

Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket West-Brabant West

30 oktober 2024

STUDIO — BEREIKBAAR



TwynstraGudde

Inhoudsopgave

01. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	
1.2 Context	
1.3 Resultaat	
1.3 Aanpak & Proces	
02. Opgaven en doelen	8
2.1 Wat voor regio is West-Brabant West nu?	
2.2 Opgaven in de regio	
2.3 Wat voor regio willen we zijn in de toekomst?	
2.4 Ambitie en doelen van het MMMP	
03. MMMP	16
3.1 Overzichtskaart	
3.2 Lijst van maatregelen	
04. Factsheets	19

01. Inleiding



1.1 Aanleiding: uitvoeringsafspraken a.d.h.v. Ontwikkelperspectief NOVEX Stedelijk Brabant

De stedelijke regio West-Brabant is onlangs gesplitst in een oostelijk en een westelijk deel. West-Brabant West bestaat uit de gemeenten Halderberge, Roosendaal, Woensdrecht, Steenberg, Bergen op Zoom, Moerdijk en Rucphen en het waterschap Brabantse Delta. De regio is onderdeel van het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant.

De stedelijke regio's in Brabant zijn volop in ontwikkeling. De bevolking van Brabant groeit naar verwachting richting de drie miljoen inwoners in 2050 (Bron: verstedelijkingsstrategie Brabant 2040). Ook de economie in Brabant groeit de komende decennia door. Brabantbreed is er dus een forse woningbouw- en verstedelijkingsopgave, met als zwaartepunt in de stedelijke regio's: 's-Hertogenbosch, Breda-Tilburg, West-Brabant West en Zuidoost-Brabant. Dit heeft zijn weerslag op het stedelijk mobiliteitssysteem: de vraag naar mobiliteit neemt toe en verplaatsingspatronen veranderen.

Het huidige mobiliteitssysteem in stedelijk Brabant is onvoldoende voorbereid op deze woningbouw- en verstedelijkingsopgave. In het BO MIRT 2022 zijn daarom de hoofdkeuzes voor het concept Ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant vastgesteld en is afgesproken om per stedelijke regio een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen op te stellen. Daartoe is dit Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP) voor de Stedelijke Regio West-Brabant West opgesteld

Afsprakenlijst BO-MIRT 2022: *“Om de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per stedelijke regio te kunnen accommoderen wordt voor elke stedelijke regio een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen opgesteld (inclusief kosten, financiering en fasering). Deze pakketten faciliteren de gewenste mobiliteitstransitie en de beoogde schaa sprong in het OV-systeem. Hierin worden de uitgangspunten van nabijheid en duurzame mobiliteit vertaald in concrete doelstellingen en maatregelen en worden onder andere de volgende aspecten meegenomen: bereikbaarheid van werklocaties, een sturende parkeeraanpak, een passende OV-exploitatie, mobiliteit voor iedereen, stadslogistiek, herinrichting/herrotering stedelijke hoofdstructuur auto en de relatie met goederennetwerken.”*



Ontwikkelperspectief en eerste uitvoeringsafspraken Stedelijk Brabant 2040
 Een nieuwe koers voor een duurzame ontwikkeling van de stedelijke regio's van Brabant
 Stuurgroep NOVEX Stedelijk Brabant 26 oktober 2023

1.2 Context

In 2022 is door het Rijk, provincie, gemeenten en waterschappen een Verstedelijkingsstrategie voor Brabant 2040 opgesteld. In deze Verstedelijkingsstrategie hebben de samenwerkende partijen de opgaven onderzocht en de kernwaarden benoemd die aan de basis staan van de aanpak. Die zijn vertaald naar 5 ontwikkelprincipes:

1. Bodem en water als basis voor de verstedelijking.
2. Landschap en natuur groeien mee met verstedelijking.
3. Nieuwe woningen versterken bestaande stad en dorp.
4. Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp.
5. Kwalitatieve werkgebieden als randvoorwaarden voor en circulaire economie.

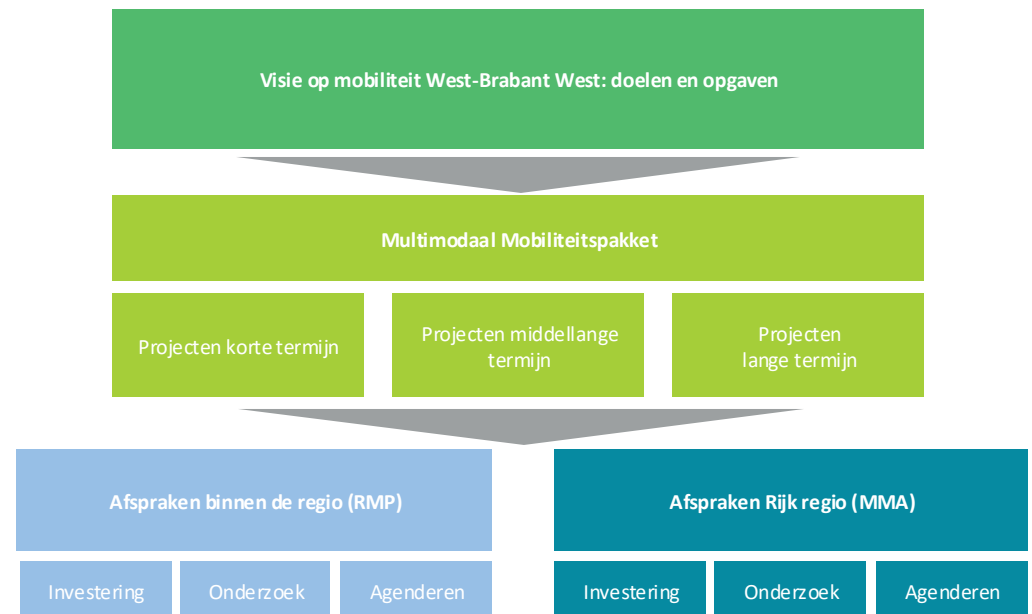
Parallel aan het opstellen van deze Verstedelijkingsstrategie is de Verstedelijkingsstrategie voor de regio West-Brabant West opgesteld, waarin ook deze ontwikkelprincipes centraal staan. Vervolgens is in 2023/2024 een Regionale Investeringsagenda opgesteld voor de regio West-Brabant West, waarin is onderzocht welke interventies op regionale schaal nodig zijn om de gewenste duurzame ontwikkeling mogelijk te maken.



1.3 Resultaat: Mobiliteitspakket als basis voor afspraken tussen Rijk en regio en binnen de regio

Het Meerjarig Multimodaal mobiliteitspakket bestaat uit een visie op mobiliteit in West-Brabant West. Hierin worden de doelen en opgaven voor de regio benoemd, waarvoor de Verstedelijkingsstrategie als basis dient. Vervolgens worden projecten op korte, middellange en lange termijn benoemd, die als basis dienen voor:

- Afspraken binnen de regio. Het RMP (regionaal mobiliteitsprogramma) is van oudsher het stuk waarmee de regio (in dit geval West-Brabant (West)) afspraken maakte met de Provincie Noord-Brabant tijdens de Ontwikkelstag van december. Het RMP wordt dit jaar (nog) opgesteld door de Regio West-Brabant (RWB).
- Afspraken tussen Rijk en regio. De Multimodale Mobiliteitsagenda Zuid-Nederland (MMA) wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW en provincie Noord-Brabant en Limburg, allen vertegenwoordigd in SmartwayZ.NL. Op basis van MMA zijn we in staat in het BO MIRT 2025 concrete afspraken te maken over een samenhangend pakket aan maatregelen voor Zuid-Nederland voor de periode tot 2040. In deze agenda wordt een gedeeld beeld gecreëerd over de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid en worden afspraken over de urgentie, aard, omvang en aanpak van bovenregionale opgaven gemaakt. De MMA focust dus op afspraken tussen Rijk en regio. De MMMP's dienen hiervoor als basis, samen met verstedelijkingsopgaven, regionale ontwikkelperspectieven, gebiedsverkenningen en bereikbaarheidsverkenningen.



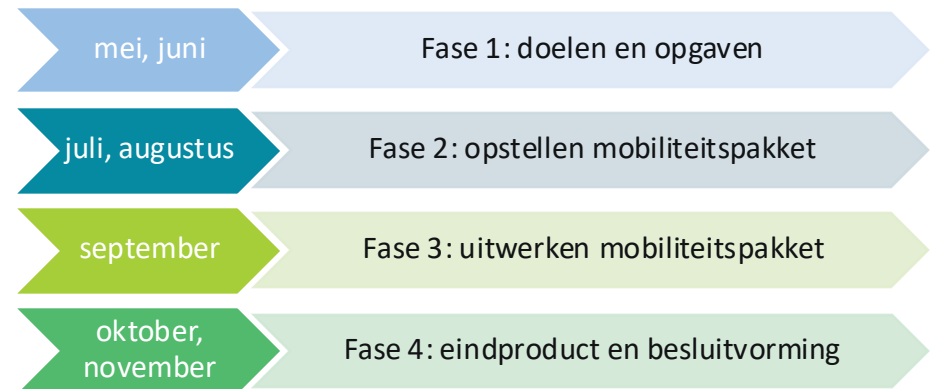
1.4 Aanpak en proces

Het proces om tot een gedragen mobiliteitspakket te komen is vormgegeven aan de hand van vier fases. Het opstellen van een MMMP voor West-Brabant West had een korte doorlooptijd. Daarom is een aanpak gekozen waarin in deze korte tijd toch een gedragen pakket vormgegeven kon worden.

In fase 1 zijn de doelen en opgaven benoemd. In de tweede fase stond het opstellen van mobiliteitspakket centraal, dat in de derde fase is uitgewerkt. De resultaten hiervan zijn verwerkt tot een eindproduct, dat de basis vormde voor de besluitvorming.

De dagelijkse aansturing en uitwerking vond plaats via het kernteam met daarin een onafhankelijke procesbegeleider en vertegenwoordigers van de gemeenten Roosendaal, Bergen op Zoom en Moerdijk. Voor het opstellen van het pakket zijn alle gemeenten binnen de regio West-Brabant West, de Provincie Noord-Brabant, de Regio West-Brabant, NS en ProRail geïnterviewd. Deze partijen zijn ook betrokken geweest bij de integratiesessies om gezamenlijk tot een mobiliteitspakket te komen. Tussentijds zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en SmartwayZ.NL geïnformeerd over het proces en de voortgang van het MMMP.

De governancestructuur voor de stedelijke regio West-Brabant West was nog niet gereed. Daarom heeft bestuurlijke afstemming in de regio plaatsgevonden via een bestuurlijk overleg mobiliteit, waarin alle wethouders mobiliteit van de gemeenten en de gedeputeerde van provincie vertegenwoordigd waren.



02. Opgaven en doelen



2.1 Wat voor regio is West-Brabant West nu?

In West-Brabant West is het ontspannen en fijn wonen. De regio kent circa 280.000 inwoners. Inwoners zijn hier tevreden over hun leefomgeving en de sociale cohesie is hoog. De regio kent een groen woonprofiel in een gevarieerd landschap. Stads van karakter en niveau, maar met menselijke schaal. Met een volledig voorzieningenpakket, veel cultuur en historie en goed onderwijs. Woningen zijn hier relatief betaalbaar. Het is daarbij ruim wonen, met nog volop mogelijkheden voor woningbouw. (Bron: Verstedelijkingsstrategie West-Brabant West, 2022)



Landschappelijke kwaliteit is volop aanwezig. De regio West-Brabant West kent sterke landschappelijke waarden (centra van de kernen, Zuidwaterlinie). Er is een groen en gevarieerd landschap met veel natuur en landbouw. Op de overgang van hoge en lage gronden, van zand naar klei hebben we prachtige landschappen (Steilrand, Brabantse Wal, Grenspark, de verdrongen polders, nabijheid Zeeuwse kust, Oosterschelde en de Biesbosch). Met Unesco Geopark Schelde Delta hebben we een uniek geologisch gebied op de grens van land en water.



Gelegen aan de corridor tussen mainports Rotterdam en Antwerpen, nabij internationale knoop Breda en als poort naar Zeeland heeft West-Brabant West een goede ligging. Infrastructuur voor goederenvervoer is verweven door de regio. (Zee) havens Moerdijk en Bergen op Zoom, het TEN-T netwerk, het Schelde-Rijn-kanaal en de binnenvaart zorgen dat de economie floreert. Aansluiting op een geavanceerd net van buisleidingenstraten tussen chemische centra Botlek (Rotterdam, Chemelot (Zuid-Limburg) en Antwerpen zorgt dat de regio zich voor kan bereiden op de toekomst. Met onder meer de treinverbinding Roosendaal-Antwerpen en de A4 is de regio ook internationaal goed ontsloten.



In de regio West-Brabant West geven 24.000 bedrijven werk aan circa 125.000 mensen. De regio is voorloper op het gebied van circulariteit, biobased en kringlooplandbouw, met de zeehaven, chemisch cluster en Logistiek Park Moerdijk, Aviolanda Woensdrecht, Agrofoodcluster, DAB lab, Agro & Food Cluster Nieuw Prinsenland, Cosun Innovation Centre en bedrijvigheid rondom Roosendaal. De regio heeft sterke internationale spelers en volop werkgelegenheid, zo verwachten we in onder meer de chemie- en logistiek komende jaren duizenden extra banen. Met REWIN wordt de samenwerking versterkt en innovatie gestimuleerd, onder op gebied van de groene transitie en in gebruik van circulaire materialen (agrofood, bioplastics, biobased materialen en composieten). Nu al wekt de regio zelf een groot aandeel van de energievraag op via hernieuwbare energie, dat breiden we komende jaren volop uit.

Met groeipotentie voor zowel woningbouw, bedrijvigheid, als natuur- en landschapsontwikkeling, een gunstige ligging, aantrekkelijke leefomgeving en krachtige economische sectoren biedt de regio volop kansen.

2.2 Opgaven in de regio

Woningbouwopgave

Tot 2040/2050 wordt een flinke groei van woningbouw in de regio West-Brabant West verwacht. Het potentieel (de opnamecapaciteit van de locaties met betrekking tot de schaa sprong in stedelijkheid voor wonen en werken) van de strategische grootschalige woningbouw/verstedelijkingslocaties voor de periode tot 2040/50 in West-Brabant West is:

- Verbrede binnenstad en spoorzone Bergen op Zoom (1.000 – 7.000 woningen)
- Schaa sprong Roosendaal (spoorzone, binnenstad en omliggende naoorlogse wijken) (3.000 – 10.000 woningen)
- Spoorzone Zevenbergen (1.000 – 3.000 woningen) en Oudenbosch (1.000 woningen)

Bron: Uitvoeringsagenda NOVEX Stedelijk Brabant

Concurrentiekracht economie

Om economische kracht en werkgelegenheid te behouden en te versterken zijn alleen een gunstige ligging en ruimte onvoldoende. Er is economische vernieuwing nodig: nieuwe activiteiten en ondernemerschap dat is geworteld in de regio. Samenwerking en netwerkvorming over de grenzen van sectoren en streken, regio's en landen wordt daarbij belangrijk. (Bron: Economische Hub West-Brabant. Samen schakelen naar een innovatieve toekomst, Tordoir, 2018)



Cosun Innovation Centre Dinteloord



Aviolanda Woensdrecht

Om aan de veranderende vraag (door energietransitie, circulaire economie, duurzame bereikbaarheid, kwaliteit van inrichting en inpassing in omgeving) tegemoet te komen

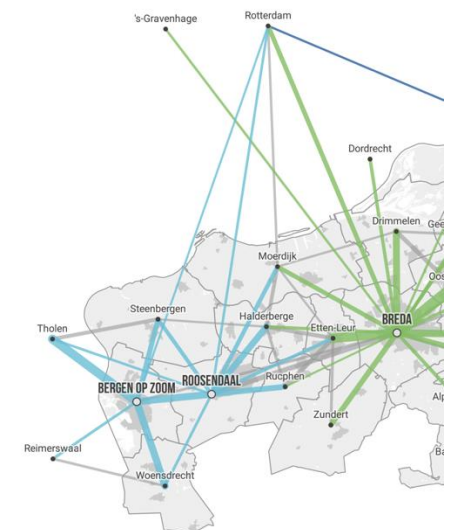
zijn in de regio verschillende werkmilieus nodig: functionele en grootschalige milieus (logistiek en industrie zoals Moerdijk, hogere milieucategorie), MKB (o.a. bouw, logistiek, groothandel, productie), stedelijk (stadsverzorgende bedrijven, broedplaatsen, zzp'ers en microbedrijvigheid) en thematische clusters (campus gericht op specifieke doelgroep). Soms gaat dit over nieuwe locaties maar vooral ook ligt er een opgave om bestaande locaties toekomstbestendig te maken. (Bron: Verstedelijkingsstrategie West-Brabant West, 2022)

Duurzame bereikbaarheid

Omdat in de regio de afstanden tussen de kernen relatief groot zijn en de dichtheid binnen de kernen relatief laag, moet er relatief ver gereisd worden voor woon-werkverkeer. Werknemers en banen zijn niet op dezelfde manier over de regio verdeeld. Moerdijk kent bijvoorbeeld een hoog aantal werkplekken, maar weinig inwoners op korte afstand, waardoor de reisafstanden langer worden.

De perifeer gelegen gemeenten (Moerdijk, Woensdrecht, Steenberg) zijn minder goed ontsloten met het OV. Dit leidt tot problemen. Zo is het voor bedrijven lastiger om werknemers aan te trekken die geen beschikking hebben over een auto. Ook hoogopgeleide werknemers die in de stad wonen verkiezen vaker goed OV-ontsloten locaties om te werken.

Daarnaast ligt er een opgave om mobiliteit te verduurzamen, door bijvoorbeeld mobiliteitstransitie maar ook elektrificatie van het wagenpark en schone logistiek.



Daily Urban System regio West-Brabant West (Bron: Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040, ODin 2004 – 2018)

2.3 Wat voor regio willen we zijn in de toekomst?

Regio West-Brabant West kenmerkt zich door zijn uitstekende ligging, door haar positie ten opzichte van de Randstad, Brabantstad, Zeeland en Vlaanderen. Deze goede ligging kunnen we nog veel beter benutten. We transformeren Bergen op Zoom en Roosendaal van pleisterplaats langs de A4/A17 naar integraal onderdeel van het Stedelijk Netwerk Nederland richting oosten van Brabant, Randstad en Zeeland, inclusief een connectiviteit naar Antwerpen en de rest van Vlaanderen. Hiermee worden we integraal onderdeel van deze krachtige netwerkstructuur van stedelijke en landelijke regio's, waarbij we onze eigen positie versterken en bijdragen aan geheel van het netwerk. Door onze steden goed te verbinden met het Stedelijk Netwerk Nederland stellen we ons in staat om steeds meer als één geheel te functioneren, waarbij we sterke meerwaarde genereren voor zowel inwoners als bedrijfsleven. (Bron: Verstedelijkingsstrategie West-Brabant West, 2022)

We kiezen ervoor de bestaande kwaliteiten van West-Brabant West te versterken. Dat betekent onder meer verknoping van multimodale plekken, toevoeging van stedelijk milieu in de centrumsteden, versterking van de bereikbaarheid en huisvesting. Gebruikmakend van innovatie en agglomeratiekracht. De belangrijke landschappelijke kwaliteiten verbinden we met elkaar en breiden we uit. Hierdoor ontstaan verbindingssnoeren van natuur en landschap met goede stad-land verbindingen. Dat bevordert de woon- en leefkwaliteit, zeker ook in het buitengebied, waarbij tegelijkertijd de recreatieve sector meeprofiteert.

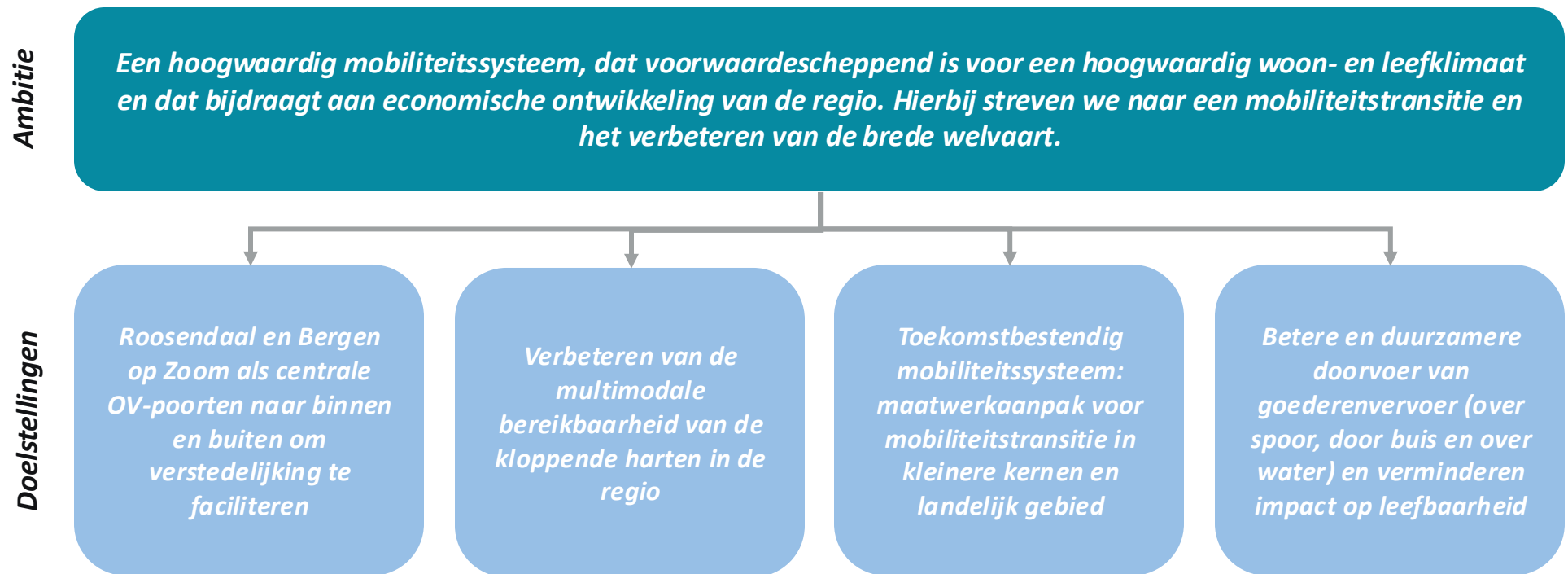


Stedelijk Netwerk Nederland (Bron: Nationale Omgevingsvisie, 2020)



2.4 Ambitie en doelen van het mobiliteitspakket

Met behulp van de ambitie en doelstellingen geven we richting aan de vormgeving van het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket voor de regio West-Brabant West.



Op de volgende pagina's worden de ambitie en doelstellingen nader toegelicht.

2.4 Ambitie

Ambitie van het MMMP

We streven naar een hoogwaardig mobiliteitssysteem, waarmee we enerzijds onze regio leefbaar en bereikbaar houden, maar anderzijds ook de voorwaarde creëren om een hoogwaardig woon- en leefklimaat te realiseren. Dit bereiken we door in te zetten op een mobiliteitstransitie en daarmee de brede welvaart te verbeteren.



Mobiliteitstransitie met maatwerk voor stad en dorp

Dit is één van de ontwikkelprincipes van de Verstedelijkingsstrategie van Brabant. Dit ontwikkelprincipe komt voort uit de analyse dat een verdergaande groei van Brabant – en vooral van de stedelijke regio's – inwoners en economie alleen op een goede manier mogelijk is als de mobiliteit zo georganiseerd wordt dat deze minder ten koste gaat van leefbaarheid, ruimte, natuur en klimaat. Door het zorgvuldig plannen van ruimtelijke ingrepen, biedt dit kansen om de mobiliteitstransitie te versterken en andersom.

De mobiliteit in de regio West-Brabant West verschilt sterk tussen de kernen. Het startpunt voor de mobiliteitstransitie ziet er voor de kernen in West-Brabant West verschillend uit. Dit betekent dat de uitwerking van de mobiliteitstransitie maatwerk is en per locatie nauwkeurig gekeken moet worden hoe deze ingevuld moet worden:

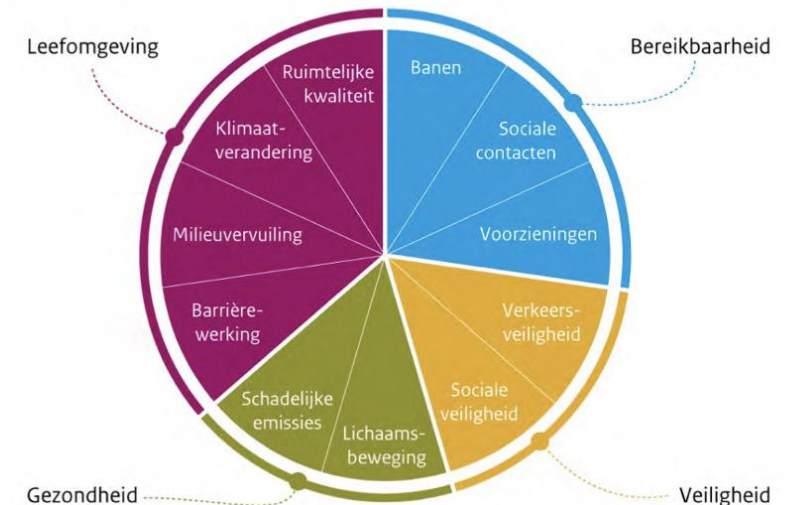
- In de steden Roosendaal en Bergen op Zoom kunnen binnen de stad veel bestemmingen lopend en fietsen bereikt worden en is de inrichting meestal ook zo dat dit binnen de stedelijke kern de snelste en goedkoopste vervoerswijze is. Voor de langere afstanden is het OV vanuit de stedelijke gebieden goed, waarbij vooral een intercity station op fietsafstand bepalend is. De meeste groei van inwoners in de regio vindt plaats in Bergen op Zoom en Roosendaal. Grootste kans ligt in het versnellen van de mobiliteitstransitie door deze te koppelen aan de ruimtelijke groei (rondom de OV-knopen).
- In de middelgrote kernen zoals Steenberghe en Oudenbosch, wordt binnen de kern nog steeds veel gelopen en gefietst maar zijn voor veel bestemmingen de afstanden wat langer en is de auto ook eerder sneller en zijn er geen parkeerkosten. Vanuit de middelgrote kernen is er wel OV in de vorm van een (snelle) busverbinding of sprinterstation, maar alleen naar meestal één stationsknoop waardoor verplaatsingen verder in het netwerk substantieel langer duren dan vanuit de stedelijke kern met het IC-station. Dit geldt ook voor verplaatsingen naar de economische clusters buiten de twee grote steden, zoals Aviolanda Woensdrecht, Moerdijk en AFC Nieuw Prinsenland. Een mobiliteitstransitie is in deze gebieden ingewikkelder vanwege de lagere dichtheden en dunnere stromen en vraagt daarmee een combinatie van maatregelen om impact te kunnen maken; dus niet alleen een betere fiets- of OV-verbinding, maar ook een werkgeversaanpak met gerichte maatregelen om duurzame vervoerswijzen aantrekkelijker te maken.
- In kleinere kernen is het veilig stellen van de bestaande bereikbaarheid inclusief nabij voorzieningenaanbod op fietsafstand voor alle dagelijkse behoefte de eerste prioriteit. Een transitie naar andere mobiliteit dan de auto zal beperkt blijven tot specifieke reisrelaties waar vanwege ligging of oriëntatie kansen liggen, zoals de nabijheid van OV.

Bijdrage aan brede welvaart

We streven met het MMMP naar een toename van de brede welvaart. Deze gedachte sluit aan op de Rijksambities met betrekking tot het recht op bereikbaarheid voor iedereen. Specifiek voor mobiliteit en bereikbaarheid gaat het daarbij om:

- Ruime aandacht voor bereikbaarheid voor iedereen. Niet alleen economische toplocaties, maar ook de dagelijkse en niet-dagelijkse behoeften van verschillende doelgroepen in grote en kleine kernen. Bereikbaarheid geeft aan welke arbeidsplaatsen, voorzieningen en sociale contacten we kunnen bereiken. Dit hangt niet alleen af van het mobiliteitssysteem, maar ook van persoonlijke factoren (hebben we een fiets, kunnen we een rit betalen, begrijpen we een reserveringsapp, kunnen we (nog) fietsen) en ruimtelijke factoren (zijn banen, voorzieningen of contacten in de buurt). Bereikbaarheid is een kwaliteit die we ook waarderen als we daar niet dagelijks gebruik van maken. Een weinig gebruikte bus heeft waarde voor een dorp want je bent per OV bereikbaar. Een groot aantal bereikbare arbeidsplaatsen vanuit een stedelijke woonwijk hebben waarde want dit draagt bij aan het vinden van een fijne baan en biedt de mogelijkheid om van baan te wisselen.
- Mobiliteit bezien in evenwicht met andere aspecten van brede welvaart. Door het Planbureau voor de Leefomgeving is het begrip Brede Welvaart uitgewerkt voor het thema mobiliteit (Brede welvaart en mobiliteit, PBL, 2021). Een belangrijke constatering is dat mobiliteit zowel positief als negatief samenhangt met Brede Welvaart. Op de dimensie bereikbaarheid heeft ons mobiliteitssysteem doorgaans een positieve invloed. Het maakt het mogelijk dat we sociale contacten, voorzieningen en banen kunnen bereiken en die ontplooiing is een belangrijk onderdeel van onze Brede Welvaart. Op leefomgeving, gezondheid en veiligheid heeft mobiliteit vaak negatieve impact. Vanuit de optiek van Brede Welvaart is het dus zaak die negatieve impact te beperken en een optimum te vinden. Mobiliteit heeft ook een aantal positieve effecten op leefomgeving, gezondheid en veiligheid. Vooral de 'actieve modaliteiten' lopen en fietsen dragen substantieel bij aan gezondheid (lichaamsbeweging), sociale veiligheid (informeel toezicht) en kwaliteit van de leefomgeving (levendige plekken).

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Betekenis voor MMMP

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit (PBL, 2021)

Voor het MMMP betekent dit dat we inzetten op maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie en brede welvaart. Dat zijn maatregelen met als effect:

- Minder verplaatsingen per (vracht)auto
- Veilige verplaatsingen
- Gezonde en schone verplaatsingen
- Inclusieve verplaatsingen (bereikbaarheid voor iedereen)
- Efficiënte verplaatsingen (tijd, ruimte, nabijheid)

2.5 Doelstellingen

Roosendaal en Bergen op Zoom als centrale OV-poorten naar binnen en buiten om verstedelijking te faciliteren

De regio West-Brabant West is een netwerkregio met internationale, bovenregionale en interregionale verbindingen richting Rotterdam, Brabantstad, Zeeland en Antwerpen. Roosendaal en Bergen op Zoom zijn daarin de centrale steden met een intercitystation. Het railnetwerk is de drager van het totale vervoersnetwerk. We verhogen de vervoerwaarde voor de bestaande stations, waarbij we sterk inzetten op stedelijke ontwikkeling van de spoorzones van Bergen op Zoom en Roosendaal. Hier is het mogelijk om binnen 15 minuten onze stedelijke woningen en werkplekken te bereiken te voet, per fiets of (maatwerk-)openbaar vervoer zodat we stevig onderdeel worden van het Nationaal Stedelijk Netwerk. Doordat er vanuit de steden meer van de trein gebruik gemaakt wordt, blijft er ruimte vrij op het wegennet.

Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van de kloppende harten in de regio

We zetten de grootste troefkaarten in de regio, de 'kloppende harten', in hun kracht. In contrast met andere stedelijke regio's kent West-Brabant West niet één centrale plaats waarin alle agglomeratie en innovatiekracht is geconcentreerd. We zetten in op het slim en multimodaal verbinden van de kloppende harten van de regio:

- De economische hotspots in cluster Moerdijk, Aviolanda Woensdrecht, AFC Nieuw Prinsenland, Agrofoodcluster Bergen op Zoom
- De toeristische hotspots in Oudenbosch, Steenbergen en (het natuurgebied rondom) Rucphen, en Leisurpark de Stok in Roosendaal.
- Het regionale ziekenhuis in Roosendaal.

Toekomstbestendig mobiliteitssysteem: maatwerkenpak voor mobiliteitstransitie in kleinere kernen en landelijk gebied

We zetten in op een brede mobiliteitstransitie die we faciliteren met

een breed pakket aan maatregelen; inzet op lopen en fietsen, versterken fietsnetwerk, herinrichting van openbare ruimte met focus op verblijfskwaliteit, gedragsaanpak, hubs, deelmobiliteit en sturend parkeerbeleid. Daarbij kijken we naar de brede stedelijke regio, niet alleen naar Bergen op Zoom, Roosendaal en de kloppende harten, maar ook naar de rest van het gebied: de (kleinere) kernen en het landelijk gebied. Voor dit gebied is maatwerk nodig om te kijken hoe de mobiliteitstransitie ook hier zijn plek kan vinden en wat daarvoor nodig is.

Betere en duurzamere doorvoer van goederenvervoer (over spoor, door buis en over water) en verminderen impact op leefbaarheid

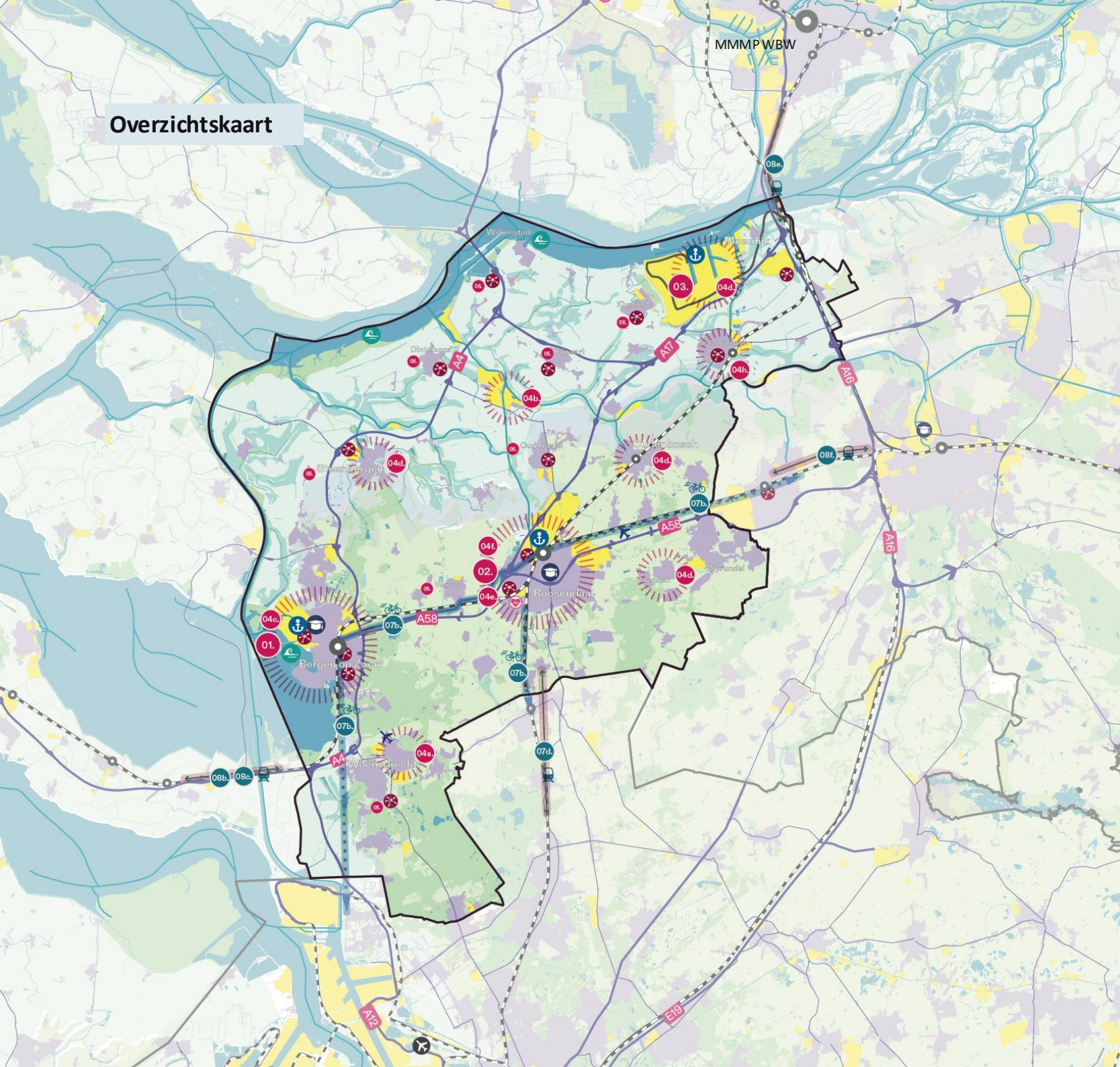
De milieuhinder en de aantasting van de leefbaarheid in de regio als gevolg van het goederenvervoer willen we terugdringen. Dit bijvoorbeeld door de inzet van multimodale oplossingen (multimodale terminals, die bijvoorbeeld de binnenvaart stimuleren), het verder uitbouwen van het gebruik van buisleidingenstraten en het optimaliseren van het gebruik van havens en goederenspooren. Daarbij zoeken we naar een balans waarbij leefbaarheid, verstedelijking en goederen elkaar niet in de weg zitten. Dit is voornamelijk een bovenregionale opgave, maar heeft grote invloed op de regio West-Brabant West.

03. MMMP

Er is een Multimodaal Meerjarige Mobiliteitspakket opgesteld, waarmee de ambities en doelen bereikt kunnen worden. Het MMMP bestaat uit een set van projecten. Deze zijn onderverdeeld in gebiedsgerichte projecten, structuurversterkende projecten en programmatische projecten.



Overzichtskaart



- Water
- Zandgronden
- Kleigronden
- Naad van Brabant
- Natuur netwerk
- Krieken
- Beken
- Bedrijventerrein
- Bebouwd gebied
- Spoor
- Goederenspoor
- Snelweg
- Treinstation
- Vaarwegen
- Bestaande mobiliteitshubs
- Haven
- Vliegveld
- Onderwijsinstelling
- Ontwikkeling ziekenhuis Bulkenaar
- Regionaal netwerk fietsroutes
- Uitbreiding regionaal netwerk fietsroutes
- Verbeteren openbaar vervoer

Lijst met maatregelen

Gebiedsgerichte projecten

1. Verstedelijking en mobiliteitstransitie Bergen op Zoom

2. Verstedelijking en mobiliteitstransitie Roosendaal

3. Mobiliteitstransitie Haven- en Industriegebied Moerdijk i.c.m. verstedelijking stationsgebied Zevenbergen

4. Verbetering multimodale bereikbaarheid en mobiliteitstransitie bij:

- a) Aviolanda Woensdrecht
- b) AFC Nieuw Prinsenland
- c) Agrofood Biobased Brabantse Wal
- d) Toeristische kernen Oudenbosch, Steenberg en Rucphen
- e) Nieuwe regionale ziekenhuis de Bulkenaar in Roosendaal
- f) Leisurepark De Stok

5. Maatwerkaanpak kleine kernen

Structuurversterkende projecten

6. Brabantbreed onderzoek: toekomst en strategie goederenvervoer

7. Verbeteren fietsnetwerk

- a) Brabants hoofdfietsnetwerk
- b) Snelfietsroutes Bergen op Zoom/Antwerpen, Roosendaal/Antwerpen, Roosendaal/Etten-Leur

8. Verbeteren Openbaar Vervoer

- a) Nieuwe concessie voor busvervoer vanaf 2025
- b) Wind in de zeilen stap 2: directe verbinding Vlissingen – Roosendaal - Zwolle
- c) Wind in de zeilen stap 3: onderzoek extra verbinding Vlissingen – Roosendaal met doorkoppeling richting Rotterdam - Amsterdam
- d) Intercity Roosendaal – Antwerpen
- e) MIRT-Verkenning Oude Lijn: citysprinter bouwsteen 2 (doorrijden sprinter Roosendaal – Dordrecht naar Rotterdam – Den Haag)
- f) Onderzoeken verhoging IC-frequentie richting Breda
- g) Verkenning verbeteren OV-bereikbaarheid werklocaties (HOV westrand)

Programmatistische projecten

9. Intensivering werkgeversaanpak en uitbreiden richting doelgroepenaanpak

10. Actualisatie studie i.c.m. uitvoering mobiliteitshubs

11. Samenwerking mobiliteitsdata

12. Regionaal verkeersmanagement

13. Programma's verkeersveiligheid

04. Factsheets

Per project is een factsheet opgesteld. In de factsheet is aangegeven wat de verwachte kosten zijn, doorlooptijd van de maatregel, raakvlakken en relatie met MMMP.



1. Verstedelijking en mobiliteitstransitie Bergen op Zoom

Omschrijving

Deze maatregel is een maatwerk aanpak voor de stad Bergen op Zoom, met als doel de stedelijke ontwikkeling van de spoorzone van Bergen op Zoom te faciliteren in combinatie met een mobiliteitstransitie, inclusief een goede relatie met de omliggende kernen.

Hiervoor is een brede aanpak nodig:

- Verbetering interne (hoofd)fietsnetwerk, aangesloten op regionale netwerk, in combinatie met voldoende en veilige stallingen.
- Het station Bergen op Zoom is genoemd in het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant. Het station dient als toegangspoort naar de stad en omgeving. Op dit moment is de hub al vergevorderd richting het gewenste eindbeeld. Enkel de aanwezigheid van deelauto's ontbreekt nog en liggen er kansen om de voorzieningen, zoals een pakketmuur, vergaderlocatie en oplaadvoorzieningen toe te voegen.
- Parkeerstrategie: sturen op prijs en vormen van regulering, toepassing van geactualiseerde CROW parkeerkencijfers bij gebiedsontwikkelingen
- Uitwerken plannen (zero emissie) stadslogistiek voor de binnenstad (mogelijk in samenwerking met gemeente Roosendaal organiseren)

Raakvlakken / afhankelijkheden

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

Kosten (... bron)

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)



Termijn

KT (voor 2030)



MLT (2030 – 2035)



LT (na 2035)



Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

2. Verstedelijking en mobiliteitstransitie Roosendaal (I)

Omschrijving

Deze maatregel is een maatwerkplan voor de stad Roosendaal, met als doel de stedelijke ontwikkeling van de spoorzone van Roosendaal te faciliteren in combinatie met een mobiliteitstransitie, inclusief een goede relatie met de omliggende kernen. Hiervoor is een brede aanpak nodig:

- De binnenstedelijke verdichtingsopgave concentreert in het centrum van Roosendaal. Hiervoor is een passende ontsluitingsstructuur van cruciaal belang om de binnenstad bereikbaar te houden. De stad kent grote uitdagingen op het gebied van parkeren, binnenstedelijke verdichting en -transformatie gaat gepaard met een toename van (auto)mobiliteit en een vraag naar parkeervoorzieningen.
- De binnenstad van Roosendaal staat aan de vooravond van grote transformaties. Detailhandel maakt plaats voor woningbouw, maar ook het OV-knooppunt in de binnenstad wordt verplaatst om ruimte te maken voor extra woningbouw. Er zal een nieuwe hoogwaardige centrumhalte worden gerealiseerd in samenspraak met de verschillende stakeholders.
- Aan de noordzijde van het centrum en station ligt een spooreplacement met wachtsporen voor personen- en goederentreinen, maar ook voor functies ten behoeve van spoorbeheer en onderhoud, zoals de grondbank en grindwasserij. Er ligt een grote kans voor de stad als het emplacement verplaatst wordt; zo kan de spoorbundel versmald worden en de stad beter aan elkaar verweven worden. En ontstaat fysiek meer ruimte om woningen in nabijheid van het station te bouwen. Gemeente Roosendaal onderzoekt samen met het ministerie van IenW, BZK, NS, ProRail en provincie Noord-Brabant de mogelijkheden voor uitplaatsing van het spooreplacement. Hierbij dient ook bekeken te worden wat de impact van het verplaatsen is op de spoorgoederenvervoerstromen.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Mogelijkheden bekijken om onderdelen samen op te pakken met gemeente Roosendaal. Emplacement is lopend onderzoek (voorgesteld MIRT-Onderzoek emplacement Roosendaal).

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer) 

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035) 

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

2. Verstedelijking en mobiliteitstransitie Roosendaal (II)

Omschrijving

- Er wordt o.a. door NS, gemeente Roosendaal en Provincie gewerkt aan een stedenbouwkundig raamwerk voor de herontwikkeling van de Spoorzone, waaronder het stationsplein. Er liggen kansen om het station tot echte toegangs-poort naar de stad en omgeving te ontwikkelen, met omgevingskwaliteit die uitnodigt tot verblijven, voorzieningen en vergaderlocaties en voldoende deel-mobiliteit voor de last-mile. Het huidige busstation is te klein en gemeente wenst een groen stationsplein met een dubbele oriëntatie (dus ook bereikbaar maken vanuit de noordzijde). Ook vanuit STOMP en ruimtelijke kwaliteit i.r.t. aansluiting op de binnenstad biedt het kansen. Ook in het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant is station Roosendaal benoemd om met prioriteit te ontwikkelen.
- De A58 loopt dwars door de stad Roosendaal. We gaan onderzoeken wat vandaag de dag de ruimtelijk planologische meerwaarde is van het verleggen van de A58 ter hoogte van Roosendaal. Een verlegging mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kernen rondom Roosendaal en in het buitengebied.
- Parkeerstrategie: sturen op prijs en vormen van regulering, toepassing van lagere parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen
- Verbetering interne (hoofd)fietsnetwerk, aangesloten op regionale netwerk, in combinatie met voldoende en veilige stallingen. Aandachtspunt voor het fietsnetwerk is de doorsnijding van het spoor door de stad; er zijn weinig plekken om de stad te doorkruisen, zeker bij de huidige locatie van het ziekenhuis en Weihoek (tussen A58 en twee sporen in).
- Uitwerken plannen (zero emissie) stadslogistiek voor de binnenstad (mogelijk in samenwerking met gemeente Bergen op Zoom organiseren)
- Voor een goede bereikbaarheid van de stad en dorpen is het OV op lokaal niveau van vitaal belang. Hier hoort een efficiënt en aanvullend systeem van flexvervoer naadloos bij aan te sluiten

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer) 

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035) 

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

3. Mobiliteitstransitie Haven- en Industriegebied Moerdijk i.c.m. verstedelijking stationsgebied Zevenbergen (I)

Omschrijving

In Moerdijk ligt het haven- en industriegebied Moerdijk, de vierde zeehaven van nationaal belang en de tweede containerhaven van Nederland. Er zijn 440 bedrijven gevestigd, die direct en indirect werk bieden aan 18.000 mensen. Het haven- en industriegebied gaat de komende jaren flink veranderen; onder andere Logistiek Park Moerdijk wordt ontwikkeld, wat zorgt voor een groei in werkgelegenheid en logistiek. In de ontwerptafel Powerport Moerdijk wordt onderzocht hoe de toekomst van het gebied eruit ziet, kijkend naar de totale vraag naar ruimte in relatie tot energie, economie, mobiliteit, landschap en leefomgeving (zie factsheet goederenvervoer). Voor deze grote werklocatie in de regio, is een goede bereikbaarheid voor haar werknemers noodzakelijk. Het dichtstbijzijnde station is station Lage Zwaluwe op circa 6 km afstand. Vanaf 2025 gaat er een nieuwe buslijn Lage Zwaluwe – Moerdijk Haven rijden, overdag altijd 2x per uur (zie factsheet OV-concessie). Gezien de veranderingen richting de toekomst, is het belangrijk om samen met werkgevers te kijken hoe het bedrijventerrein zich gaat ontwikkelen, en hoe toekomstbestendige bereikbaarheid georganiseerd kan worden, aantrekkelijk voor werknemers en hoe de bijdrage aan de mobiliteitstransitie georganiseerd kan worden. De rol van de werkgeversaanpak is hierin dus belangrijk. Bij station Lage Zwaluwe ligt een kans. Vanuit het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant zijn 9 locaties gekozen die met prioriteit ontwikkeld gaan worden door Provincie Noord-Brabant in samenwerking met gemeenten, waarvan Station Lage Zwaluwe er één van is. Hier kunnen extra voorzieningen toegevoegd worden, als ook deelmobiliteit als last-mile richting de bedrijven.

De aanpak van stationsgebied Zevenbergen vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van Havengebied Moerdijk en Logistiek Park Moerdijk. Deze multimodale ontsluiting een significant positief effect op duizenden woon-werk forenzen in de regio (West)-Brabant, zie volgende pagina.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Via de ontwerptafel Powerport Moerdijk staat het ook op de agenda van het Rijk en de Provincie. Samenwerking met de SRBT, waar Moerdijk ook onderdeel van is.

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer) 

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035) 

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

3. Mobiliteitstransitie Haven- en Industriegebied Moerdijk i.c.m. verstedelijking stationsgebied Zevenbergen (II)

Omschrijving

Met de stations- en gebiedsontwikkeling Zevenbergen wordt een impuls gegeven aan de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie die voortvloeien uit de landelijke en regionale doelstellingen.

Naast de realisatie van minimaal 1.000 woningen in de directe omgeving van het station, wordt het gehele stationsgebied aangepakt. Zo wordt dit gebied autoluw en wordt het station voorzien van een tweezijdige mobiliteitsoriëntatie waarmee ingezet wordt op de optimalisatie van diverse (deel)mobiliteitsmodaliteiten. Ook zorgt de aanpak van het stationsgebied dat er een HOV verbinding gerealiseerd wordt richting de woon-werklocaties Logistiek Park Moerdijk, het havengebied Moerdijk en het dorp Moerdijk.

Station Zevenbergen wordt zodoende een regionaal, sub urbaan knooppunt, dat in afstemming met landelijke en regionale partners als ProRail, NS en de provincie is uitgewerkt en gereed is voor realisatie in de periode 2025-2030. Station Zevenbergen is dan een volwaardig OV knooppunt met multimodale ontsluitingen tussen de stedelijke regio's Breda-Tilburg, West-Brabant West én Zuid Holland.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Deze maatregel is ook benoemd in het MMMP voor de regio Breda – Tilburg (SRBT).

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

4a. Aviolanda Woensdrecht

Omschrijving

Aviolanda is een wereldwijde speler op het gebied van aerospace engineering. Het heeft een cluster Business Park Aviolanda en een cluster van Defensie (Air Support Command), en daarmee ook een nauwe samenwerking met Defensie. Momenteel werken er rond de 3.000 mensen en er is een ambitie om te groeien en een campus te ontwikkelen. Voor een toekomstbestendige ontwikkeling van de campus is een goede multimodale bereikbaarheid noodzakelijk; ook per OV om studenten te trekken, dat is op dit moment ingewikkeld. Daarvoor wordt ook studentenhuisvesting ontwikkeld.

Men wil een centrale gezamenlijke 'toegangspoort' in het midden van de campus realiseren. Op deze plek kan je een parkeerterrein realiseren, maar logischerwijs ook een aansluiting op de regionale fietsroutes (of in de toekomst de snelfietsroute Bergen op Zoom – Woensdrecht Antwerpen), een bushalte en deelmobiliteit en andere voorzieningen. Om studenten en werknemers te trekken, is een goede OV-bereikbaarheid van Aviolanda (een snelle en frequente busverbinding richting Bergen op Zoom en Roosendaal) belangrijk. Voor een mobiliteitstransitie is een samenwerking tussen de overheid en bedrijfsleven (via de werkgeversaanpak) essentieel.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035) 

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

4b. AFC Nieuw Prinsenland

Omschrijving

Agro en Food Cluster Nieuw Prinsenland is een bedrijventerrein waar ontwikkeling in de agro-food sector (voornamelijk plant-based) bij elkaar komen. Het terrein ligt op circa 5 km van Dinteloord en Oud-Gastel. Voor AFC Nieuw Prinsenland wordt nagedacht of deze ontwikkeld worden met campus, inclusief studentenhuysvesting en flexplekken voor arbeidsmigranten. Ook wordt nagedacht over een samenwerking tussen bedrijfsleven en het onderwijs, waarbij mogelijk groene en transitiegerichte leerlijnen op de MBO-opleiding in Bergen op Zoom (Curio) ontwikkeld worden en samengewerkt worden met Nieuw Prinsenland voor stageplekken en practoraten. Op dit moment is het lastig om studenten (vanuit de HAS in 's-Hertogenbosch en Universiteit Wageningen) aan te trekken vanwege de locatie en OV-bereikbaarheid van het bedrijventerrein. De meeste medewerkers komen vanuit Bergen op Zoom en Roosendaal. Voor een verbetering van de bereikbaarheid in de toekomst wordt ingezet op een combinatie van maatregelen: het verbeteren van de OV-bereikbaarheid (vanaf juli 2025 directe verbinding, 2 p/u naar Oug Gastel, Steenberg en Bergen op Zoom), het benutten van de mobiliteitshubs in Dinteloord en Oud-Gastel, goede fietsroutes richting deze hubs (en verder), en een werkgeversaanpak is essentieel. Vanuit het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant zijn o.a. Dinteloord Noordlangseweg en Oud-Gastel gekozen om met prioriteit te ontwikkelen door de Provincie in samenwerking met gemeenten. Hier liggen kansen om goede overstap en deelmobiliteit voor werknemers van Nieuw Prinsenland te ontwikkelen.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

4c. Agrofood & Biobased ontwikkelingen op de Brabantse Wal

Omschrijving

De Agrofood & Biobased sector is goed aanwezig in West Brabant. De ontwikkellocaties verspreiden zich over de gehele Brabantse Wal. Deze locaties zijn een locatie waar ondernemers, overheden en kennisinstellingen werken aan de opschaling van biobased en circulaire innovaties. Een groot onderdeel van deze ontwikkelingen is het Agrofoodcluster in Bergen op Zoom. Het cluster is op minder dan 5 km gelegen van station Bergen op Zoom. Voor een verbetering van de multimodale bereikbaarheid in de toekomst wordt ingezet op een combinatie van maatregelen:

- Een goede fietsroute vanaf station Bergen op Zoom
- Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid, ofwel direct naar de campus, of via Bergen op Zoom Boerenverdriet. In het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant is dit genoemd als één van de potentiële hublocaties, de halte wordt ontwikkeld tot Bravoflexhalte.
- Werkgeversaanpak om samen met het bedrijfsleven te kijken hoe duurzame mobiliteit bevorderd kan worden.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)



€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035)



LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

4d. Toeristische hotspots Oudenbosch, Steenbergen en Rucphen

Omschrijving

Een aantal van de kloppende harten zijn de toeristische hotspots in de regio: Oudenbosch, Steenbergen en Rucphen. De uitdaging voor deze kloppende harten is om te zorgen voor een goede multimodale bereikbaarheid om daarmee stappen te zetten in de mobiliteitstransitie. Oudenbosch heeft een station, Steenbergen is met de bus richting Rotterdam, Roosendaal en Bergen op Zoom verbonden en Rucphen met de bus richting Roosendaal en Breda. Een goede multimodale bereikbaarheid vraagt meerdere aspecten:

- een goede fietsroute vanuit de belangrijkste herkomsten/overstappunten; Etten-Leur, Roosendaal en Bergen op Zoom, in combinatie met voldoende en veilige stallingen in de toeristische hotspots.
- station/hub als aantrekkelijke toegangspoort naar dorp en omgeving. In het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant zijn station Oudenbosch en Steenbergen Rondweg benoemd als hublocaties, waar de hub een aantrekkelijke toegangspoort naar dorp en omgeving kan zijn, met extra voorzieningen en deelmobiliteit.
- Een parkeerstrategie om te kijken hoe bezoekers gestimuleerd kunnen worden om anders te reizen.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Mogelijk is een samenwerking met Visit Brabant mogelijk. Zij zijn bezig met een pilot voor stations als toegangspoort tot natuur etc.

Een aantal fietsroutes kruisen door de gemeente: Fijnaart – Roosendaal, (door)fietsroutes Roosendaal – Etten-Leur (F58). Zie ook structuurversterkend project 6.

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)



€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035)



LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

4f. Verbetering bereikbaarheid nieuwe regionale ziekenhuis op De Bulkenaar in Roosendaal

Omschrijving

Op dit moment is er zowel een ziekenhuis in Bergen op Zoom als Roosendaal. In de toekomst wordt een nieuw ziekenhuis ontwikkeld in Roosendaal op De Bulkenaar; een centrale plek waar alle zorg samenkomt. Naar verwachting wordt het nieuwe ziekenhuis in 2029 in gebruik genomen. Het regionale ziekenhuis is een locatie die voor alle inwoners uit de regio goed bereikbaar moet zijn; niet alleen met de auto, maar ook met OV en de fiets. Deze maatregel bestaat uit het onderzoeken van de mogelijkheden voor een goede multimodale bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis:

- Ontwikkeling van een hub, (met Arriva en Tactisch Ontwikkelteam) directe en frequente verbindingen met zoveel mogelijk kernen in de regio, goede aansluiting op fietsnetwerk, voorzieningen en deelmobiliteit.
- Onderzoeken mogelijkheden voor een sprinterstation bij het ziekenhuis, in combinatie met verdichting op de oude locatie van het Bravis ziekenhuis, en een verbinding met de Designer Outlet in Roosendaal
- Realisatie van een directe ontsluiting van het ziekenhuis op de A58 zodat een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis voor de regio gegarandeerd wordt. Aan de zuidzijde wordt de Willem Dreesweg doorgetrokken, zodat niet alleen het ziekenhuis goed ontsloten is, ook de aansluiting op de wijk Tolberg is hiermee geborgd. Dit doen we niet enkel voor de auto en het OV, een kwalitatief hoogwaardige fietsstructuur is hierbij essentieel.

Raakvlakken / afhankelijkheden

De F58 uit BoZ heeft een aparte tangente naar de Bulkenaar.

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

4g. Leisurepark De Stok

Omschrijving

Het leisurepark De Stok ligt aan de westzijde van de A17 gaat de komende jaren flink uitbreiden. Het zal groeien met ca 6000 ha retail en horeca met bijbehorende parkeervraag. Ook de verblijfsrecreatie op het noordelijke deel van het leisurepark De Stok zal zich komende jaren verder uitbreiden en ontwikkelen. Er wordt gekeken naar mogelijkheden voor nieuwe functies zoals een casino en naar de ontwikkelmogelijkheden van bijvoorbeeld het zwembad en de golfbaan. De ontwikkelingen op het leisurepark gaan gepaard met een groei van de (auto)mobiliteit. Het Designer Outlet centrum heeft de ambitie de komende jaren te groeien naar een bezoekersaantal van 4 miljoen bezoekers per jaar. Het onderliggend, maar ook het rijkswegennet, is niet berekend op deze groei. Mobiliteitstransitie is noodzakelijk. Er wordt ingezet op de:

- Afwikkeling op het lokale wegennet. De aansluitingen (kruispunten) nabij de op- en afritten van de A17 worden voorzien van slimme verkeerslichten waardoor beter ingespeeld kan worden op de feitelijke wegsituatie en terugslag op het hogere wegennet wordt voorkomen. Fietsverbindingen krijgen een kwaliteitsslag en een betere aansluiting op de bestaande snelfietsroute
- De verbinding tussen het leisurepark, het centrum en het station met het OV en deelmobiliteit zal een impuls krijgen zodat het gebied niet meer volledig afhankelijk is van de auto. Hierbij wordt gekeken naar het reguliere OV maar ook naar aanvullende pendeldiensten.
- De ontwikkeling van een HUB aan de westzijde van Roosendaal. Een HUB op deze locatie vangt centrumgericht verkeer op de invalswegen vroeg af en kan de groei van de parkeervraag op het leisurepark opvangen. Een integrale parkeervisie voor het gebied is noodzakelijk.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Ligt aan de F58 Roosendaal - Bergen op Zoom

De ontwikkelingen op het leisurepark worden betrokken bij het ambities voor het ziekenhuis in de Bulkenaar. Met name een mogelijk extra sprinterstation is interessant voor de recreatieve ontwikkelingen op het leisurepark De Stok. Er wordt gekeken naar de koppelkansen van de twee gebiedsontwikkelingen.

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

5. Maatwerkeraanpak kleine kernen

Omschrijving

Deze maatregel betreft een maatwerkeraanpak voor de kleine kernen en het landelijk gebied. Het gaat hierbij om een totaalpakket aan maatregelen, met als doel ervoor te zorgen dat de kern op een goede manier aan het bovenliggende fiets- en OV-net wordt gekoppeld. Er wordt ingezet op het verbeteren van de volgende elementen:

- Versterken kwaliteitsniveau kernen, leefbaarheid, duurzaam aantrekkelijk en veilig
- Parkeerbeleid (regulering, prijsbeleid)
- Versterken intern fietsnetwerk en aankoppeling op hoofdfietsrouten netwerk
- Werkgevers- en doelgroepenpakket (brede regio)
- Aanpak van hubs uit het ontwikkelplan Mobiliteitshubs West-Brabant door uitbouw van voorzieningen en aanbod deelmobiliteit: Willemstad A4, Klundert Oranjestraat, Fijnaart busstation, Station Zevenbergen, Halsteren Molenplein
- Wegstructuurmaatregelen (provinciaal – lokaal) i.v.m. leefbaarheid kleine kernen (sluipverkeer)
- Verbetering verbinding stad – platteland: belang van daily urban systems in relatie tot de kleine kernen

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

6. Brabantbreed onderzoek: toekomst en strategie goederenvervoer

Omschrijving

West-Brabant West is een regio waar veel goederenvervoer passeert, vooral vanuit de haven van Rotterdam en Vlissingen. Het doel is om de milieuhinder en de aantasting van de leefbaarheid in de regio als gevolg van het goederenvervoer terug te dringen. Een modal shift, met meer vervoer over water, spoor en door buisleidingen, kan hieraan bijdragen. De toekomst en strategie voor goederenvervoer is een vraagstuk dat Brabantbreed opgepakt moet worden, omdat de verschillende routes over de grenzen van de regio heen lopen. Er wordt ingezet op een onderzoek naar de verdeling van vervoersmodaliteiten over verschillende routes, en welke rol de havens hierin spelen. De volgende onderwerpen worden daarbij meegenomen:

- **Spoor:** De Brabanthroute is één van de drukste goederenvervoerroutes van Nederland. De uitdaging ligt in de balans tussen verstedelijking en de ontwikkeling van goederenvervoer. Mogelijk biedt de 3RX-route (van Antwerpen via Venlo naar het Ruhrgebied) een interessant alternatief, en kan de VeZa-boog een waardevolle verbinding vormen tussen Vlissingen en Antwerpen. Dit moet in samenwerking met Zeeland en Vlaanderen worden opgepakt.
- **Vervoer over water:** De ontwikkeling en ambities van de havens van Bergen op Zoom en Moerdijk zijn cruciaal. Bergen op Zoom streeft naar een vertienvoudiging van het containervervoer per water, met een focus op industriële versterking, digitalisering, en circulaire productie. Tegelijkertijd onderzoekt Powerport Moerdijk hoe de toekomst van het havengebied eruitziet in relatie tot energie, economie, mobiliteit, landschap en leefomgeving.
- **Buisleidingen:** De bestaande buisleidingenstraat van Rotterdam naar Antwerpen, met aftakkingen naar Moerdijk en Vlissingen, biedt mogelijkheden om gevaarlijke stoffen via buisleidingen te transporteren in plaats van via spoor of weg. Dit kan bijdragen aan de veiligheid en biedt kansen voor bedrijven om aan te sluiten op toekomstige waterstofleidingen, zoals bij Aviolanda/Defensie.
- **Wegvervoer:** Verdeling van het goederenvervoer over de A4 en A16 speelt een belangrijke rol, mede in relatie tot veiligheid. Door aanpassing van de milieucategorisering van de Heijenoordtunnel mogen vrachtwagens met de hoogste milieucategorie tegenwoordig via de A4 richting het zuiden rijden. Er zijn echter enkele knelpunten, zoals weeflocaties en smalle kunstwerken. Uit onderzoek moet blijken of deze knelpunten opgelost moeten en kunnen worden. Ook speelt er een opgave rondom het tekort aan truckparkeerplaatsen en de overlast rondom truckparkings. Dit is een regionaal probleem, wat gezamenlijk opgepakt dient te worden.

Innovaties op gebied van goederenvervoer bieden een kans; belangrijk is om deze bij uitwerking van het onderzoek goed te bekijken en benutten.

Raakvlakken / afhankelijkheden

In 2022 is Programma Goederenvervoercorridor Zuid gestart. Het is belangrijk om goed te kijken wat daar gebeurt en of daar mogelijk op aangehaakt kan worden.

Dit onderzoek dient Brabantbreed vanuit het MMA te worden opgepakt.

Bergen op Zoom en Roosendaal hebben in 2024 een project gelanceerd voor de goederenvervoertransitie in West-Brabant West. Samen met de kennisinstellingen betrokken bij Logistics Community Brabant en innovatiebedrijf Argaleo (DigiTwin), gaan de gemeenten komend jaar zoeken naar nieuwe inzichten en antwoorden op de uitdagingen rondom de doorstroom van vrachtverkeer. Het nieuwe project heeft als doel de vrachtautobewegingen in de regio West-Brabant West inzichtelijker, efficiënter en duurzamer te maken.

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)



Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)



Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

7a. Verbeteren fietsnetwerk: Brabants hoofdfietsnetwerk

Omschrijving

Deze maatregel bestaat uit het realiseren van een Brabants hoofdfietsnetwerk dat op regionale schaal alle Brabantse kernen met elkaar verbindt. Fietsroutes zijn samenhangend, aantrekkelijk, veilig en fijn om door te fietsen. Het - door de provincie Noord-Brabant in ontwikkeling zijnde - Brabants hoofdfietsnetwerk is een concrete uitwerking van het landelijke en provinciale Toekomstbeeld Fiets en vraagt om investeringen door Rijk en regio. Eerste stap is om de prioritering in beeld te brengen: hoe groot is de opgave (verschil tussen de huidige situatie en de ambitie), hoe groot zijn de fietsaantallen, welke routes liggen op plekken waar veel korte autoritten zijn, welke mensen hebben met een omrijdfactor te maken, waar liggen kansen voor ontbrekende schakels, waar liggen opgaven vanuit de gebieden (Roosendaal, Bergen op Zoom, kloppende harten en kleinere kernen en landelijk gebied)? Vervolgens kan gestart worden met verbetering van de prioritaire routes. Aanvullend moet er in het netwerk voldoende veilige plekken zijn om fietsen te stallen.



Raakvlakken / afhankelijkheden

Fietsplannen van de provincie op de doorfietsroutes en het hoofdfietsnetwerk. Plannen Bergen op Zoom / Roosendaal voor de route richting Essen / Etten-Leur / Antwerpen. HUB-studie thema bereikbaarheid. Ambitie Roosendaal + Bergen op Zoom in verstedelijking. Fietsstimulering en fiets parkeren (--> onderzoek hubs).

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)



Termijn

KT (voor 2030)



MLT (2030 – 2035)



LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

7b. Verbeteren fietsnetwerk: Snelfietsroutes Bergen op Zoom – Antwerpen, Roosendaal – Antwerpen, Roosendaal - Etten-Leur

Omschrijving

De verbinding tussen Bergen op Zoom en Antwerpen, Roosendaal en Antwerpen en Roosendaal en Etten-Leur zijn routes die enkele jaren geleden naar voren zijn gekomen vanuit fietspotentie-analyses, voor verbindingen tussen grote woon- en werklocaties. Dit zijn beiden routes met ambitie vanuit de provincie Noord-Brabant. Op dit moment onderzoeken Gemeente Woensdrecht (trekker) en Bergen op Zoom het tracé richting Antwerpen. Gemeente Roosendaal is bezig met onderzoek voor een snelfietsroute richting Essen. Gemeente Roosendaal, Halderberge, Rucphen en Etten—Leur zijn recent gestart met eerste gesprekken over een snelfietsroute van Roosendaal naar Etten-Leur, waarbij de opties voor de route aan de noordzijde van de A58 (via Halderberge) of zuidzijde (via Rucphen) worden onderzocht.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)



Termijn

KT (voor 2030)



MLT (2030 – 2035)



LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8. Verbeteren Openbaar Vervoer

Omschrijving (zie factsheets per onderdeel op de volgende pagina's)

- a. Nieuwe concessie voor busvervoer vanaf 2025
- b. Wind in de zeilen stap 2: directe verbinding Vlissingen – Roosendaal - Zwolle
- c. Wind in de zeilen stap 3: onderzoek extra verbinding Vlissingen – Roosendaal met doorkoppeling Randstad
- d. Intercity Roosendaal – Antwerpen
- e. MIRT-Verkenning Oude Lijn: citysprinter bouwsteen 2 (doorrijden sprinter Roosendaal – Dordrecht naar Rotterdam – Den Haag)
- f. Onderzoeken verhoging IC-frequentie richting Breda
- g. Verkenning verbetering OV economische toplocaties (HOV westrand)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8a. Nieuwe concessie voor busvervoer vanaf 2025

Omschrijving

Vanaf 6 juli 2025 gaat de nieuwe concessie in voor het busvervoer in West-Brabant, uitgevoerd door Arriva. In de nieuwe concessie wordt een forse investering en verbetering gedaan van het OV-aanbod in West-Brabant met een kwaliteitsimpuls in het weekend en nieuwe lijnen en verbindingen. Er is focus voor korte overstaptijden bus-bus en bus-trein en er is een integratie van stadslijnen in streeklijnen voor een toekomstvast systeem. Alle grote busverbindingen blijven in stand en alle buurtbussen blijven rijden. Voor West-Brabant West worden de volgende verbeteringen doorgevoerd:

- Nieuwe lijn Lage Zwaluwe – Moerdijk 2x per uur
- Doortrekking lijn Rotterdam – Bergen op Zoom naar Ossendrecht
- Nieuwe BravoDirectlijn Oud-Gastel – Bergen op Zoom – Putte. Hiermee wordt Bergen op Zoom direct verbonden met AFC Nieuw Prinsenland
- Door de twee bovenstaande nieuwe verbindingen wordt Dinteloord – Hoogerheide 4x per uur verbonden
- Nieuwe verbinding naar bedrijventerrein Borchwerf in Roosendaal.
- Rucphen krijgt aansluiting op IC in Etten-Leur
- Hoogerheide/Huijbergen krijgt een directe verbinding naar Bravis Ziekenhuis Roosendaal
- In 2025 wordt gestart met het aanbieden van Flex-vervoer in heel Brabant. Dit is een initiatief van de Provincie en onderdeel van de concessie. Vanaf iedere halte kan er naar een overstapstation gereisd worden op afroep tegen een sterk gereduceerd tarief.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Bij verbetering van OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen, zoals Borchwerf, ligt een kans voor werkgeversaanpak.

Er komt een bijdrageregeling voor het aanleggen van toegankelijke haltes die nodig zijn voor de realisatie van de nieuwe dienstregeling. Deze regeling maakt echter geen onderdeel uit van het MMMP.

Kosten



€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn



KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8b. Wind in de Zeilen stap 2: directe verbinding Vlissingen – Roosendaal - Zwolle

Omschrijving

Op 26 juni 2020 tekenden de bestuurders van provincie Zeeland, gemeente Vlissingen, waterschap Scheldestromen en het kabinet een bestuursakkoord over het pakket Wind in de zeilen, naar aanleiding van het besluit om de marinierskazerne niet naar Vlissingen te verplaatsen. Eén van de onderdelen van dit pakket is de verbetering van de spoorverbindingen van Vlissingen en Zeeland met de Randstad, Brabant en Vlaanderen.

In stap 2 van dit project gaat de trein vanuit Vlissingen naar Roosendaal in 2026 t/m 2028 doorrijden naar Zwolle. Hiermee ontstaat een directe verbinding zonder overstap van Bergen op Zoom in de richting van Breda en verder (richting Zwolle). Na deze drie jaar wordt geëvalueerd of deze verbinding wordt doorgezet.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8c. Wind in de Zeilen stap 3: onderzoek extra verbinding Vlissingen – Roosendaal met doorkoppeling R'dam – A'dam

Omschrijving

Op 26 juni 2020 tekenden de bestuurders van provincie Zeeland, gemeente Vlissingen, waterschap Scheldestromen en het kabinet een bestuursakkoord over het pakket Wind in de zeilen, naar aanleiding van het besluit om de marinierskazerne niet naar Vlissingen te verplaatsen. Eén van de onderdelen van dit pakket is het onderzoek naar een extra treinverbinding tussen Vlissingen en Roosendaal, met een doorkoppeling naar de Randstad (Rotterdam – Amsterdam), welke uiterlijk 2030 moet gaan rijden.

Hiermee krijgt Roosendaal een extra verbinding naar Zeeland en krijgt Bergen op Zoom een extra verbinding naar Zeeland en Roosendaal.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8d. Intercity Roosendaal - Antwerpen

Omschrijving

Er loopt een traject om één keer per uur een intercity tussen Roosendaal en Antwerpen te laten rijden. Randvoorwaardelijk hiervoor zijn de veiligheidseisen op dit traject. Pas wanneer het veiligheidssysteem ERMTS operationeel is op dit traject, kan de internationale trein gaan rijden. Naar verwachting is dit rond 2030. hierbij wordt een doorkoppeling van de huidige Ijssellijn onderzocht (Zwolle – Roosendaal).

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen) 

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8e. MIRT-Verkenning Oude Lijn: Citysprinter bouwsteen 2 (doorrijden sprinter Roosendaal – Dordrecht naar R'dam – DH)

Omschrijving

In de MIRT-verkenning wordt onder andere onderzocht of en hoe er stapsgewijs meer City-Sprinters kunnen rijden tussen Den Haag en Dordrecht.

Eén van de bouwstenen die in deze verkenning wordt onderzocht is het nieuwe station Dordrecht Leerpark (bouwsteen 2). Om dit nieuwe station mogelijk te kunnen maken, gaat de sprinter Roosendaal – Dordrecht doorrijden naar Rotterdam – Den Haag (2x per uur). Hiermee worden sprinterstation Oudenbosch en Lage Zwaluwe direct verbonden met Rotterdam, Delft en Den Haag, en andersom. Hiermee wordt de OV-bereikbaarheid van banen vergroot, waarbij er een kans ligt voor station Lage Zwaluwe als hub, waar mensen van de auto op het OV over kunnen stappen.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Als Lage Zwaluwe een betere verbinding krijgt, biedt dit kansen voor ontwikkeling Moerdijk.

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8f. Onderzoeken verhoging IC-frequentie richting Breda

Omschrijving

Veel nieuwe woningbouw wordt geclusterd in de steden Roosendaal en Bergen op zoom, in de buurt van de stations, in de spoorzones. Aangezien de regio inzet op een mobiliteitstransitie en de reizigersvraag groeit, is het de moeite waard om te onderzoeken of een verhoging van de IC-frequenties mogelijk is. In de andere (sub)maatregelen wordt al gekeken naar de een verbetering/frequentieverhoging van de verbindingen richting Antwerpen, Vlissingen en de Randstad, maar een frequentieverhoging richting Breda is hier geen onderdeel van.

Er moet onderzocht worden of er nog ruimte zit in de dienstregeling op dit traject. Voorgesteld wordt om een verhoging van de frequentie tussen Bergen op Zoom en Roosendaal richting Breda en verder te onderzoeken. De haalbaarheid hangt af van de reizigersvraag, maar ook van randvoorwaarden zoals stroomvoorziening en veiligheidsrisico bij overwegen.

Raakvlakken / afhankelijkheden

NS als trekker?

Kosten

€ (tot 1 miljoen)



€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)



MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

8g. Verkenning verbetering OV economische toplocaties (HOV westrand)

Omschrijving

In de verstedelijkingsstrategie en Regionale Investeringsagenda is een HOV-oplossing genoemd die de westrand van de regio West-Brabant West met elkaar verbindt. Doel is om de OV-bereikbaarheid van de economische toplocaties (Aviolanda Woensdrecht, AFC Nieuw Prinsenland, Agrofoodcluster en Moerdijk) en de tussenliggende kernen (onder andere toeristische hotspot Steenbergen) te verbeteren. Dit draagt bij aan de mogelijkheid voor bedrijven om meer studenten en werknemers aan te trekken. Doel van deze maatregel is om te verkennen hoe de OV-bereikbaarheid van deze kloppende harten verbeterd kan worden, waarbij één van de te onderzoeken varianten de HOV-verbinding westrand is. Dit is een verbinding van (Antwerpen naar) Woensdrecht – Bergen op Zoom – Dinteloord – Steenbergen – Moerdijk en Lage Zwaluwe.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

9. Intensivering werkgeversaanpak en uitbreiden richting doelgroepenaanpak

Omschrijving

Veel bedrijventerreinen in de regio liggen zodanig dicht bij de snelweg, en hebben voldoende parkeergelegenheid dat als je daar een mobiliteitstransitie wil bereiken, het noodzakelijk is om een intensieve samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven te hebben. Er liep een werkgeversaanpak via het Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN), maar was niet heel actief en er waren niet veel bedrijven bij aangesloten. Deze maatregel omvat het intensiveren en uitbreiden van de werkgeversaanpak richting een doelgroepenaanpak. Zodat samen met bedrijven gekeken kan worden wat nodig is voor een mobiliteitstransitie, zoals een verbeterde OV-bereikbaarheid, of betere fietspaden op bedrijventerreinen, maar ook carpoolregelingen, e-bike stimulering. In deze regio liggen een aantal werklocaties met (ook) een 24-uurseconomie en ploegendiensten (zoals Borchwerf, Moerdijk, kassengebied Dinteloord en Steenbergen, Aviolanda), waarbij gekeken kan worden of aanvullend bedrijfsvervoer een mogelijkheid is voor deze doelgroepen. Daarnaast zijn er andere regionale bestemming met veel gebruikers. Ingezet wordt om de werkgeversaanpak te verbreden naar een doelgroepenaanpak, om zo ook de mobiliteitstransitie bij andere bestemmingen voor elkaar te krijgen. Denk hierbij aan zorg, onderwijs, evenementen en publiekstrekking (zoals Designer outlet Roosendaal of Snowworld Rucphen-Breda).

Raakvlakken / afhankelijkheden

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

10. Actualisatie studie i.c.m. uitvoering mobiliteitshubs

Omschrijving

In het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant is onderzoek gedaan naar 40 locaties in West-Brabant, waarvan 16 in West-Brabant West om voor verschillende type hubs te bekijken wat het huidige gebruik is en de potentie en urgentie richting de toekomst te onderzoeken met concrete verbeterpunten, gericht op een goede overstap en het voorzieningenniveau. Er zijn 9 locaties gekozen (met grootste potentie én urgentie) die door met prioriteit ontwikkeld gaan worden door de provincie in samenwerking met gemeenten, waarvan deze 4 in West-Brabant West: Roosendaal station, Dinteloord Noordlangseweg, Station Lage Zwaluwe en Oud Gastel busstation.

Voor deze locaties is uitgewerkt wat de beste oplossing is voor het aanbieden van deelvoertuigen en kleine voorzieningen. Daarnaast wordt ingezet op stationsontwikkeling Zevenbergen. Er zit voortgang in het project voor Roosendaal station, maar de andere projecten liggen nagenoeg stil. De inzet is om met de Provincie en gemeenten een gezamenlijke ambitie voor deze locaties te benoemen en te kijken hoe deze op korte, middellange en lange termijn ontwikkeld kunnen worden. Beginnend met de locaties met prioriteit, en daarna de overige locaties in de regio.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Provincie als trekker

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

11. Samenwerking mobiliteitsdata

Omschrijving

Provincie Noord-Brabant en B7-steden (waaronder Roosendaal) werken samen op gebied van de inzameling en digitalisering van mobiliteitsdata. Partijen zetten samen in op de gezamenlijke borging en ontwikkeling van digitalisering mobiliteitsdata als structurele basis om in Brabant te komen tot inzicht voor beleid, alsook mobiliteitsdata als brandstof voor smart mobility-oplossingen en mobiliteitstransitie en verstedelijking.

- Zo worden voor heel Brabant mobiliteitsdata structureel op orde gebracht en wordt gezorgd voor het real-time ontsloten en beschikbaar zijn van alle publieke mobiliteitsdata voor mobiliteitsaanbieders om daarmee diensten en producten in de markt te zetten. Real time data is eveneens nodig voor het functioneren van het mobiliteitssysteem zoals verkeersmanagement en ten behoeve van geautomatiseerd vervoer.
- Er een landelijk spoor dat op 15 om belangrijke data op orde te krijgen vanuit wegbeheerders, waarbij Europese verordeningen zijn voorgeschreven. Deze worden op het moment landelijk uitgewerkt, inclusief afsprakenkaders.
- Regionaal wordt aanvullende data georganiseerd, samengebracht, en opgewerkt tot structurele, collectieve inzichten, te vinden via <https://dataportaal.brabant.nl/>. Deze samenwerking wordt gecoördineerd door het Regionaal DataTeam (RDT).
- Voor data is het ook belangrijk dat gezamenlijk de effecten van de onderdelen van het MMMP gemonitord. Dit moet gezamenlijk verder gaan ingevuld worden en met de beschikbare data gemeten gaan worden. Hierbij is het ook belangrijk om de bijbehorende data uit te wisselen.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Provincie als trekker

Bergen op Zoom en Roosendaal hebben in 2024 een project gelanceerd voor de goederenvervoertransitie in West-Brabant West. Samen met de kennisinstellingen betrokken bij Logistics Community Brabant en innovatiebedrijf Argaleo (DigiTwin), gaan de gemeenten komend jaar zoeken naar nieuwe inzichten en antwoorden op de uitdagingen rondom de doorstroom van vrachtverkeer. Het nieuwe project heeft als doel de vrachtautobewegingen in de regio West-Brabant West inzichtelijker, efficiënter en duurzamer te maken.

Kosten

€ (tot 1 miljoen)

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030)

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

12. Regionaal verkeersmanagement (I)

Omschrijving

Publieke en private partners werken binnen BrabantStad maar ook binnen SmartwayZ.NL en nationaal en Europees samen aan netwerkbreed regionaal verkeersmanagement en de ontwikkeling en toepassing van nieuwe systemen, met als doel om mobiliteit slimmer, flexibeler, duurzamer en veiliger te maken. Binnen BrabantStad betreft het veelal de operationele kant en toepassing van reeds ontwikkeld verkeersmanagement. Binnen SmartwayZ.NL werken regionale overheden, samen met de private sector, aan de ontwikkeling van Innovatief Verkeersmanagement. Maar ook aan Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM). Hiervoor is een eindbeeld geschetst met betrekking tot regionaal en innovatief verkeersmanagement en CCAM waar we naar toe werken: het informeren, geleiden en sturen van weggebruikers (personen en goederen) op het wegennet in en tussen steden, waarbij sprake is van een bewust gekozen balans tussen modaliteiten; sturend op basis van actuele, voorspellende en gepersonaliseerde informatie richting maatschappelijke (brede welvaart) doelen (minder verplaatsingen per (vracht)auto, veilige, gezonde, schone, inclusieve en efficiënte verplaatsingen); waarbij de taken van sommige weggebruikers en de beschikbare instrumenten geautomatiseerd worden. Binnen regionaal verkeersmanagement sturen verkeer in het (stedelijk) netwerk aan via intelligente verkeerslichten, informeren reizigers steeds meer en delen verkeersmanagementinformatie met serviceproviders en de verkeerscentrale.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Provincie als trekker

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

12. Regionaal verkeersmanagement (II)

Omschrijving

Afspraken over de samenwerking op gebied van regionaal verkeersmanagement voor de periode 2024 t/m 2028 zijn gemaakt tussen B7-steden en provincie Noord-Brabant. Dit gaat om de volgende afspraken:

- Basisprojecten verkeersmanagement: a) Samenwerking diensten Verkeerscentrale, b) Regionaal Verkeerskundige Teams, c) Verkeersmanagement Team
- Ontwikkeling uitbouw verkeersmanagement: a) Ontwikkeling multimodaal verkeersmanagement, b) Ontwikkeling inzet serviceproviders, c) Ontwikkeling kader regionaal verkeersmanagement

Daarnaast is het belangrijk om gezamenlijk de stap te maken naar een meer multimodale aanpak die aansluit bij de afspraken van het MMMP, bijvoorbeeld door:

- multimodale netwerkkaders met verkeersmanagement maatregelen
- regelscenario's en prioritering van modaliteiten
- minder prioriteit voor auto, meer prioriteit voor actieve mobiliteit, verkeersluwe binnensteden en stimuleren gebruik van hubs, prioritering openbaar vervoer
- Stadslogistiek en slimme logistiek

Binnen innovatief Verkeersmanagement / CCAM volgen we de regionale roadmap Innovatief VerkeersManagement / CCAM. Deze en de in 2024 uit te voeren maatregelen is opgesteld in samenwerking met de regionale partners binnen SmartwayZ.NL en BrabantStad.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Provincie als trekker

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035) 

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten

13. Programma's verkeersveiligheid

Omschrijving

Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt in de mobiliteits- en verstedelijkingsopgave in de regio. Het is zowel randvoorwaardelijk (in de maatregelen in de andere fiches moet de impact op verkeersveiligheid worden meegenomen) als een aspect waarop continu maatregelen genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te bevorderen.

- Voor verkeersveiligheid is het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) leidend; dit is een gezamenlijk plan van Rijkswaterstaat, provincie, Brabantse gemeenten, politie en openbaar ministerie. Volgens de leidende principes van het BVVP 2024-2027 werken de verkeersveiligheidspartners risicogestuurd en datagedreven met focus op de thema's fietsers, onervaren verkeersdeelnemers en afleiding. De partners hanteren een integrale aanpak gericht op drie pijlers. Daarbij zijn de wegbeheerders verantwoordelijk voor de verkeersveilige inrichting van hun eigen infrastructuur, politie en openbaar ministerie zijn verantwoordelijk voor de verkeershandhaving en de gedragsaanpak is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.
- Aansluitend op het BVVP werkt SmartwayZ.NL samen met de projectleiding van het BVVP aan een Grensverleggend Activatieprogramma Verkeersveiligheid. De bedoeling van dit programma is dat we verder gaan op de bestaande denkpatoenen, en aanvullend vanuit nieuwe perspectieven gaan kijken naar het vraagstuk. Grensverleggend omdat we (1) letterlijk internationaal naar andere landen en steden kijken, en (2) verkeersveiligheid integraal onderdeel willen maken van andere opgaven, passend binnen thema's vanuit Brede Welvaart.

Raakvlakken / afhankelijkheden

Provincie als trekker

Kosten

€ (tot 1 miljoen) 

€€ (1 miljoen – 10 miljoen)

€€€ (10 miljoen en meer)

Termijn

KT (voor 2030) 

MLT (2030 – 2035)

LT (na 2035)

Gebiedsgerichte projecten

Structuurversterkende projecten

Programmatistische projecten