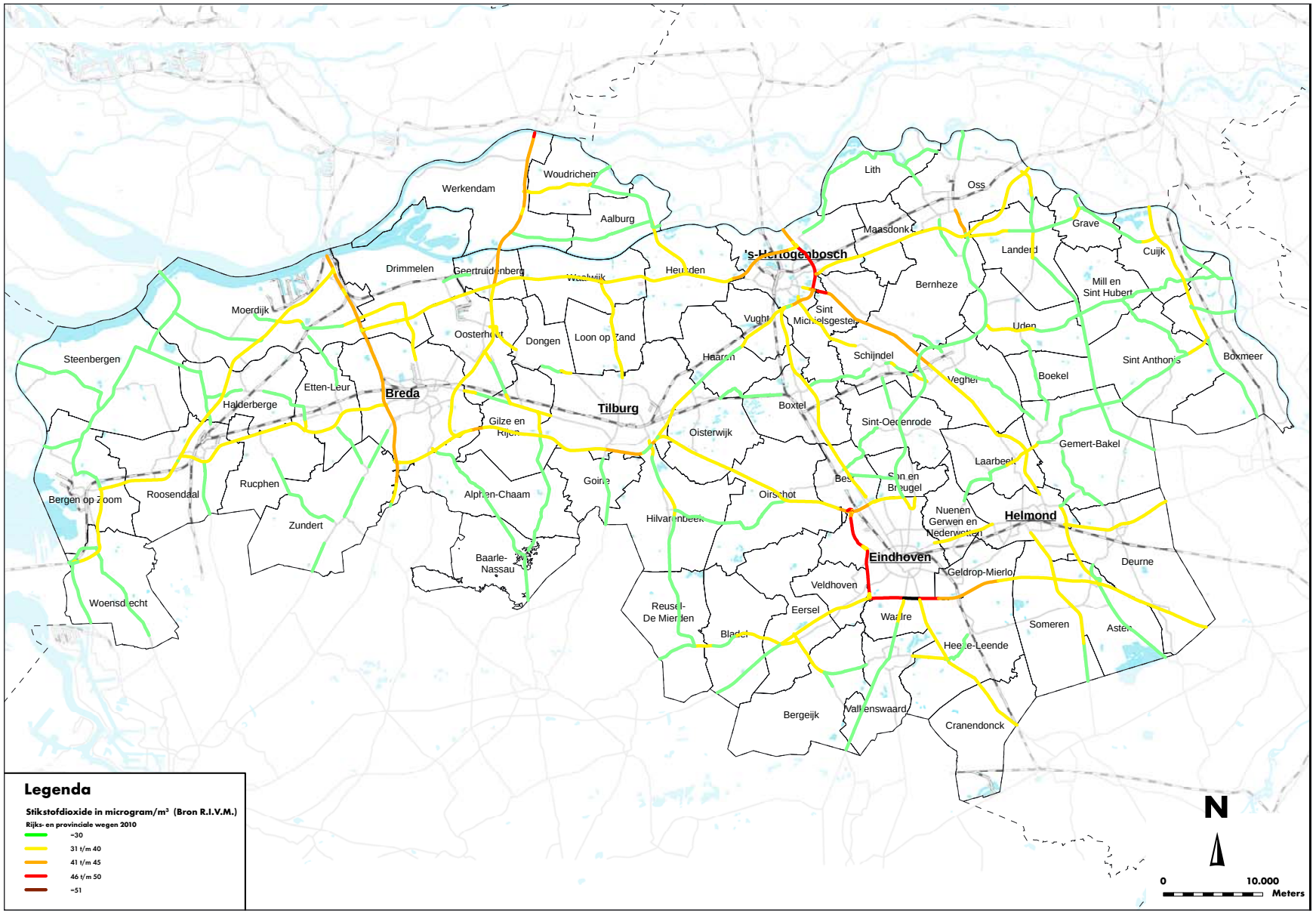
Bij het analyseren van de versnippering in Noord-Brabant blijkt dat kruisingen van de Provinciale wegen met de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Groene Hoofdstructuur (GHS) knelpunten zijn.

In 1998 hebben Gedeputeerde Staten de nota Ontsnippering vastgesteld. Hierin staan 216 ontsnipperingsknelpunten en bijna vierhonderd nieuwe voorzieningen. Inmiddels is 80 % van de knelpunten voorbereid, aanbesteed en daadwerkelijk uitgevoerd. Als enige Provincie heeft Brabant de ontsnippering op deze schaal én op een projectmatige manier aangepakt. De aangelegde voorzieningen zoals dassentunnels, ecoduikers en kleinwildtunnels worden goed gebruikt. De totale projectkosten zijn geschat op 18 miljoen euro voor vierhonderd voorzieningen. Hierbij zitten niet de grotere faunavoorzieningen. Een voorbeeld daarvan zijn de drie geplande natuurbruggen over de N396 Valkenswaard - Heeze-Leende, de N261 Tilburg - Waalwijk en de N324 Oss - Grave.

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

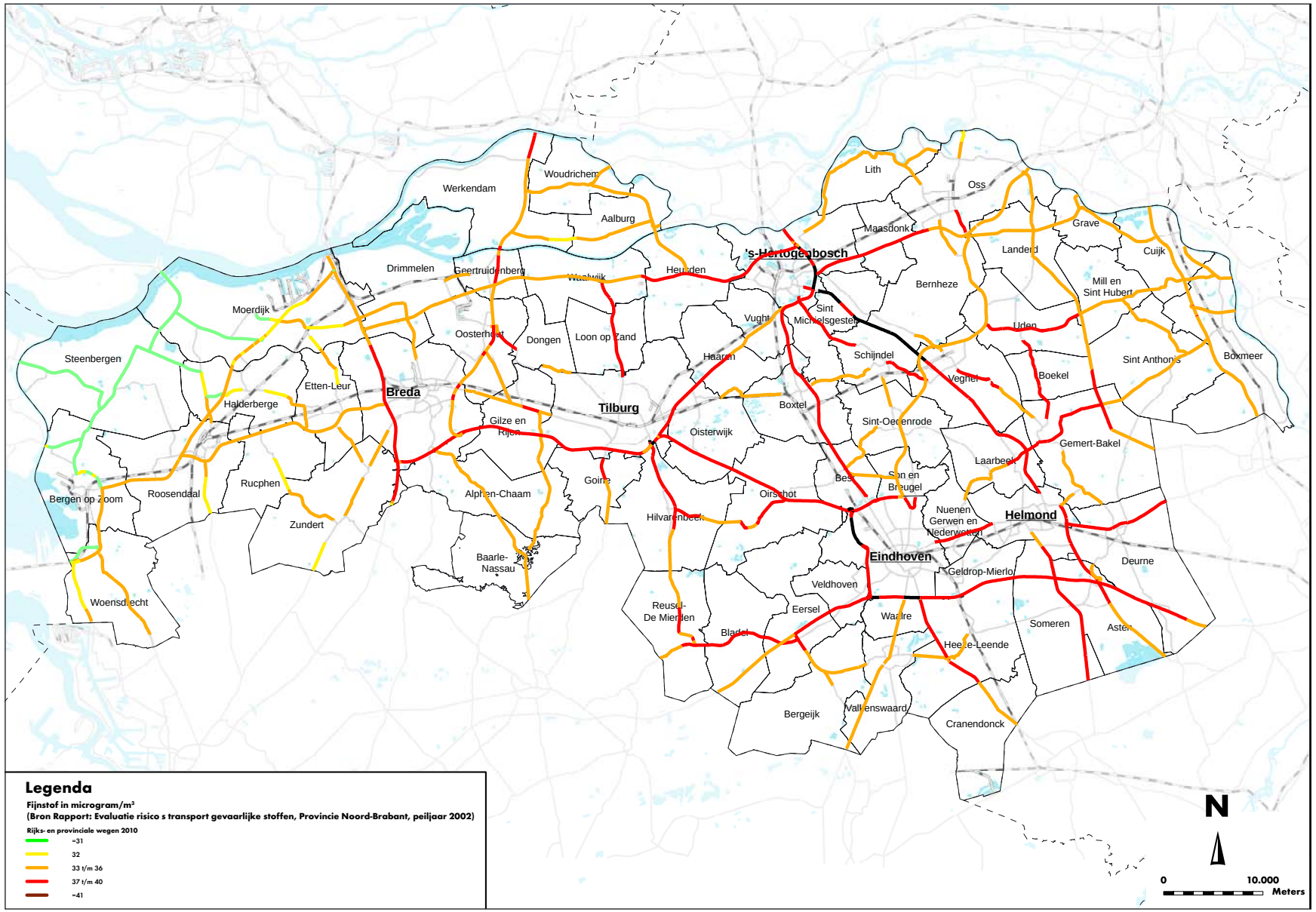
De Provincie wil Noord-Brabant zichtbaar beter maken voor mens en dier. Het creëren van een maatschappelijk draagvlak en het communiceren met de mensen in deze provincie dragen hier zeker aan bij.

Leefbaarheid: Stikstofdioxide (NO_2)



Figuur 17: Knelpunten in de luchtkwaliteit door stikstofdioxide.

Leefbaarheid: Fijn stof (PM10)



Figuur 18: Knelpunten in de luchtkwaliteit door fijn stof.

3 Netwerkbenadering

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

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

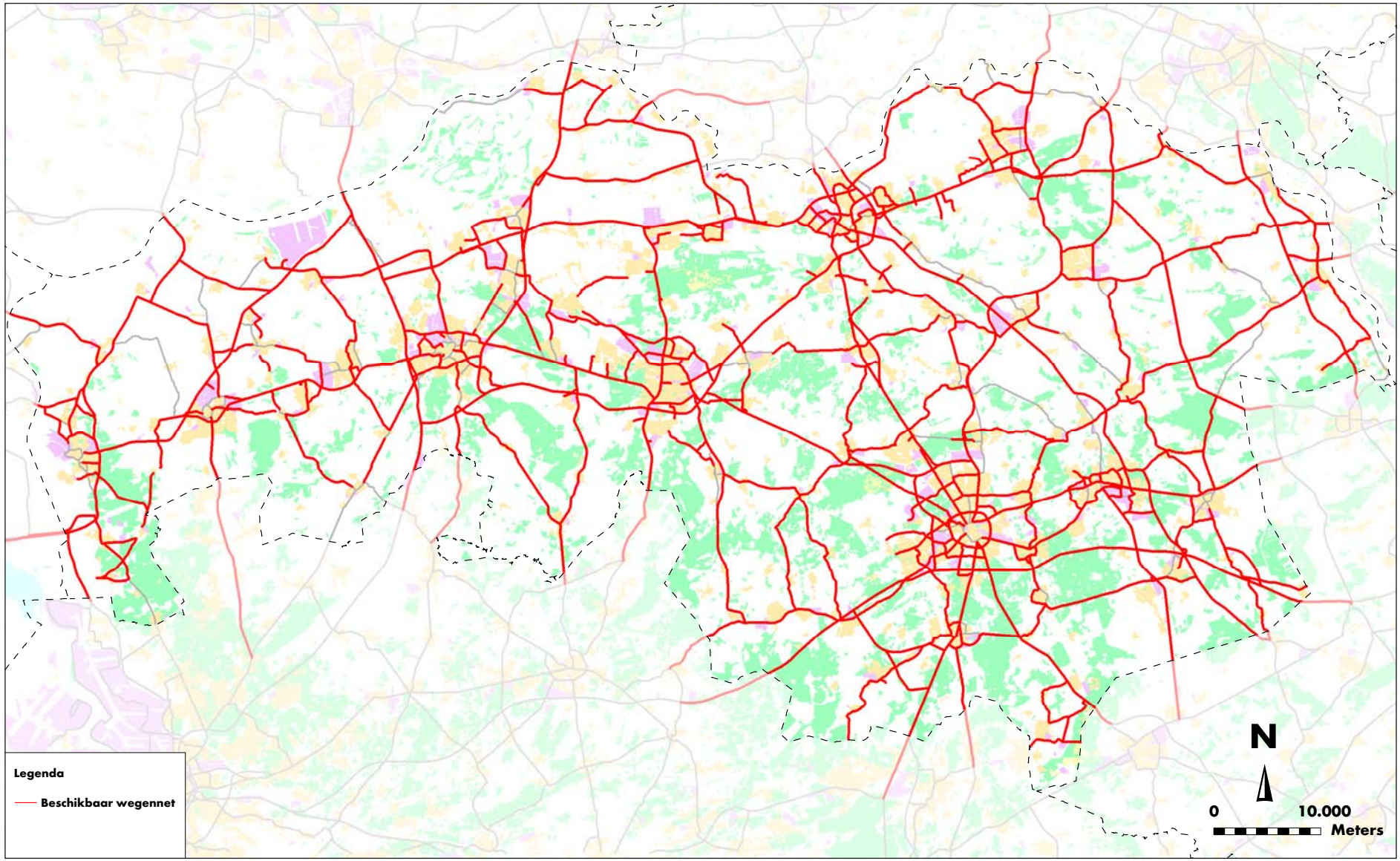
3.1 Beter Bereikbaar Brabant

Beschikbaar wegennet

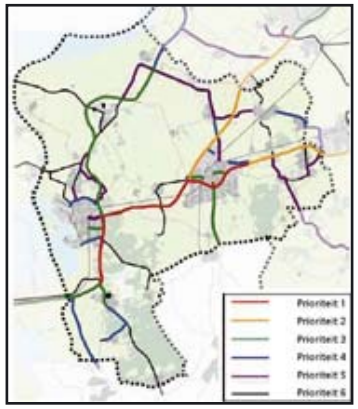
De Provincie heeft, samen met de GGA-regio's, de regionale netwerkvisies opgesteld. Dit onder de noemer Beter Bereikbaar Brabant (BBB). Deze visies richten zich primair op autobereikbaarheid. Hierbij zijn verkeersveiligheid en leefbaarheid als randvoorwaarden meegenomen. Ook het Samenwerkingsverband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

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

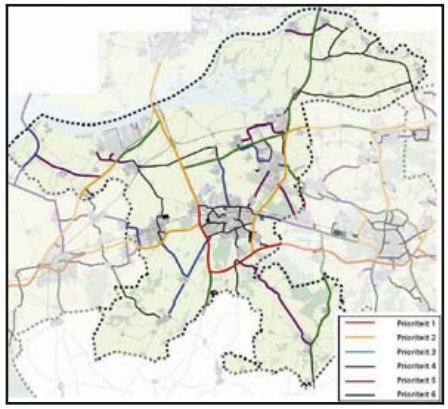
Beschikbaar wegennet



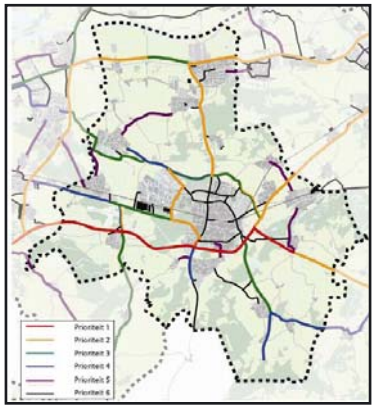
Figuur 19: Beschikbaar wegennet Beter Bereikbaar Brabant.



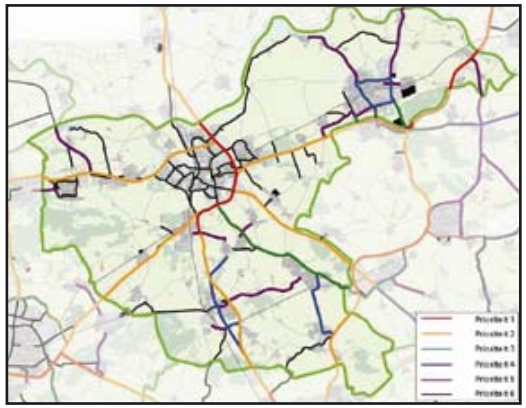
Figuur 20: Regelstrategie BBB, regio West-Brabant.



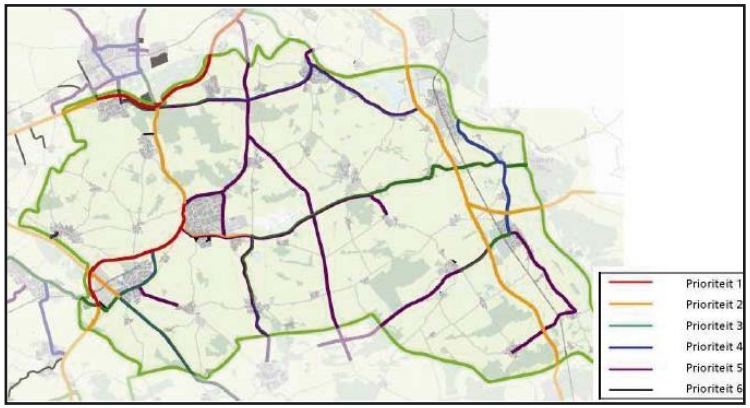
Figuur 21: Regelstrategie BBB, regio Breda.



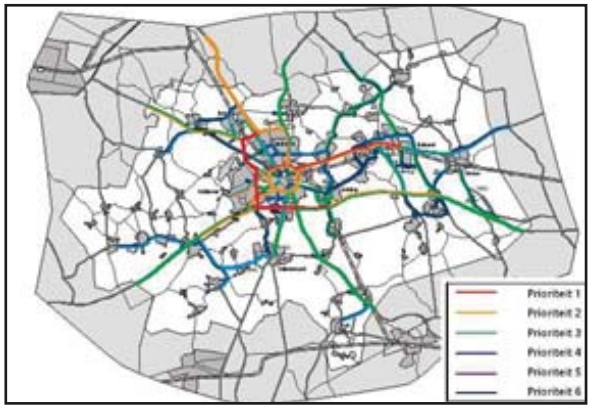
Figuur 22: Regelstrategie BBB, regio Tilburg.



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



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



Figuur 25:
Regelstrategie BBZOB (SRE)

Regelstrategie

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

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

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

Overzicht geaccepteerde snelheid

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

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

Beoordelingskader

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

Deze beoordelingscriteria maken het mogelijk om voor de belangrijke verkeers- en vervoersrelaties de feitelijke reistijden te beoordelen. Hiermee ontstaat een beeld van de bereikbaarheidsknelpunten voor het autoverkeer in de regio's. Alle wegbeheerders conformeren zich hieraan. Daaruit vloeit een gezamenlijk opgesteld regionaal maatregelenpakket voort. Hierin staan concrete benuttings- of infrastructurele maatregelen opgenomen om de problemen in samenhang op te lossen. De feitelijke resultaten van de regionale netwerkvisies zijn in aparte rapportages per regio vastgelegd.

Beheer beschikbaar wegennet

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

a. de wegen met een (inter)nationale/bovenregionale functie (de huidige autosnelwegen) blijven in beheer van het Rijk;

b. de categorie duurzaam veilig van (gebieds)ontsluiti ngswegen buiten de bebouwde kom valt uiteen in twee delen. Type A zijn de gebiedsontsluitingswegen met een overwegend regionale functie en een beperkte lokale functie. Type B zijn de gebieds-ontsluitingswegen met een overwegend lokale functie. Deze tweedeling blijft gehandhaafd;

c. de gebiedsontsluitingswegen van het type A vormen het Regionaal Verbindend Net en vallen onder beheer van de Provincie;

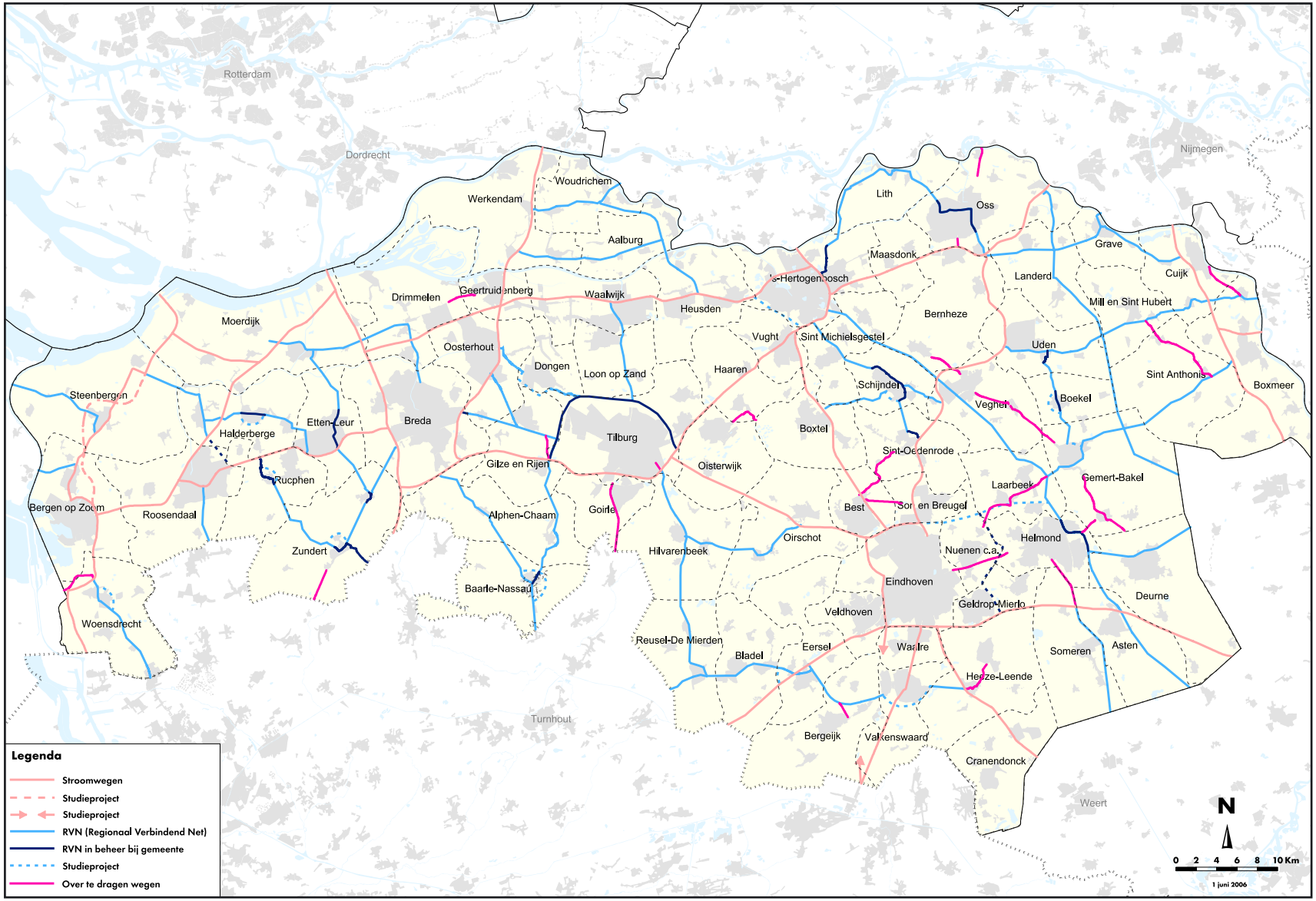
d. de gebiedsontsluitingswegen van het type B zijn géén onderdeel van het Regionaal Verbindend Net. Deze vallen onder beheer van de gemeenten;

e. uitzondering hierop zijn de wegen in de stedelijke regio's. Die hebben naast de regionale functie ook een belangrijke lokale functie. Deze wegen behoren wel tot het Regionaal Verbindend Net, maar blijven onder beheer van de gemeenten. Voorbeelden zijn de Industrielaan in Uden en de noordwesttangent in Tilburg;

f. het hoofdwegennet (auto(snel)wegen) en het regionaal verbindend net vormen daarbij zoveel mogelijk een gesloten wegennet. Dit is nu ook het geval.

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

Hiërarchische opbouw wegennet



Figuur 26: Hiërarchische opbouw wegennet

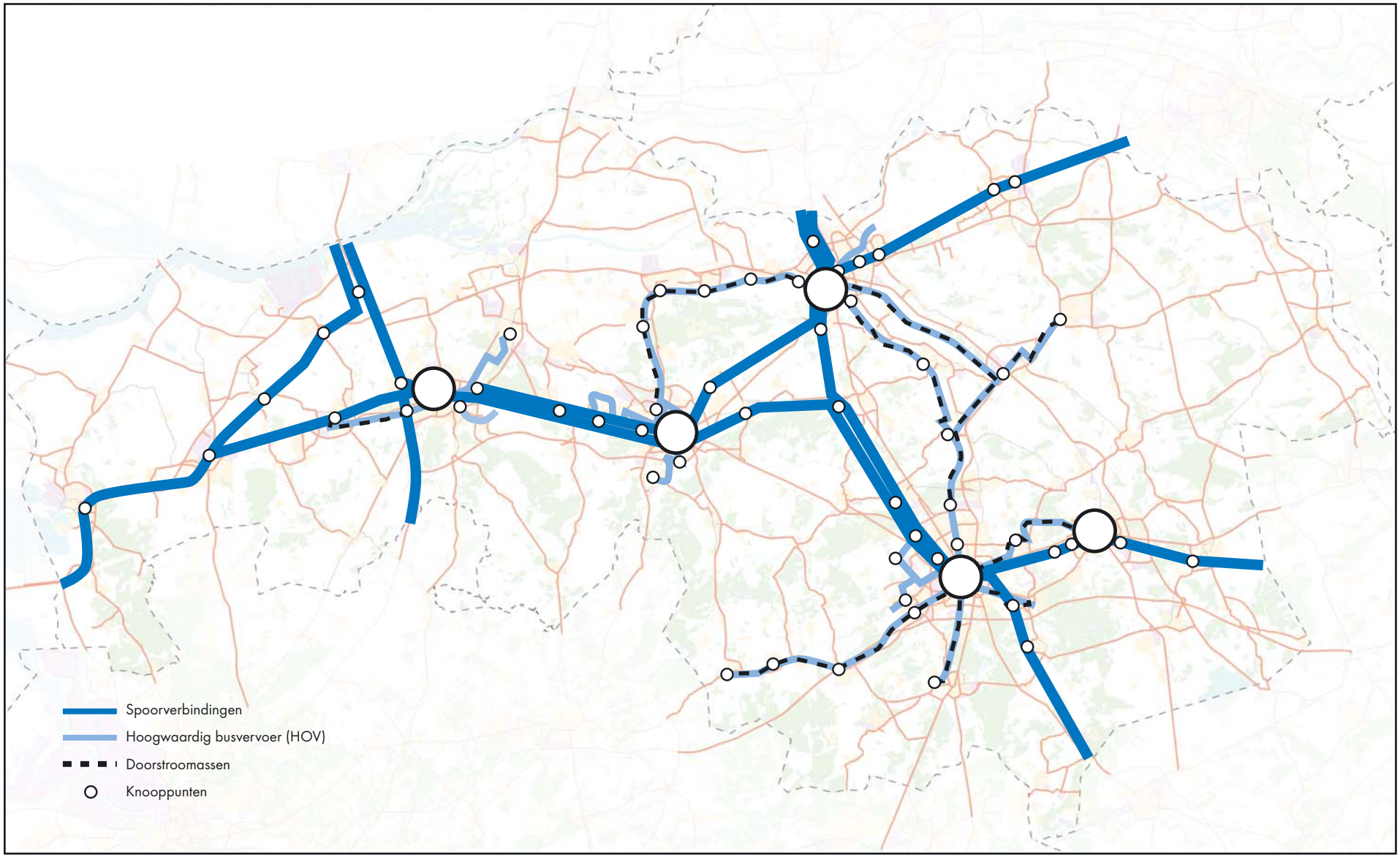
3.2 OV-netwerk BrabantStad

Openbaar vervoer kan een bijdrage leveren aan een goede bereikbaarheid. Het kan daarmee bijdragen aan de economische vitaliteit en leefbaarheid van het stedelijk netwerk BrabantStad. Daarvoor werken de Provincie, de vijf grote Brabantse steden (Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond) en het SRE gezamenlijk aan de realisatie van OV-netwerk BrabantStad. OV-netwerk BrabantStad heeft verbeteringen op drie schaalniveaus voor ogen: nationaal/internationaal (verbindingen met andere stedelijke netwerken), het niveau van BrabantStad (verbindingen tussen de vijf grote steden in Noord-Brabant) en op het niveau van de stad met het stedelijk kerngebied BrabantStad.
De visie van BrabantStad omvat een openbaar vervoernetwerk dat bijdraagt aan de leefbaarheid en vitaliteit van vooral de binnensteden. Dit netwerk is tevens van belang voor de aansluiting van de economische kerngebieden in Noord-Brabant op de Randstad. Het OV-netwerk BrabantStad bestaat uit drie bouwstenen:

- spoor: ambitie is een stapsgewijze verhoging van de frequenties op de randstadcorridors waarvan ook de verbindingen tussen de vijf grote steden in Noord-Brabant profiteren;
- knooppunten: de ontwikkeling van de centrale stadstations tot nieuwe centra voor wonen, werken en recreëren staat de komende jaren voorop. Daarnaast wordt gewerkt aan stadsrandknopen met ruimte voor transferia en nieuwe ontwikkelmogelijkheden;
- HOV: met hoogwaardig busvervoer kunnen verplaatsingen in de stedelijke agglomeraties verbeterd worden.

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

OV-netwerk BrabantStad

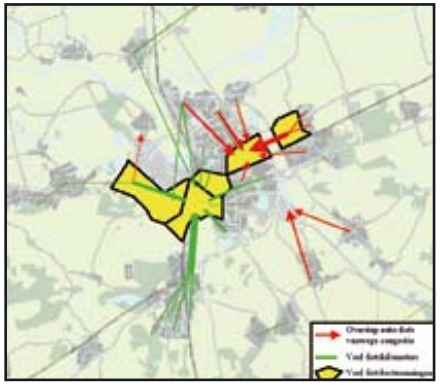


Figuur 27: OV-netwerk BrabantStad.

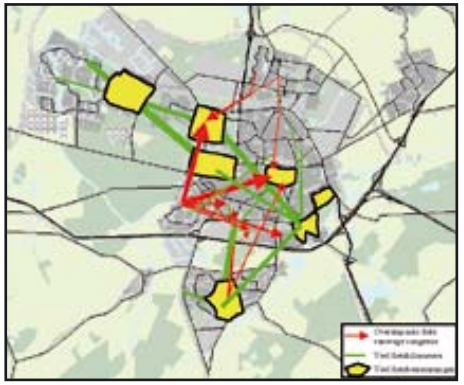
3.3 Fietsnetwerken inclusief 'Kansen voor de fiets'

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

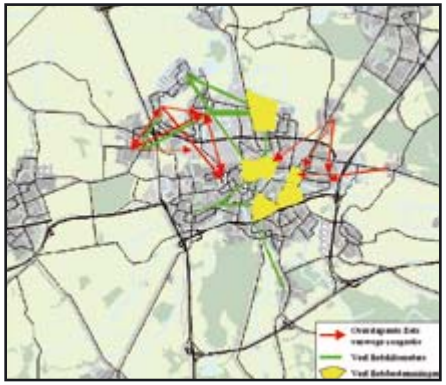
De fietsverbindingen in het regionale fietsnetwerk moeten voldoen aan de kwaliteitseisen voor verkeersveiligheid, sociale veiligheid, directheid en comfort. Toetsing van de maatregelen gericht op autobereikbaarheid moet daarom altijd plaatsvinden. Het criterium is dan de mate waarin zij bijdragen of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



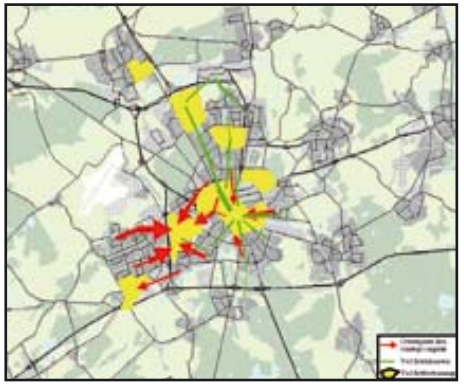
Figuur 28: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, 's-Hertogenbosch.



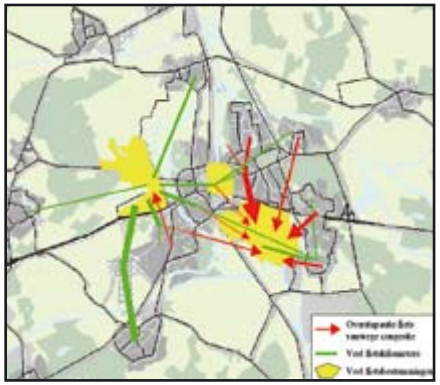
Figuur 29: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Tilburg.



Figuur 30: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Breda.



Figuur 31: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Eindhoven.



Figuur 32: Kansrijke fietsrelaties en -gebieden, Helmond.

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

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

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

3.4 Kwaliteitsnet goederenvervoer

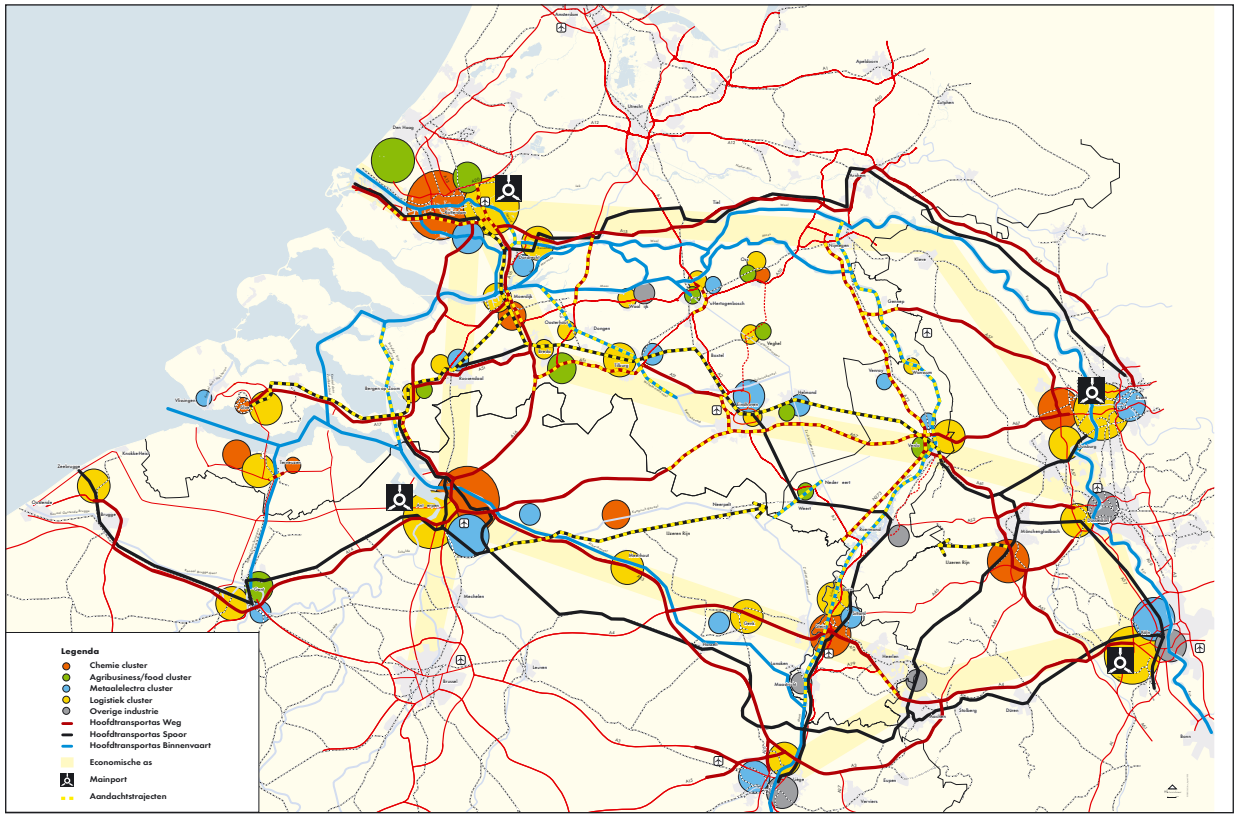
Het goederenvervoer stelt zijn eigen eisen aan de infrastructuurnetwerken. Het kwaliteitsnet goederenvervoer is een netwerk bestaande uit weg-, water- en spoorverbindingen (multimodaal) dat bij uitstek geschikt is om het goederenvervoer doelmatig en veilig af te wikkelen. Het doel van het kwaliteitsnet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

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

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

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

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



Figuur 33: Goederenvervoernetwerk Inco-Delta

3.5 Prijsbeleid

We naderen in Nederland, en ook in Noord-Brabant, de grenzen van de mogelijkheden om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte. Vooral de bereikbaarheid van de steden komt steeds meer onder druk te staan. Door ruimtegebrek zijn steeds duurdere oplossingen nodig. Denk daarbij onder meer aan dubbeldeks wegen en ondergronds bouwen. Maar de financiële ruimte voor dergelijke investeringen ontbreekt. Ook stellen leefbaarheidseisen in toenemende mate grenzen aan de uitbreidingsmogelijkheden van het verkeerssysteem. Dat geldt vooral voor de eisen aan de luchtkwaliteit ter bescherming van de gezondheid. Daarmee is het steeds belangrijker om te kunnen beschikken over een aanvullend instrumentarium. Dat moet de balans tussen vraag en aanbod herstellen. Prijsbeleid is een dergelijk instrument. Bij dreigende overbelasting van het systeem wordt de prijs van de mobiliteit verhoogd. Dit tot een niveau waarop vraag en aanbod weer met elkaar in evenwicht zijn.

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

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

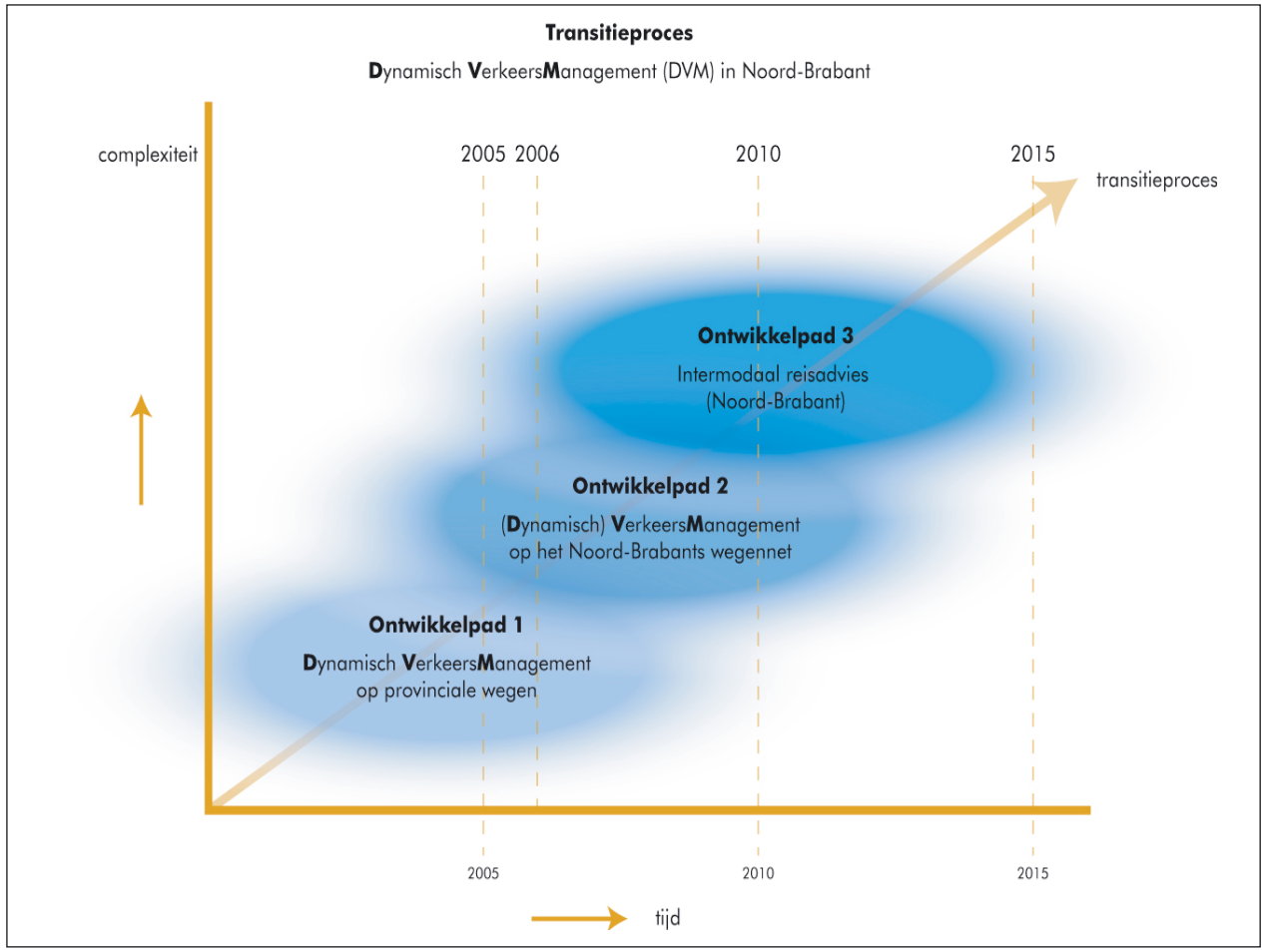
Bovenstaande doet niets af aan het feit dat de lokale overheden zelf die zaken aanpakken waarvoor ze als wegbeheerder verantwoordelijk zijn. En voor zaken die ze lokaal, zonder regionale afstemming, kunnen oplossen.

3.6 Dynamisch Verkeersmanagement

DVM-strategie gebaseerd op drie ontwikkelpaden

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is een kansrijk instrument dat bijdraagt aan de PVVP-doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. De ontwikkeling van DVM kent drie ontwikkelpaden. Deze overlappen deels in de tijd. De ontwikkelpaden vormen samen een overgangsproces dat in het eindbeeld leidt tot de toepassing van DVM in het hele verkeers- en vervoersysteem. De ontwikkelpaden zijn als volgt te karakteriseren:

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



Figuur 34: Transitieproces en ontwikkelpaden Dynamisch Verkeersmanagement.

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

Inzet op alle drie de ontwikkelpaden

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

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

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