



GGA

Verkeer & Vervoer Hart van Brabant

Regionale beleidsagenda Verkeer en Vervoer 2013 - 2017

Regio Hart van Brabant

GGA Hart van Brabant
4 april 2013

REGIO | HART
VAN | BRABANT



Documenttitel**Regionale beleidsagenda Verkeer & Vervoer 2013 - 2017****GGA Hart van Brabant**

Status	Eindrapport
Datum	7 maart 2013
Projectnaam	Regionale beleidsagenda Verkeer en Vervoer GGA Hart van Brabant
Opdrachtgever	Hart van Brabant, gemandateerd opdrachtgever: Gemeente Tilburg, wethouder Roel Lauwerier
Auteurs	Royal HaskoningDHV: Linda Bruin, Sander de Vuyst, Tim Zwanikken, Ronald Soemers
Begeleidingsgroep	Marco van der Meer, Christ van de Ven, Leo de Jong, Leanne van Tilborg-Spaan, Trees Swaans, Juriaan Donker, Ronald Soemers
Eindredactie	Ronald Soemers
Opmaak en vormgeving	

SAMENVATTING

De GGA Hart van Brabant brengt met deze regionale beleidsagenda voor de periode 2013 – 2017 (met een doorkijk naar 2030) richting en focus aan in de gemeenschappelijke inspanningen op het gebied van verkeer en vervoer. De voorliggende beleidsagenda is een resultante van al eerder vastgestelde (gemeentelijke) beleidsdocumenten. Nieuw is de 'strategische kop' die op de samenwerking is gezet. Meer dan in het verleden wordt nu vanuit een meer strategische benadering ingegaan hoe verkeer en vervoer het beste kan bijdragen aan een verdere ontwikkeling van de belangrijkste economische speerpunten van de regio Hart van Brabant. Voor zowel de externe- als interne bereikbaarheid worden keuzes gemaakt waar de regio de komende jaren op inzet. De gemaakte keuzes worden samengevat in vier deelagenda's, die tezamen dé programmerings- en investeringsagenda vormen voor de komende periode.

Verbindend en concreet

De regionale beleidsagenda vormt een belangrijke schakel tussen bovenregionale strategische beleidsstukken (zoals de Gebiedsagenda Brabant, # - Brabant, Versterkt Stedelijk Netwerk Brabant en het Provinciaal Verkeer- en Vervoers Plan), de regionale beleidsplannen (zoals de Regionale Werkagenda, de Regionale Ruimtelijke Visie) en het regionale en lokale verkeers- en vervoersbeleid. De regio Hart van Brabant is als regio zelf ook een verbindende schakel tussen West-Brabant en Noord- en Zuidoost Brabant. Belangrijke uitgangspunten voor het beleid van de komende jaren:

- Er vindt een nadrukkelijke koppeling plaats tussen verkeer en vervoer en de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. De agenda redeneert daarbij vanuit de vraag welke bijdrage het verkeer- en vervoersysteem kan leveren aan een economisch vitale regio en de versterking van het woon-, werk- en leefklimaat. Er is de focus gelegd op de economische speerpunten die de regio heeft bepaald in Midpoint Brabant, met name 'Logistics', 'Leisure' en 'Aerospace & Maintenance'.
- Strategische keuzes worden consequent doorvertaald van strategie naar tactische en operationele keuzes. Dit betekent dat de agenda vertrekt vanuit gezamenlijke ambities voor het verkeer- en vervoersysteem voor de langere termijn en dat deze worden doorvertaald naar een focus op de belangrijkste opgaven en bijbehorende prioriteiten in projecten en acties.

Ambities

Voor de periode 2013 – 2017 heeft de regio drie belangrijke ambities met betrekking tot haar verkeers- en vervoerssysteem.

1 Externe bereikbaarheid en bijdrage aan een economisch vitale regio

Hart van Brabant is strategisch gelegen in het infrastructurele netwerk tussen Randstad, Vlaamse Ruit, Rijn-Ruhrmetropool en het Europese achterland. Het is voor de economische ontwikkeling van de regio belangrijk om de bereikbaarheid in dit

multi-modale netwerk verder uit te bouwen en de bereikbaarheid van- en naar de regio te waarborgen en te verbeteren. Op dit moment is al sprake van bereikbaarheidsknelpunten op belangrijke infrastructuur en de verwachting is dat dit in de toekomst – bij het aantrekken van de economie – verder toeneemt.

Met name de Oost-West corridor – de Oost-Westverbindingen door de regio via weg, water en spoor – is van cruciaal belang. Niet alleen voor de regio, maar voor Brabant en Nederland als geheel. De topsectoren Logistics en Aerospace & Maintenance zijn van deze corridor afhankelijk en ontlenen er voor een belangrijk deel hun sterke economische positie aan. Met de (verbeterde) bereikbaarheid over de drie modaliteiten kunnen multimodale knooppunten worden ontwikkeld, die de positie van de regio op het gebied van Logistics (vervoer, overslag, maar ook toegevoegde waarde activiteiten) verder versterken. Ook voor het speerpunt Leisure van Hart van Brabant zijn de externe verbindingen van groot belang voor de bereikbaarheid van de attracties, bezienswaardigheden, evenementen en andere Leisure-voorzieningen in de regio. Hiermee wordt het verzorgingsgebied voor de Leisure sector vergroot, wat nodig is om de ambitieuze groeidoelstellingen voor de sector te realiseren. Belangrijk hierbij zijn ook de aansluitingen op het HSL-station Breda en het vliegveld Eindhoven, als toegangspoorten van- en naar Europa.

2 Interne bereikbaarheid en bijdrage aan woon-, werk- en leefklimaat

In de stedelijke regio Hart van Brabant dient ook de afwikkeling van het dagelijkse woon-werkverkeer verder te verbeteren. Een verbeterde bereikbaarheid hiervan draagt bij aan een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. De interne bereikbaarheid per auto, is redelijk goed op orde. Wel zijn er nog optimalisatieslagen mogelijk. Enerzijds door enkele ontbrekende schakels in het wegennet te realiseren, anderzijds door een verbeterde aansluiting van het onderliggende wegennet op het hoofdwegennet. In veel gevallen ontstaat zo niet alleen een betere bereikbaarheid, er ontstaan ook kansen de leefbaarheid van kernen te verbeteren. Ook met een verbeterd gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is er winst te halen. Bovendien draagt het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en elektrisch vervoer bij aan een meer duurzaam vervoer. Verkeersveiligheid blijft een belangrijk thema om bij te dragen aan een prettig en veilig leefklimaat.

3 Slimmer organiseren van mobiliteit

De regio ziet kansen in het nog slimmer organiseren van mobiliteit van personen en/of goederen. Dit sluit aan bij de inzet van Hart van Brabant op Social Innovation: het samen met betrokken partijen inzetten en toepassen van innovatieve oplossingen om maatschappelijke meerwaarde te creëren. Een voorbeeld hiervan is het toewerken naar synchromodaliteit: op elk gewenst moment kunnen kiezen voor de beste maatwerk vervoersoplossing. Voor de toekomst van de Logistiek is synchromodaliteit een kernwaarde. Dit vraagt niet alleen om infrastructurele maatregelen, maar ook in relatie tot onderwijs en bedrijfsleven tot verdere innovaties. Op dat vlak is de regio Hart van Brabant actief met Midpoint en hun programma Logistic Cities. Dit soort slimme oplossingen kunnen bijdragen aan een betere geleiding van verkeersstromen, waardoor drukte afneemt en de bereikbaarheid

toeneemt. Ook een betere verdeling van plaats en tijd door het toepassen van Dynamisch Verkeers Management (DVM) en Intelligente transportsystemen (ITS) dragen hier verder aan bij. Hiermee kan bestaande infrastructuur beter worden benut en kan veiligheid en leefbaarheid worden verbeterd. Ook een verbeterde afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening draagt bij aan een slimmere mobiliteit. De regio wil de mogelijkheden voor een slimmere organisatie van de mobiliteit verkennen.

Focus in de vier deelagenda's

De projecten en acties waarmee de regio verder inhoud geeft aan de drie ambities, zijn samen met de andere O's bepaald (naast de Overheid, ook Ondernemers, Onderwijs en maatschappelijke Organisaties). Maar omdat niet alles in één keer opgepakt kan worden is focus aangebracht en onderverdeeld naar vier deelagenda's. Deze agenda's verschillen in het type acties en projecten die de regio gaat oppakken:

- Toekomstagenda: de toekomstagenda bevat de onderwerpen die voor de korte termijn niet urgent zijn, maar waarop de regio al wel wilt anticiperen. Daarvoor is het nodig om een goed, gezamenlijk beeld te vormen van opgaven én oplossingen. Met de toekomstagenda maakt de regio eerst haar eigen gedachten op.
- Lobbyagenda: deze agenda bevat de onderwerpen en projecten die de regio graag geadresseerd wil hebben bij haar externe partners, met name rijk en provincie. Het zijn opgaven / projecten die voor de regio van groot belang zijn en waarvoor de samenwerking met deze partners nodig is. Met de lobbyagenda werkt de regio aan het onder de aandacht brengen van deze opgaven en projecten. Deze agenda is ook belangrijk om middelen en medewerking te krijgen voor projecten en onderwerpen.
- Afstemmingsagenda: hierbij gaat het om projecten en acties waarvan nut en noodzaak al breed gedeeld worden, maar waarover nog concrete afspraken en besluitvorming nodig is om de projecten uit te voeren. Het kan dan gaan om uitwerking in planstudies, organiseren van financiering, doorlopen van procedures etc.
- Uitvoeringsagenda: dit betreffen de projecten die (zo goed als) klaar zijn om in uitvoering te worden genomen of al in uitvoering zijn. Het jaarlijkse Regionaal Uitvoerings Programma (RUP) maakt hier onderdeel vanuit.

Deze vier deelagenda's worden in onderlinge samenhang jaarlijks opnieuw in de regio vastgesteld. Samen vormen zij zo voor elk jaar dé agenda van de GGA Hart van Brabant.

Prioriteiten

De regio is zich ervan bewust dat middelen schaars zijn en niet alles mogelijk is. Er zijn daarom prioriteiten aangebracht in de projecten waarop de regio wil inzetten. Onderstaande tabel geeft een volledig overzicht, geordende naar de drie ambities van deze agenda en de onderliggende opgaven.

Ambitie 1. Externe bereikbaarheid en bijdrage aan economisch vitale regio

Opgaven	Prioriteiten
<i>Verbeteren trimodale doorstroming Oost-West</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opwaardering A58 • Opwaardering A59 • Spoorcapaciteit Breda-Tilburg • Opwaardering Wilhelminakanaal (tot Loven; fase 1 ½)
<i>Ontwikkelen multi-modale knooppunten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling Vossenberghaven West II (Langshaven en zwaaikom) • Verbeterde natte aansluiting haven Waalwijk • Railport Brabant en Railterminal Loven
<i>Faciliteren bezoekers</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opwaardering N261 (in relatie tot A59) • Ontwikkelen HOV-as Leisure Boulevard • Creëren 'Leisure-poorten'

Ambitie 2. Interne bereikbaarheid en bijdrage aan woon-, werk- en leefklimaat

Opgaven	Prioriteiten
<i>Optimalisatie schakels autowegennet</i>	<ul style="list-style-type: none"> • N629 Dongen – A27/Oosterhout • N282 Tilburg - Rijen (bijdrage aan Aerospace & Maintenance en leefbaarheid)
<i>Faciliteren OV en fiets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren (voorzieningen) voor- en natransport openbaar vervoer • Duidelijke visie op regionaal openbaar vervoer (aansluiting op provinciale visie) • Actualisatie fietsplan (inclusief o.a. verkennen fietssnelwegen / snelfietsroutes). Niet alleen focus op utilitair fietsnetwerk maar ook op bijdrage recreatief fietsverkeer aan Leisure)
<i>Leefbaarheid en (externe) veiligheid</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale uitvoering Brabants VerkeersVeiligheidsPlan • Aanpakken overlast spoor en spoorse doorsnijdingen, inclusief ruimtelijke inpassing • Veilige logistieke terreinen, beveiliging van transport- en distributieactiviteiten, plus veilig parkeren voor vrachtwagens

Ambitie 3. Slimmer organiseren van mobiliteit

Opgaven	Prioriteiten
<i>Slimmer organiseren van mobiliteit</i>	<ul style="list-style-type: none">• Verkenning mogelijkheden mobiliteitsmanagement• Verkenning gebruik plaats-waardemodel (Bertolini)• Inzetten van dynamisch verkeersmanagement DVM / ITS

INHOUDSOPGAVE	Blz.
SAMENVATTING	4
1. Inleiding	10
1.1 Introductie	10
1.2 Samenhang met andere beleidskaders	11
1.3 Aard en opzet van de beleidsagenda	12
2. Visie en Strategie	13
2.1 Uitgangssituatie Hart van Brabant	13
2.2 Gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hart van Brabant	14
2.3 Strategische uitgangspunten voor de beleidsagenda en uitvoering	17
3. Ambities en opgaven voor verkeer en vervoer	21
3.1 Centrale ambities en opgaven	21
3.2 Bijdrage verkeer- en vervoersysteem aan een economisch vitale regio	22
3.3 Bijdrage verkeer- en vervoersysteem aan woon-, werk- en leefklimaat	24
3.4 Slimmer organiseren van mobiliteit	26
3.5 Overzicht van prioriteiten	26
4. Deelagenda's	29
4.1 Toekomstagenda ('denken')	30
4.2 Lobbyagenda ('agenderen')	31
4.3 Afstemmingsagenda ('overleggen/beslissen')	32
4.4 Uitvoeringsagenda ('doen')	33
5. Organisatie en samenwerking	35

1. Inleiding

1.1 Introductie

Dit is de regionale beleidsagenda verkeer en vervoer 2013 – 2017, met een doorkijk naar 2030, van de GGA Hart van Brabant. Deze agenda bevat de visie en ambities van de regio voor de komende jaren op het gebied van verkeer en vervoer. Deze worden vertaald naar keuzes voor te volgen strategieën, acties en projecten. Daarmee heeft de beleidsagenda tot doel richting en focus aan te brengen in de gemeenschappelijke inspanningen op het gebied van verkeer en vervoer van de acht gemeenten die samenwerken in Hart van Brabant. De agenda is een belangrijk instrument voor het maken van afspraken over de onderlinge rol- en werkverdeling.

De agenda is op 7 maart 2013 bestuurlijk vastgesteld door het portefeuillehouders-overleg verkeer en vervoer Hart van Brabant en op 30 mei door het Algemeen Bestuur. In het portefeuillehoudersoverleg hebben naast de acht gemeenten die deel uitmaken van de regio Hart van Brabant, ook de provincie en Rijkswaterstaat ingestemd met de agenda.

Aanleiding

Deze agenda betreft een actualisatie van de bestaande regionale beleidsagenda verkeer en vervoer uit 2007 die nog betrekking had op de periode 2008 - 2010. Een actualisatie was daarmee aan de orde, te meer omdat de context van de agenda gewijzigd is. Verkeer en vervoer raakt meer en meer verknoopt met het bredere ruimtelijke ordeningsveld en economische ontwikkeling (zorg voor een goed vestigingsklimaat). Dit is zichtbaar in enkele belangrijke rijks- en regionale kaders die sterk zijn gewijzigd sinds 2007. Bijvoorbeeld in de Gebiedsagenda Brabant en in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk (SVIR, voorheen Nota Mobiliteit /Mobiliteitsaanpak en nota Ruimte). In de strategische samenwerkingsregio Hart van Brabant is inmiddels voor de kortere termijn de werkagenda Hart van Brabant 2011 – 2015 vastgesteld. Deze werkagenda geeft de prioriteiten weer waar de strategische regio Hart van Brabant zich de eerstkomende jaren op richt. Verder werkt de regio momenteel aan een 'Ruimtelijke visie Hart van Brabant'.

Tegen deze achtergrond is in het portefeuillehouderoverleg van 19 mei 2011 besloten tot het opstarten van een actualisatie van de regionale beleidsagenda verkeer en vervoer. Op 15 december 2011 is de bijbehorende startnotitie goedgekeurd.

Opzet en aanpak

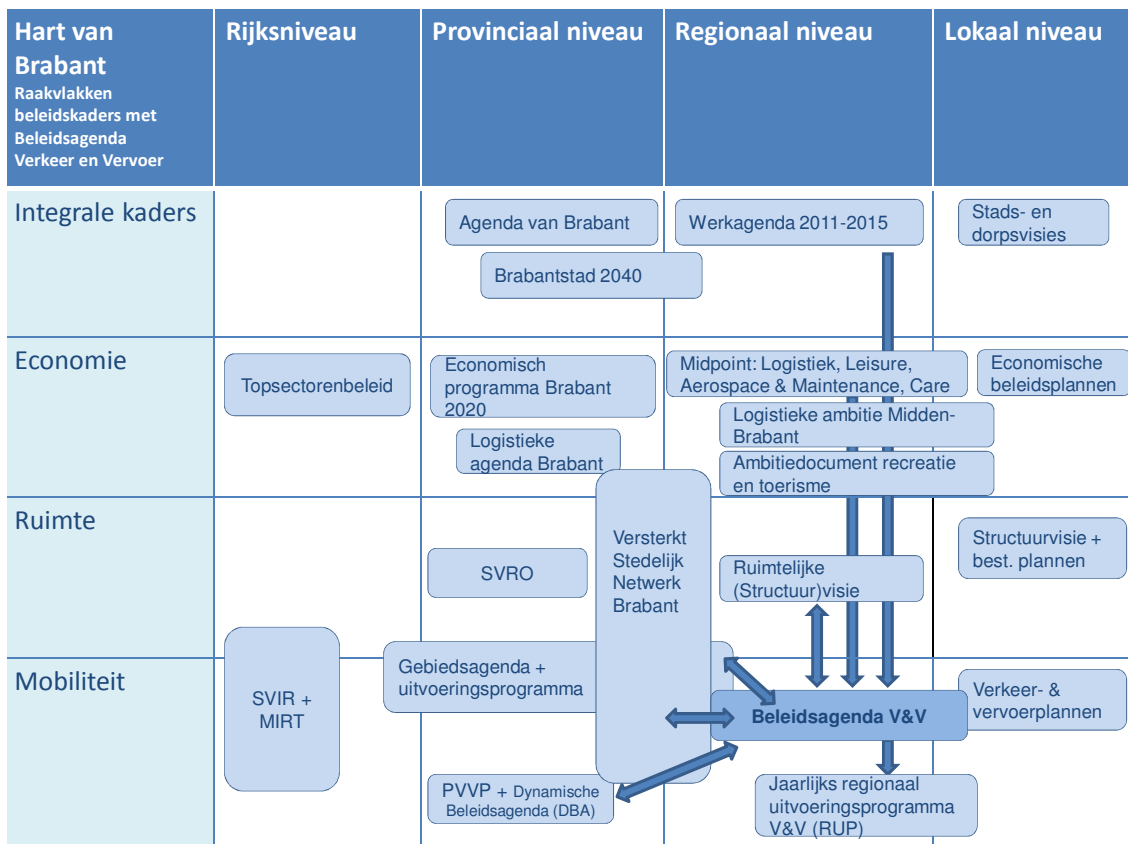
In tegenstelling tot eerdere versies van deze beleidsagenda wordt in deze agenda naar de langere termijn gekeken, met een horizon tot 2030. Daarmee krijgt de agenda – in aanvulling op tactische en operationele aspecten – ook een meer strategisch karakter: waar willen we naar toe en wat moeten we nu al doen om dit in gang te zetten? Om dit goed te kunnen bepalen is, meer dan tevoren, de koppeling gezocht met de economische doelen van de regio en ontwikkelingen in het ruimtelijk domein. Zo ontstaat een duidelijk beeld van de bijdrage van het verkeer en

vervoersysteem aan ruimtelijk-economische ontwikkeling (en vice versa). Met de agenda kan de regio nu eenduidig en gericht optreden naar andere partners, zoals provincie, Rijk, EU in de verschillende overleggrems. En meer op operationeel niveau, is deze beleidsagenda de basis voor het opstellen van het jaarlijkse Regionale Uitvoerings Programma's Verkeer & Vervoer (RUP). Hierin zijn de projecten opgenomen die in aanmerking komen voor verkeer en vervoersubsidie van de provincie en die uitvoering geven aan het beleid van de regio.

De agenda is gebaseerd op diverse strategische beleidsdocumenten en getoetst op en aangevuld met wensen van bestuurders en belangrijke stakeholders. Hiervoor zijn een drietal werksessies georganiseerd om betrokken actoren te mobiliseren (draagvlak) en impulsen van buiten naar binnen te halen (vernieuwing). Er hebben twee sessies plaats gevonden om de koppeling te leggen met de economische speerpunten (Leisure, Logistics, Aerospace en Maintenance, en Care). De derde sessie is gebruikt voor de afstemming tussen ruimte en mobiliteit. De input is verwerkt in deze agenda.

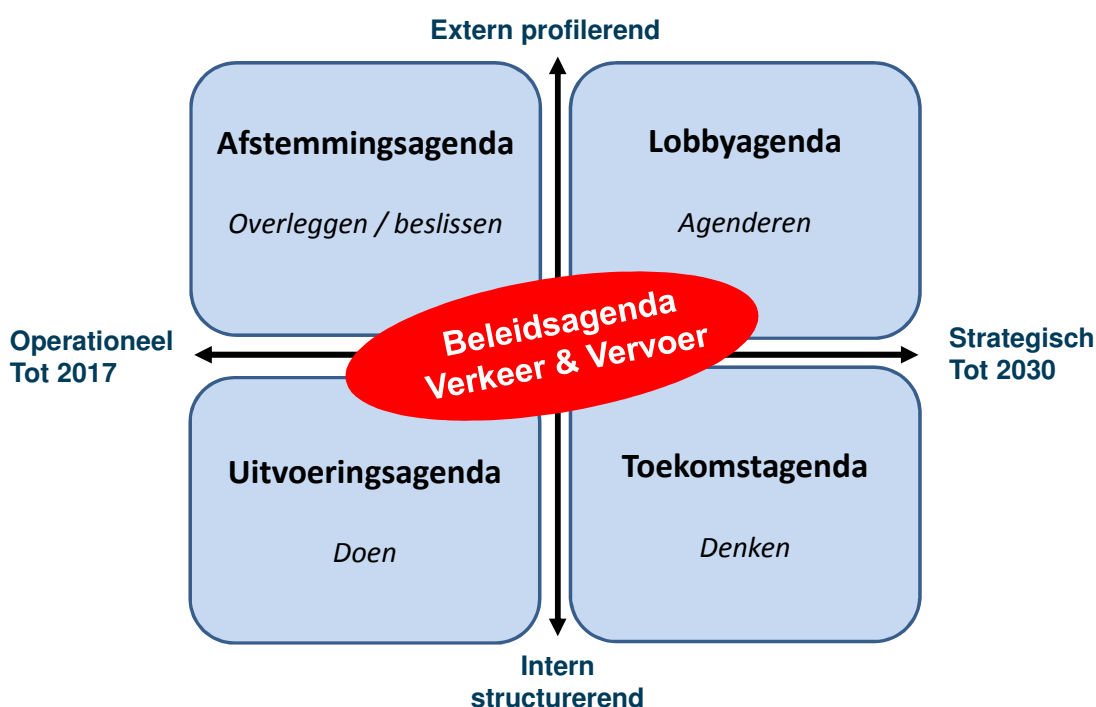
1.2 Samenhang met andere beleidskaders

Onderstaand schema toont de belangrijkste relaties tussen de (strategische) beleidsdocumenten van rijk, provincie en regio die van belang zijn voor deze regionale beleidsagenda.



1.3 Aard en opzet van de beleidsagenda

De beleidsagenda Verkeer & Vervoer heeft meerdere functies. De regio werkt met de agenda zowel aan externe profilering en agendering – richting andere partners – als aan structurering van de eigen activiteiten, binnen de GGA Hart van Brabant. Daarbij kent de agenda een strategisch karakter, erop gericht om nu al voor te sorteren op lange termijn ontwikkelingen (horizon tot 2030), én een tactisch en operationeel karakter, gericht op afstemming en uitvoering van projecten op de korte termijn (horizon tot 2017). In de beleidsagenda is daarmee een onderscheid te maken in vier deelagenda's, weergegeven in onderstaande figuur. De verschillende projecten en acties die de regio wil uitvoeren in de periode 2013 - 2017 zijn toe te delen naar deze vier agenda's. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreider ingegaan op het onderscheid in de vier deelagenda's en worden de projecten eraan toegedeeld.



Leeswijzer

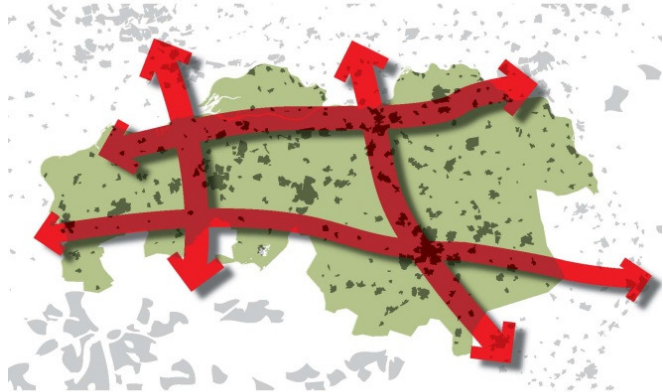
Hoofdstuk 2 start met een beknopte visie en strategie van de regio op het verkeer- en vervoerssysteem, in samenhang met de ruimtelijk-economisch ontwikkeling van de regio. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de opgaven en ambities op het gebied van verkeer en vervoer benoemd. Dit hoofdstuk sluit af met een overzicht van de prioritaire projecten en acties van de regio om deze ambities te realiseren. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreider ingegaan op de vier deelagenda's. Daarbij worden alle projecten en acties die de regio in 2013 - 2017 wil uitvoeren onder één van deze agenda's geplaatst. Het laatste hoofdstuk gaat in op de manier waarop de regio uitvoering wil geven aan deze agenda en de organisatie en samenwerking die daarbij hoort.

2. Visie en strategie

2.1 Uitgangssituatie Hart van Brabant

Strategische ligging in de Eurodelta

De regio Hart van Brabant ligt goed ontsloten in het hart van de Eurodelta: de Europese superregio van 30 miljoen inwoners tussen Randstad, Rijn-Ruhrmetropool en Vlaamse ruit. Dit gebied is in economische zin onderling sterk verweven. Brabant ligt midden in het infrastructurele netwerk van deze regio, gekenmerkt door kruisende oost-west verbindingen en noord-zuid verbindingen. In het project Versterkt Stedelijk Netwerk Brabant van de provincie, is dit netwerk geduid als de 'Hashtag Brabant' (#Brabant). De regio Hart van Brabant ligt midden in de hashtag en op het kruispunt van de oost-west- en noord-zuidverbindingen. De regio verbindt de cruciale logistieke assen tussen Mainport Rotterdam en Antwerpen met Greenport Venlo, het Ruhrgebied en verder naar het achterland in Oost-Europa. Verder verbindt de regio de 'logistieke as' tussen Antwerpen en Rotterdam met de kennis-as tussen Amsterdam en Brainport Eindhoven, en verder naar Maastricht/Aken. De ligging aan deze (multimodale) corridors biedt Hart van Brabant een goede economische uitgangssituatie.



Hashtag Brabant (bron: VNSB, bewerkt).

Aantrekkelijke regio

Kenmerkend voor de regio is de combinatie en attractiviteit van de steden, dorpen en een aantrekkelijk landelijk gebied hieromheen. De regio biedt daarmee een grote differentiatie tussen stedelijke woonmilieus met een ruim aanbod in onderwijs, cultuur en andere voorzieningen en dorpse woonomgevingen, gelegen in of nabij een uniek landschappelijk raamwerk. De regio herbergt grootschalige landschappen van (inter-) nationale allure, te weten het Nationaal Landschap het Groene Woud, Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en een vijftal Natura-2000 gebieden. Naast de grootschalige landschappen bestaat de regio uit een aaneenschakeling van gevarieerde, bijzondere en aantrekkelijke landschappen met ruimte voor recreatie, om te wandelen en te fietsen. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke drager van het woon-, werk- en leefklimaat van de regio én heeft een aantrekkingskracht op bezoekers en recreanten van buiten de regio. Het dagelijks systeem van woon-werk- en arbeidsmarktrelaties van Tilburg en Waalwijk, het daily urban system, valt in de

praktijk grotendeels samen met het grondgebied van de acht gemeenten die samen de regio Hart van Brabant vormen.

Krachtige economie

Industriële bedrijvigheid maakt van oudsher een belangrijk deel uit van de economie van Hart van Brabant. Nog altijd is dit een belangrijke pijler, maar meer en meer zijn nieuwe activiteiten ontstaan. Mede door de strategische ligging in het infrastructurele netwerk van de Eurodelta, is de sector logistiek sterk gegroeid. De regio maakt deel uit van de Maintenance Valley, het gebied in West- en Hart van Brabant waar zich een concentratie bevindt van activiteiten in het onderhoud van kapitaalintensieve goederen. Zowel Logistics, als Maintenance zijn in het nationale bedrijfslevenbeleid aangeduid als topsectoren (Maintenance als onderdeel van high tech). Verder kent Hart van Brabant op het gebied van Leisure een ongekeerde positie met attracties als de Efteling, Beekse Bergen, maar ook extensieve vormen van recreatie rond aantrekkelijke gebieden als Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en Nationaal Landschap Het Groene Woud. Verder zijn onderwijs, zorg en daaraan gerelateerde zakelijke dienstverlening bovengemiddeld vertegenwoordigd in de economie van Hart van Brabant. Op dit moment profileert Hart van Brabant zich als dé regio van Social Innovation.

2.2 Gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hart van Brabant

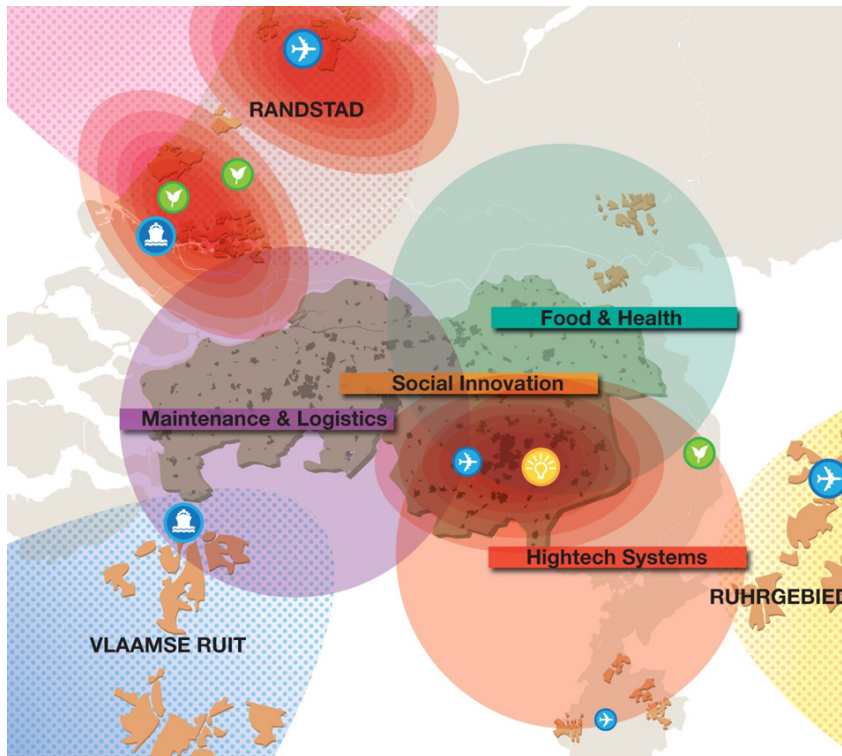
Deze beleidsagenda verkeer en vervoer heeft als doel om gericht bij te dragen aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hart van Brabant. In de 'Werkagenda voor regionale samenwerking' van 2011 zijn de ambities van regio voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling helder verwoord. Daarbij is het versterken van de economie centraal gesteld. Het verder ontwikkelen van de regio als aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen, werken en recreëren is hiermee nauw verbonden. Een mondiale trend is het opkomend belang van kennis en innovatie in de economie. Daarmee wordt de aanwezigheid en beschikbaarheid van specifieke kennis en arbeid steeds belangrijker. In toenemende mate zal 'werk' het 'wonen' gaan volgen, in plaats van andersom. Een aantrekkelijke regio, met kwaliteit van leven, is daarmee van groot belang.

Samengevat gaat het om het behouden, optimaliseren en verbeteren van de economische vitaliteit en het woon-, werk- en leefklimaat van de regio. Cruciale lijnen van 'het nu' naar de toekomst – die in het bijzonder relevant zijn voor verkeer en vervoer – worden hieronder toegelicht.

Social Innovation...

Hart van Brabant heeft ervoor gekozen om de focus voor de regionale economische ontwikkeling te leggen op Social Innovation. Social Innovation is het gezamenlijk scheppen van nieuwe zakenmodellen en marktmechanismen door uiteenlopende belanghebbenden. Met als doel het realiseren van economische en maatschappelijke meerwaarde. Het bundelen van de krachten vindt primair plaats bij economische clusters die een duidelijk groei- en innovatieperspectief bieden en waarmee Hart van Brabant zich duidelijk onderscheidt van andere regio's in Brabant en Nederland:

Leisure, Logistics, Aerospace & Maintenance en Care. Social Innovation verbindt tegelijk de gespecialiseerde kennisclusters in Zuidoost-Brabant (Hightech systems), West-Brabant (Maintenance) en Noordoost-Brabant (Food, Health & Pharma). Op deze manier vervult de regio binnen Brabant een economische schakelfunctie. In Midpoint Brabant werken overheden (gemeenten), onderwijs- en kennisinstellingen en bedrijfsleven samen aan een uitvoeringsprogramma op deze vier economische clusters.



...op het gebied van Logistics

De positie van de regio op het gebied van logistiek is onomstreden. Al jarenlang staat de regio op nummer 3 in de jaarlijkse ranglijst van belangrijkste logistieke hotspots in Nederland, nog voor regio's als de haven van Rotterdam, Schiphol en Oss-Veghel-Eindhoven. De ambitie is om deze positie verder uit te bouwen en te versterken. Hiervoor is de positie in het multimodale netwerk – weg, water en spoor – van Mainports naar het achterland cruciaal. De regio heeft hierin momenteel een goede uitgangspositie, gelegen aan de multimodale oost-west corridor van A58 en A59 (weg), de Bergsche Maas en Wilhelminkanaal (water) en de spoorverbindingen naar zowel Breda en verder naar Rotterdam en Antwerpen, als richting Eindhoven – Venlo en verder naar het Europese achterland.

In deze paragraaf volgen nog enkele plaatjes met tekst uit het kernnet Logistiek waaruit blijkt dat Tilburg qua volume het derde grootste distributiecentrum van Nederland is, dat we een zeer grote intensiteit aan vrachtverkeer (over de weg?) hebben op werkdagen en dat er 2 grote multi-modale containeroverslag spots zijn in Nederland, Venlo en Tilburg

Hotspots op de Logistieke Kaart van Nederland

Sinds 2004 brengt Logistiek Magazine de Logistieke Kaart van Nederland uit met de belangrijkste logistieke hotspots van Nederland. In 2012 stond Hart van Brabant als derde op deze ranglijst. De volledige ranglijst in 2012 is:

- | | |
|---------------------|-------------------------------------|
| 1. West-Brabant | 6. Oss-Veghel-Eindhoven |
| 2. Venlo-Wenray | 7. Arnhem-Nijmegen |
| 3. Tilburg-Waalwijk | 8. Almere-Zeewolde |
| 4. Schiphol | 9. Rivierenland (Tiel-Geldermalsen) |
| 5. Haven Rotterdam | 10. Haven van Amsterdam |

De Logistieke Kaart van Nederland komt tot stand door een panel van 20 logistieke experts. Zij scoren logistieke regio's op de criteria: aanwezigheid goede infrastructuur, beschikbaarheid grond en panden, medewerking overheid en gemeenten en beschikbaarheid personeel en opleidingen.

Bron: www.logisitek.nl

Voor het verder uitbouwen en versterken van de kracht op het gebied van Logistics, is de positie in het infrastructurele netwerk cruciaal. De regio kan zich dan (blijven) profileren als een *synchromodale regio*, waar goederen snel, veilig en efficiënt vervoerd kunnen worden. Synchromodaliteit is de mogelijkheid om flexibel op elk moment te kunnen kiezen voor verschillende modaliteiten. Nu zijn dat de drie modaliteiten weg, spoor en water. Mogelijk is in de toekomst ook vervoer door de lucht mogelijk, via vliegveld Gilze-Rijen.

Belangrijk om op te merken is dat het om veel meer gaat dan alleen 'vervoer'. Hart van Brabant is sterk in de zogenoemde value added logistics. Steeds vaker worden goederen die in Rotterdam of Antwerpen aankomen in Brabant verder klaargemaakt voor de Europese markt. Voorbeelden zijn het distributiecentrum van Apple in Waalwijk, waar computers worden geconfigureerd en landspecifiek gemaakt, en Sony in Tilburg waar de Playstations voor Europa worden geassembleerd. Verder naar de toekomst toe kan de regio zich doorontwikkelen op het gebied van ketenregie door goederen- en informatiestromen efficiënt, duurzaam en effectief te plannen, te organiseren, uit te voeren en te besturen. Het toekomstbeeld is een regio die zich heeft ontwikkeld tot dé logistieke draaischijf van Europa.

... op het gebied van Leisure

Nu al weet de regio Hart van Brabant circa 10 miljoen bezoekers per jaar te trekken op het gebied van Leisure. Grote trekkers zijn de Efteling, Beekse Bergen ende Loonse en Drunense Duinen. Ook de Tilburgse Kermis – de grootste van Nederland – trekt in de zomer elk jaar vele bezoekers. De centrumvoorzieningen van de kernen en het groene buitengebied bieden een breed scala aan uiteenlopende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding en vakantie. Vanuit het programma Leisure Boulevard van Midpoint Brabant wordt ingezet op een stevige groeiambitie: verdubbeling van het huidige aantal bezoekers in 2025 (en bijbehorende groei van

omzet, toegevoegde waarde en banen). Hiervoor is het nodig het 'catchment area' (verzorgingsgebied) van de bezoekers aan het gebied te vergroten. Van een straal van ca. 80 kilometer nu, naar ca. 350 kilometer in 2025.

... op het gebied van Aerospace & Maintenance

In Hart van Brabant zijn zo'n vijftig gespecialiseerde en vaak kapitaalintensieve bedrijven actief op het gebied van industrieel, maritiem en vooral luchtvaartgebonden onderhoud. De ontwikkeling van de Aerospace & Maintenance campus Gate2 op vliegbasis Gilze-Rijen moet een letterlijke basis vormen voor verdere clustervorming op dit gebied. Boeing bracht al zijn wereldwijde onderhoudsopleiding voor de Chinook-helikopter onder bij het Rotary Wing Centre, dat is gevestigd op Gate2. De ontwikkeling van het Aerospace & Maintenance Cluster op Gate2 past in de bredere ambitie voor Maintenance Valley, waar ook West-Brabant deel van uit maakt. Deze ambitie is erop gericht om een top vestigingsmilieu van internationale betekenis te creëren voor Maintenance-bedrijven. De verwachting is dat er bovenop de huidige 17.500 banen in de onderhoudssector in Midden- en West-Brabant, een groeipotentie is van ongeveer 25% tot 2020.

... op het gebied van Care

In geen enkele regio in Nederland is de toegevoegde waarde van de zorgsector in termen van BBP (9,9%) zo hoog als in Hart van Brabant. De sector is met circa 44.000 arbeidsplaatsen goed voor 20% van de regionale werkgelegenheid en kent een geleidelijke, stabiele groei. De ambitie van het Midpoint programma Care Avenue is om een kwaliteitsimpuls te realiseren in de zorgsector die voor groei en verbreding zorgt. De nadruk daarbij ligt op arbeidsmarkt en scholing, op de ontwikkeling van een zorgcampus en op zorginnovaties.

Versterking van het woon-, werk- en leefklimaat

In ruimtelijk opzicht is het van belang de aantrekkingskracht van de regio als woon-, werk-, en leefklimaat verder te versterken. Daarbij staat de versterking van het landschappelijk netwerk centraal, zoals het Groene Woud. Juist het landschap, in al zijn diversiteit en kwaliteiten, is een belangrijke kracht van de regio. In het verlengde hiervan, zal de ruimtelijk-economische dynamiek gefaciliteerd moeten worden langs infrastructuurassen en in de stedelijke concentraties. Als duurzame regio levert Hart van Brabant een bijdrage aan het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering en daarmee verbonden energie- en duurzaamheidsvraagstukken.

2.3 Strategische uitgangspunten voor de beleidsagenda en uitvoering

In lijn met de opzet van deze beleidsagenda verkeer en vervoer, worden de ambities, opgaven en de uitvoering van bijbehorende projecten/acties op het gebied van verkeer en vervoer gekoppeld aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling. De regio hanteert hierbij vier strategische uitgangspunten:

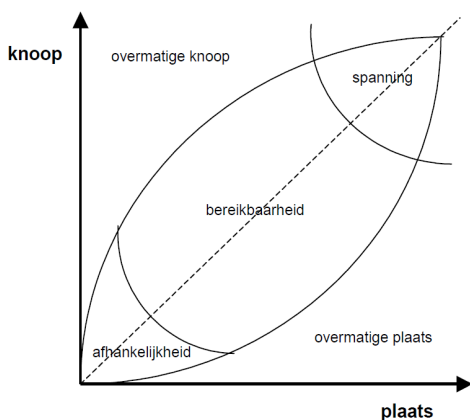
1. Samenhang tussen economie, ruimte en mobiliteit versterken

Hart van Brabant kiest ervoor verkeer en vervoer nadrukkelijk te verknopen aan de economie en het bredere ruimtelijke ordeningsveld. Gezamenlijk hebben deze drie

beleidsvelden de zorg voor een goed vestigingsklimaat, voor economische activiteiten en het woon- en leefklimaat. Verkeer en vervoer is daarmee een ‘enabler’ voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling. Bovendien draagt het sterker verbinden van ruimte en mobiliteit bij aan efficiëntie en duurzaamheid. Doel is een goede balans in enerzijds de ruimtelijke ontwikkeling van plekken en anderzijds de verkeer- en vervoermogelijkheden van die plek (bestaande of nieuwe), zodat onnodige verplaatsingen en/of investeringen worden voorkomen. Ook in de ruimtelijke visie van de regio zal deze link goed geborgd worden. Het model van Bertolini kan hiervoor handvaten bieden.

Plaats-waardemodel van Bertolini

Luca Bertolini ontwikkelde een model om de brug te slaan tussen ruimtelijke ontwikkeling en investeringen in bereikbaarheid: het knoop-plaatswaardemodel. Dit model laat zien dat een bereikbaarheidsniveau (knoopwaarde) condities schept voor de vestiging van ruimtelijke activiteiten (plaatswaarde). Vice versa geldt dat een ruimtelijk programma van een zekere omvang (plaatswaarde) investeringen in (openbaar) vervoer rendabel kan maken. Met dit model kunnen ook projecten of investeringen gewogen worden.



- Bereikbare locaties: locaties waar knoop en plaats gelijkwaardig zijn en elkaar ondersteunen.
- Spanning: de aanwezige activiteiten en vervoersvoorzieningen concurreren om ruimte met elkaar.
- Overmatige knoop: in verhouding tot de vervoersvoorzieningen zijn er relatief weinig functies aanwezig.
- Overmatige plaats: in verhouding tot het aantal functies zijn er relatief weinig vervoersvoorzieningen aanwezig.

2. Slimme mix van maatregelen

De bereikbaarheidsopgave is te groot en complex om alleen in te zetten op ‘sleutelen’ aan de fysieke infrastructuur. Bovendien zijn de budgetten voor investeringen in infrastructuur beperkt. Innovatieve flankerende maatregelen zijn daarom nodig om de ambities te realiseren. De regio streeft daarom naar een verbreding van het palet aan maatregelen en maakt daarbij gebruik van onderstaand repertoire (bron Kennisplatform Verkeer en Vervoer). Er ligt geen specifieke prioriteit bij bepaalde type maatregelen, er wordt ingezet op een slimme combinatie.

Type maatregel	Voorbeelden
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiding bestaande infrastructuur • Nieuwe infrastructuur • Meeliften op bestaande projecten
Slim organiseren van mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement / DVM / ITS • Gerichte en goede informatievoorzieningen reizigers • Verkeersmanagement / DVM / ITS
Schone en zuinige voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> • Fiets of lopen als alternatief voor de auto • Elektrische voertuigen (trein, auto, fiets, ...) • Biobrandstoffen
Ruimtelijke Ordening	<ul style="list-style-type: none"> • Afstemming RO en mobiliteit (model Bertolini) • Het nieuwe werken

3. *Samenwerking met bedrijfsleven en onderwijs (4 O's):*

De omvang van de mobiliteitsopgave, de inhoudelijke verbreding naar ruimte en economie en de gewenste slimme en innovatieve aanpak, nopen tot een bredere en actieve samenwerking met partijen buiten de overheid. Door vroegtijdige betrokkenheid van ondernemers, maatschappelijke organisaties, onderwijs en de omgeving bij het opstellen en uitwerken van de beleidsagenda wordt gestreefd naar aansluiting op de behoefte van de regionale partners, gezamenlijke prioritering en draagvlak voor de uitvoering. Want ook in de uitvoering hebben de partijen elkaar nodig. Mede(probleem)eigenaarschap en vitale allianties bepalen de kans om het beleid 'van het papier te krijgen' en de ambities te realiseren. Dit sluit ook aan bij de inzet van de regio op Social Innovation: op zoek naar de ontwikkeling en inzet van technische en maatschappelijke innovaties en nieuwe verdienmodellen, ook op het gebied van verkeer en vervoer.

4. *Selectiviteit en focus*

Selectiviteit betekent dat niet alles past in de regionale beleidsagenda. Allereerst gaat het om een regionale agenda. Dit is een volwaardig product van de samenwerkende regio-partners en niet de optelsom van gemeentelijke verkeersplannen en andere nota's. Projecten / acties worden daarom alleen op deze regionale beleidsagenda geplaatst als:

- Meer dan twee gemeenten betrokken zijn bij het project; en/of
- Het onderwerp in (vrijwel) alle gemeenten speelt of kan spelen (pilot); en/of
- Het project van groot (boven)regionaal belang is.

Verder zijn middelen voor uitvoering van projecten / acties schaars. Er is daarom een prioritering gemaakt, waarbij de voorkeur is uitgegaan naar projecten die:

- Significant bijdragen aan de vestigingsvoorwaarden voor de viereconomische speerpunten.
- Sterk bepalend zijn voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de regio als woon-, werk- en leefklimaat.
- Die meerdere schaalniveaus bedienen.
- Ruimte en mobiliteit verbinden.

3. Ambities en opgaven voor verkeer en vervoer

3.1 Centrale ambitie en opgaven

Vanuit deze beleidsagenda wil de regio Hart van Brabant werken aan een robuust, veilig en duurzaam verkeer- en vervoersysteem dat bijdraagt aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dat betekent een verkeer- en vervoersysteem dat bijdraagt aan:

- Een economisch vitale regio, met groei op de vier speerpunten uit het programma van Midpoint Brabant;
- Een versterking van het woon-, werk-, en leefklimaat, waarbij ruimtelijk-economische dynamiek en bereikbaarheid optimaal op elkaar worden afgestemd.
- Een slimmere organisatie van mobiliteit met innovatieve oplossingen voor een betere geleiding en organisatie van verkeersstromen.

Bereikbaarheid is één van de meest bepalende factoren in het creëren van een excellent verblijfs- en ondernemersklimaat. Verbetering van de externe bereikbaarheid – van en naar de regio – is met name van belang in de hevige economische concurrentie tussen regio's (nationaal en internationaal). Verbetering van de interne bereikbaarheid – binnen het daily urban system van de regio – leidt tot een betere benutting en ontwikkeling van agglomeratievoordelen en biedt een prettiger woon- en leefklimaat. Daarbij hoort ook het zoveel mogelijk verminderen van eventuele negatieve gevolgen van verkeer en infrastructuur op leefbaarheid, landschap of milieu. Verkeersveiligheid is een continueopgave. Want elk verkeersslachtoffer is er één te veel en ongevallen leiden tot grote economische schade.

De uitgangssituatie om te werken aan deze ambitie is niet blanco. Er zal moeten worden ingespeeld op bestaande opgaven en moeten worden geanticipeerd op toekomstige trends. Zo staat de bereikbaarheid van de regio nu al onder druk. Er bestaan (inter)nationale en regionale knelpunten op de weg, met name de doorstroming op de A58 en de aansluiting van de A59 op de N261. Verder zijn de natte ontsluiting van de havens van Waalwijk en Tilburg nog niet op de toekomstig toegedeelde functies toegerust. Voor het openbaar vervoer is er de uitdaging het kwaliteitsniveau te verhogen en reizigers nog beter te bedienen. Het uitbouwen van het fietsnetwerk in de regio kan, als uitwerking van de actualisatie van het regionaal fietsplan, bijdragen aan het verder stimuleren van het gebruik van de fiets (utilitair en recreatief).

Daarbij moet opgemerkt worden dat knelpunten op dit moment minder manifest zijn als gevolg van de huidige crisis. De verwachting voor de langere termijn is echter dat mobiliteit blijft groeien. Het CPB heeft onlangs geconcludeerd dat er op dit moment geen reden is om op basis van stagnatie van economische groei de verkeersintensiteitsprognoses voor de lange termijn te wijzigen (CPB Notitie Actualiteit WLO scenario's, 8 mei 2012). De groei zal alleen maar harder gaan op het

moment dat de economie weer aantrekt. Het is zeer waarschijnlijk dat er dan meer goederenstromen door Brabant zullen lopen en dus ook door Hart van Brabant. Zelfs het meest pessimistische economische scenario laat voor Nederland in 2040 een verdere groei van goederenstromen zien.

3.2 Bijdrage verkeer- en vervoersysteem aan een economisch vitale regio

De bijdrage van het verkeer- en vervoersysteem aan de economische ambities van Hart van Brabant is verder te concretiseren in de onderstaande opgaven. Het gaat hierbij in hoofdzaak om opgaven ten aanzien van de externe bereikbaarheid van de regio.

Voor elke opgave is bepaald wat voor Hart van Brabant de prioriteiten zijn in het aanpakken van deze opgaven. Deze prioriteiten zijn bepaald op basis van de criteria uit paragraaf 3.2.

a) Verbeteren trimodale bereikbaarheid op oost-west verbindingen

De positie van Hart van Brabant in de hashtag Brabant moet worden versterkt. De regio vormt hierin de schakel in de multimodale corridor van oost naar west. Daarmee verbindt de regio twee cruciale noord-zuid verbindingen (zie paragraaf 2.1).

Verbetering van de trimodale bereikbaarheid op de oost-west verbindingen versterkt de positie van Hart van Brabant op het gebied van logistiek. Verbetering van de bereikbaarheid maakt de regio aantrekkelijker voor logistieke bedrijvigheid doordat haar positie in het bredere logistieke netwerk – van Nederland en heel Noordwest-Europa – nog sterker verankerd en verbeterd wordt. Daarmee wordt ook de regionale positie op het gebied van ketenregie versterkt. Bovendien betekent de inzet op trimodaliteit dat bedrijven kunnen profiteren van synchromodaliteit: de mogelijkheid om te kunnen kiezen tussen verschillende vervoersmodaliteiten, op basis van de wensen en (on)mogelijkheden op een bepaald moment in de tijd.

Een verdere versterking van de oost-west verbindingen is niet alleen van cruciaal belang voor de logistieke ambities van de regio, maar is ook nationaal van belang. De A58 ontsluit zowel de Brainport Eindhoven als Maintenance Valley, beide gebieden zijn van groot nationaal belang. Bovendien draagt verbetering van de 'logistieke schakel' Hart van Brabant bij aan de ontwikkeling van de Mainport Rotterdam en de Greenports in Nederland (in het westen en Greenport Venlo). In de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur wordt niet voor niets gesteld dat hiervoor sterke (multimodale) verbindingen en achterlandknopen tussen de mainports Antwerpen, Rotterdam en Ruhrgebied noodzakelijk zijn.

Een versterking van de oost-west verbindingen biedt ook de kans de catchment area (verzorgingsgebied) van de regio op het gebied van Leisure te vergroten. De ambitieuze groeidoelstelling is in belangrijke mate afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Met name de A58 biedt kansen, aangezien hiermee twee belangrijke internationale poorten worden ontsloten: het HSL-station Breda én het vliegveld Eindhoven.

Ook het Aerospace & Maintenance cluster – met een zwaartepunt rond de Gate2 campus op vliegbasis Gilze-Rijen – leunt op ontsluiting via de oost-west verbindingen, meer in het bijzonder de A58. Dit is de ontsluiting naar de luchthavens in Brussel en Schiphol, belangrijke poorten voor de ontvangst van technici uit de hele wereld die onderhoudsscholing en –training volgen in Gilze en Rijen. De eerste technici die Boeing mocht ontvangen op Gate2, waren bijvoorbeeld afkomstig van de Australische luchtmacht. Bovendien verbindt de A58 Gilze-Rijen met het andere zwaartepunt binnen Maintenance Valley, Aviolanda in Woensdrecht. De A58 is dus de drager voor clustervorming binnen de Valley. Op het onderliggend wegennet is de N282 belangrijk voor de facilitering van Aerospace & Maintenance.

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- Verbeteren doorstroming op de A58: op dit moment bestaan er al problemen in de doorstroming op de A58.
- Verbeteren doorstroming op de A59. Hierbij hoort ook het opwaarderen van het knooppunt Hoopolder dat weliswaar buiten de regio ligt, maar wel een belangrijke poort is voor Hart van Brabant. De huidige inrichting van dit knooppunt belemmert een vlotte doorstroming op de A59.
- Beter benutten van spoorcapaciteit Breda-Tilburg: de groei van het goederenvervoer op de Brabantroute in combinatie met het programma Hoogfrequent Spoorvervoer van het Rijk, zal tot bereikbaarheidsproblemen leiden op dit nu al druk bereide spoortraject.
- Verbreding en verdieping van het Wilhelminakanaal (ontsluiting havens Tilburg): het Wilhelminakanaal is niet bereikbaar voor klasse IV schepen waardoor de positie en groeikansen van de Tilburgse havens en terminals onder druk staan.

b) Ontwikkelen en verbeteren van multi-modale knooppunten

Multi-modale knooppunten bieden mogelijkheden tot overslag van goederen en eventuele toegevoegde waarde activiteiten. De multi-modale knooppunten versterken de positie van de regio op het gebied van logistiek. De regio kan hiermee meerdere modaliteiten aanbieden plus de overslag van de ene modaliteit naar de andere. Daarmee dragen de knooppunten bij aan de ambitie van een synchromodale regio. De multi-modale knooppunten in een logistiek netwerk, verleiden andere bedrijven zich te vestigen en zich te verzekeren van voldoende (keus in) aan- en afvoer van goederen. Ze fungeren als ‘enabler’ van andere bedrijven en sectoren.

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- Ontwikkeling van Vossenbergh West II, met een nieuwe containerterminal die grote schepen kan ontvangen en die als inland hub van de haven van Rotterdam dienst kan doen.
- Doorontwikkeling van de spoorterminal Loven tot Railport Brabant, inclusief realisatie zuidelijke spooraansluitingen verbetering van de aansluiting van (logistieke) bedrijventerreinen op de hoofdinfrastructuur (viaweg en water).

- Verbeterde natte ontsluiting haven Waalwijk: de haven van Waalwijk is niet bereikbaar voor klasse V schepen. Verdere ontwikkeling van de haven en logistieke bedrijvigheid vraagt om een verbeterde ontsluiting voor deze grote schepen.

c) Optimaal faciliteren bezoekers: verbeteren bereikbaarheid recreatieve voorzieningen en attracties

Om meer bezoekers aan te trekken en vast te houden in de regio, zal de bereikbaarheid voor de recreant en toerist op orde moeten zijn. Hoe beter bereikbaar, hoe aantrekkelijker de regio is voor recreanten om een bezoek te brengen. Het gaat dan om de functionele bereikbaarheid van en naar attracties en recreatieve voorzieningen. Maar ook het aanbod en de bereikbaarheid van aantrekkelijke recreatieve fietsroutes is van belang om meer bezoekers aan te trekken.

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- Verbeterde bereikbaarheid rond het knooppunt A59/N261, richting Efteling en Loonse en Drunense Duinen. Op dit moment ontstaan op piekdagen bereikbaarheidsproblemen.
- Ontwikkeling van een HOV-as 'Leisure Boulevard' op de lange termijn van A59 – Waalwijk – Efteling – Loonse en Drunense Duinen – Tilburg – Beekse Bergen. Eventueel verder uit te breiden metaansluitingen richting Heusden, Den Bosch aan de noordzijde en Oisterwijk aan de zuidoost-zijde.
- Het creëren van goede, aantrekkelijke poorten, zowel voor de regio als geheel – dé Leisure-regio van Nederland – als voor specifieke attracties en Leisure-voorzieningen. Bij het ontwikkelen van poorten hoort ook een gerichte parkeerstrategie.

3.3 Bijdrage verkeer- en vervoersysteem aan woon-, werk- en leefklimaat

De bijdrage van het verkeer- en vervoersysteem aan de ambities van Hart van Brabant in het woon-, werk- en leefklimaat is uitgewerkt in de onderstaande opgaven. Het gaat hierbij in hoofdzaak om opgaven in de interne bereikbaarheid van de regio, op de schaal van de regio zelf (in brede zin).

Voor elke opgave is bepaald wat voor Hart van Brabant de prioriteiten zijn in het aanpakken van deze opgaven. Deze prioriteiten zijn bepaald op basis van de criteria uit paragraaf 3.2.

a) Inzetten op ontwikkeling (ontbrekende) schakels in het regionale autowegennet

De interne bereikbaarheid per auto, is redelijk goed op orde. Wel zijn er nog optimalisatieslagen mogelijk. Enerzijds door enkele ontbrekende schakels in het wegennet te realiseren, anderzijds door een verbeterde aansluiting van het onderliggende wegennet of het hoofdwegennet. In veel gevallen ontstaat zo niet alleen een betere bereikbaarheid, er kunnen ook kansen ontstaan de leefbaarheid van kernen te verbeteren (doordat bijvoorbeeld sluipverkeer kan worden tegengegaan).

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- Capaciteitsvergroting N282 Tilburg - Rijen: er zijn nu problemen met de doorstroming ten zuiden van Rijen en de leefbaarheid van Hulten staat onder druk. Naar verwachting zullen er in de toekomst problemen ontstaan bij de aansluiting op de Noordwesttangent Tilburg (Reeshof).
- Verhogen verkeersveiligheid en leefbaarheid N629 Dongen – A27/Oosterhout. Verruimen wegcapaciteit bij kruispunten bij Oosterhout.

b) Faciliteren OV en fiets

Niet alleen het inzetten op ontbrekende schakels in het autowegennet kan de autobereikbaarheid van de regio verbeteren. Wanneer meer mensen vaker met het OV en/of de fiets gaan in plaats van de auto, is er ook winst te halen. Bovendien draagt het gebruik van het OV en de fiets bij aan een meer duurzaam vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets moet dan wel optimaal worden gefaciliteerd.

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- Verbeteren van mogelijkheden voor het voor- en natransport van openbaar vervoer. Denk aan: beschikbaarheid ov-fietsen bij busstations, voldoende fietsparkeergelegenheid bij bushaltes, het organiseren van de 'last mile' van uitstappunt naar bestemming via parkmanagement bedrijventerreinen, etc. (uitwerking regionale OV-visie).
- Agenderen van bestaande knelpunten voor ov en fiets en verkennen van oplossingen. Denk onder andere aan: aansluiting bus en treinen NS, verbindingen naar België, parkeren in de mobiliteitsketen, overstap-faciliteiten etc. Dit kan gebeuren aan de hand van de ontwikkeling van een regionale OV-visie (in relatie met de nieuwe OV-visie van de provincie) en de nadere uitwerking van het regionale fietsplan.
- Het verkennen van de ontwikkeling van fietssnelwegen / snelfietsroutes om woon-werkverkeer per fiets te accommoderen (uitwerking actualisatie regionaal fietsplan).

c) Leefbaarheid en (externe) veiligheid

Het verminderen en zoveel mogelijk tegengaan van leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeer draagt bij uitstek bij aan een prettiger woon-, werk- en leefklimaat. Verkeersveiligheid is hoe dan ook altijd een belangrijk aspect. Daarnaast moet gedacht worden aan externe veiligheid en beveiliging van transport- en distributieactiviteiten.

Hier moet ook geconstateerd worden dat eventuele nieuwe infrastructuur – zoals ook geagendeerd in deze agenda – negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, veiligheid en het milieu kan hebben. De regio is zich hiervan bewust en streeft ernaar eventuele negatieve gevolgen zoveel als mogelijk te beperken. Via de gebruikelijke formele procedures – waaronder de MER-procedure – worden mogelijke negatieve gevolgen in kaart gebracht en kunnen alternatieve oplossingen worden afgewogen.

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- ‘Maak van de nul een punt’, waarin onder de noemer ‘Help Brabant op weg naar NUL verkeersdoden’ een regionale uitwerking wordt gegeven van het Brabants VerkeersVeiligheidsplan.
- Terugbrengen van de overlast door spoor en spoorse doorsnijdingen. Het gaat dan om het aanpakken van problemen als dichtligtijden, barrièrewerking, geluidsoverlast, externe veiligheid, maar ook de inpassing in natuur en landschap.
- Meer veiligheid in de logistieke keten. Denk aan beveiliging van logistieke terreinen, ‘corridorparking Wijkevoort’ – een haalbaarheidsonderzoek voor experimenten op het gebied van beveiliging van transport- en distributieactiviteiten – en veilige, afdoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

3.4 Slimmer organiseren van mobiliteit

De regio ziet kansen in het nog slimmer organiseren van mobiliteit. Dit sluit aan bij de inzet van Hart van Brabant op Social Innovation: het samen met betrokken partijen inzetten en toepassen van innovatieve oplossingen om maatschappelijke meerwaarde te creëren. Slimme oplossingen kunnen bijdragen aan een betere geleiding van verkeersstromen, waardoor drukte afneemt en de bereikbaarheid toeneemt. Hiermee kan bestaande infrastructuur beter benut worden, zonder dat nieuwe infrastructuur nodig is. Ook een verbeterde afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening draagt bij aan een slimmere mobiliteit. Denk daarbij aan het model van Bertolini en het zoeken naar de balans tussen de mobiliteits- en plaatswaarde (zie boven). De regio wil de mogelijkheden voor een slimmere organisatie van de mobiliteit verkennen. Denkbaar is dat wordt ingezet op concrete, specifieke knelpunten. Een voorbeeld zou de piekdrukke rond de Efteling kunnen zijn, in relatie tot het parkeren.

Hart van Brabant wil prioriteit geven aan:

- Inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) en intelligente transportsystemen (ITS) om verkeersstromen beter te geleiden en infrastructuur beter te benutten.
- Verkenning gebruik plaats-waardemodel (Bertolini).
- Mobiliteitsmanagement. Een verkenning naar de mogelijkheden.

3.5 Overzicht van prioriteiten

In de voorgaande paragrafen zijn voor de drie centrale ambities en onderliggende opgaven de prioritaire projecten / acties genoemd waarop de regio wil inzetten. Het zijn niet alle projecten uit deze regionale beleidsagenda, maar wel de projecten en acties die het beste aansluiten op de criteria uit paragraaf 2.3 en daarmee het meest cruciaal zijn in de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hart van Brabant. Onderstaande tabel geeft een volledig overzicht, geordende naar de drie ambities van deze agenda en de onderliggende opgaven. In bijlage 1 worden de projecten uitgebreider beschreven.

Ambitie 1. Externe bereikbaarheid en bijdrage aan economisch vitale regio

Opgaven	Prioriteiten
<i>Verbeteren trimodale doorstroming Oost-West</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opwaardering A58 • Opwaardering A59 • Spoorcapaciteit Breda-Tilburg • Opwaardering Wilhelminakanaal (tot Loven; fase 1 ½)
<i>Ontwikkelen multi-modale knooppunten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling Vossenberghaven West II (Langshaven en zwaaihoek) • Verbeterde natte aansluiting haven Waalwijk • Railport Brabant en Railterminal Loven
<i>Faciliteren bezoekers</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opwaardering N261 (in relatie tot A59) • Ontwikkelen HOV-as Leisure Boulevard • Creëren 'Leisure-poorten'

Ambitie 2. Interne bereikbaarheid en bijdrage aan woon-, werk- en leefklimaat

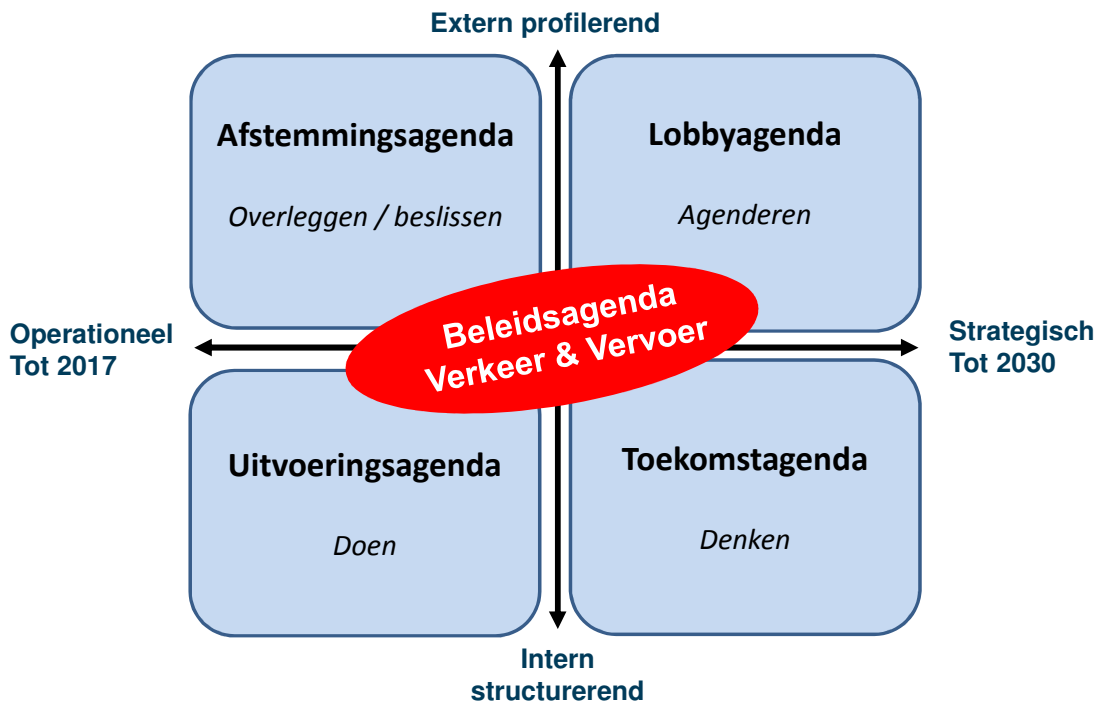
Opgaven	Prioriteiten
<i>Optimalisatie schakels autowegennet</i>	<ul style="list-style-type: none"> • N629 Dongen – A27/Oosterhout • N282 Tilburg - Rijen (bijdrage aan Aerospace & Maintenance en leefbaarheid)
<i>Faciliteren OV en fiets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren (voorzieningen) voor- en natransport openbaar vervoer • Duidelijke visie op regionaal openbaar vervoer (aansluiting op provinciale visie) • Actualisatie fietsplan (inclusief o.a. verkennen fietssnelwegen / snelfietsroutes). Niet alleen focus op utilitair fietsnetwerk maar ook op bijdrage recreatief fietsverkeer aan Leisure)
<i>Leefbaarheid en (externe) veiligheid</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale uitvoering Brabants VerkeersVeiligheidsPlan • Aanpakken overlast spoor en spoorse doorsnijdingen, inclusief ruimtelijke inpassing • Veilige logistieke terreinen, beveiliging van transport- en distributieactiviteiten, plus veilig parkeren voor vrachtwagens

Ambitie 3. Slimmer organiseren van mobiliteit	
Opgaven	Prioriteiten
<i>Slimmer organiseren van mobiliteit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning mogelijkheden mobiliteitsmanagement • Verkenning gebruik plaats-waardemodel (Bertolini) • Inzetten van dynamisch verkeersmanagement DVM / ITS

De mate waarin en wijze waarop de regio betrokken is bij de genoemde projecten verschilt, afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt, de verantwoordelijkheid en bevoegdheden die de regio wel of niet heeft (bijvoorbeeld: veel van de genoemde wegen zijn rijks- of provinciale wegen) en de actie die de regio wil oppakken. In het volgende hoofdstuk wordt dit onderscheid helder gemaakt door de projecten en acties te plaatsen in de vier verschillende deelagenda's: lobbyagenda, afstemmingsagenda, toekomstagenda en uitvoeringsagenda. In deze agenda's worden ook andere, aanvullende projecten en acties beschreven, bovenop de prioritaire projecten.

4. Deelagenda's

In hoofdstuk 1 is deze beleidsagenda getypeerd als een agenda die zowel een strategisch karakter heeft, gericht op de lange termijn, als een meer operationeel karakter, gericht op de korte termijn. De agenda heeft daarbij zowel een externe functie – naar in elk geval provincie, rijk en EU – als een interne functie, waarbij de agenda structurerend werkt voor de eigen activiteiten van de GGA. Hierdoor is de beleidsagenda te onderscheiden in vier deelagenda's, zoals duidelijk wordt in onderstaande figuur.



De projecten en acties die volgen uit deze beleidsagenda, zijn toegedeeld naar de vier deelagenda's. De projecten en acties op de verschillende agenda's, verschillen in het type actie dat de regio wil ondernemen. In bovenstaande figuur zijn deze acties in generieke zin getypeerd voor elke agenda: denken, agenderen, overleggen/beslissen en doen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het gaat om een typering van acties, waarbij het hoofdaccent is benoemd voor de agenda en de onderliggende projecten. Meer concreet onderscheiden de agenda's zich als volgt:

- **Toekomstagenda:** de toekomstagenda bevat de onderwerpen die voor de korte termijn niet urgent zijn, maar waarop de regio al wel wil anticiperen. Daarvoor is het nodig om een goed, gezamenlijk beeld te vormen van opgaven en oplossingen. Met de toekomstagenda maakt de regio eerst haar eigen gedachten op.
- **Lobbyagenda:** deze agenda bevat de onderwerpen en projecten die de regio graag geadresseerd wil hebben bij haar externe partners, met name rijk en provincie. Het zijn opgaven / projecten die voor de regio van groot belang zijn en waarvoor de samenwerking met deze partners nodig is. Met de

lobbyagenda werkt de regio aan het onder de aandacht brengen van deze opgaven en projecten.

- **Afstemmingsagenda:** hier gaat het om projecten en acties waarvan nut en noodzaak breed gedeeld worden, maar waarover nog concrete afspraken en besluitvorming nodig is om de projecten uit te voeren. Het kan dan gaan om uitwerking in planstudies, organiseren van financiering, doorlopen van procedures, etc.
- **Uitvoeringsagenda:** dit betreffen de projecten die (zo goed als) klaar zijn om in uitvoering te worden genomen of al in uitvoering zijn.

Projecten kunnen zich bewegen door de verschillende agenda's, naar gelang het verloop van een project. Grote projecten kennen vaak meerdere deeltrajecten, waardoor hetzelfde project, maar telkens met een ander accent, tegelijkertijd in meerdere deelagenda's opgenomen kan worden (over bepaalde zaken worden al afstemmingsafspraken gemaakt terwijl voor andere zaken nog gelobbyd moet worden...). Daarmee zijn de deelagenda's per definitie dynamisch en is deze beleidsagenda een momentopname. Een periodieke update zal daarom nodig zijn (zie ook hoofdstuk 5). De ideaaltypische levensloop van een project bestaat uit een start op de toekomstagenda, om vervolgens via de lobbyagenda, naar de afstemmingsagenda en naar de uitvoeringsagenda op te schuiven.

De vier deelagenda's leveren input verzorgen voor de verschillende overleggrema waaraan de regio op het gebied van verkeer en vervoer deelneemt. Hieronder gaan we achtereenvolgens nader in op de toekomstagenda, de lobbyagenda, de afstemmingsagenda en de uitvoeringsagenda. Daarmee werken we van strategische acties gericht op de langere termijn naar meer tactische en operationele acties en projecten op de kortere termijn.

Hieronder worden de deelagenda's kort toegelicht. In bijlage 1 worden alle projecten uit de vier deelagenda's uitgebreider beschreven.

4.1 Toekomstagenda ('denken')

De toekomstagenda is gericht op 'denken'. Het doel is het agenderen van verkenningen, zowel van opgaven en knelpunten (wat is het probleem?) als van oplossingsrichtingen (wat kunnen we er aan doen?) die op de langere termijn (na 2017) denkbaar zijn. De regio heeft hierbij zelf nog onvoldoende idee en kennis om voorkeuren uit te spreken, standpunten te bepalen en om opgaven/oplossingen eventueel extern te agenderen bij partners.

De toekomstagenda kan worden gebruikt in:

- Ambtelijk en Bestuurlijk Overleg van Hart van Brabant.
- Overleggen met de 3 O's (meedenken, kennis uitwisselen, ideeën opdoen).
- Hart van Brabantdagen.
- Overleggen over de regionale ruimtelijke visie.

In onderstaande tabel zijn de projecten van de toekomstagenda opgenomen. Cursief en vetgedrukte projecten betreffen de prioritaire projecten van de regio (uit hoofdstuk 3).

Type maatregel	Projecten Toekomstagenda
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Doorontwikkeling Railterminal Loven en Railport Brabant • Luchthaven Gilze-Rijen (onderzoek naar medegebruik burgerluchtvaart en vrachtverkeer) • Visievorming N65 • Visie op sterkere verbinding regio op Belgisch achterland - aantakking op de E34
Slim organiseren van mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Voor- en natransport OV: • Vergroten gebruik OV naar Efteling in samenhang met project HOV Leisure Boulevard • <i>Verkenning mogelijkheden Mobiliteitsmanagement</i>
Schone en zuinige voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkennen kansen OV-verbinding (bus) Gilze-Breda • Verkennen mogelijkheden elektrisch vervoer
Ruimtelijke Ordening	<ul style="list-style-type: none"> • Veilige logistieke terreinen + oplossen parkeerproblematiek vrachtwagens (incl. onderzoek corridorparking Wijkevoort) • <i>Creëren van goede poorten attracties en bezienswaardigheden (o.a. Loonse en Drunense Duinen, Efteling, Beekse bergen) en toegangspoorten tot het gebied, in termen van: bereikbaarheid, vindbaarheid, herkenbaarheid, parkeermogelijkheden)</i> • Opstellen ruimtelijk stedenbouwkundig Masterplan A58 • <i>Verkenning gebruik plaats-waardemodel (Bertolini)</i>

4.2 Lobbyagenda ('agenderen')

Het doel van deze agenda is om opgaven en bijbehorende mogelijke oplossingen te agenderen bij externe partners van Hart van Brabant met het oog op het creëren van commitment en het beïnvloeden van (financierings)beslissingen. Het gaat dan vooral om provincie, Rijk en EU, waarvan de regio in sterke mate afhankelijk is voor (grootschalige) investeringen in het verkeer- en vervoersysteem. Maar het kan ook gaan om partners uit het bedrijfsleven en/of maatschappelijke partners. Het aanpakken van de opgaven, is gericht op de langere termijn (na 2017). De regio is

zich er echter van bewust dat de agendering ervan op korte termijn moet plaatsvinden, om de uitvoering op langere termijn te realiseren.

Belangrijke ‘tafels’ en overleggrema waarin de regio de lobbyagenda gebruikt, zijn in elk geval (maar niet uitsluitend):

- MIRT-overleg.
- Overleg en inbreng actualisatie van de Gebiedsagenda Brabant.
- Overleg en inbreng Versterkt Stedelijk Netwerk Brabant.
- Overleg en inbreng Provinciale visie openbaar vervoer.
- Overleg en inbreng provinciale visie Inland hubs (water).
- Overleg en inbreng Nationaal Kernnet Logistiek.

In onderstaande tabel zijn de projecten van de lobbyagenda opgenomen. Cursief en vetgedrukte projecten betreffen de prioritaire projecten van de regio (uit hoofdstuk 3).

Type maatregel	Projecten Lobbyagenda
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Opwaardering A58</i> • Verbeteren doorstroming en bereikbaarheid N65 en oplossen barrièrewerking N65 • <i>Opwaardering A59</i> • <i>Verbreden en verdiepen Wilhelminakanaal fase 1½ (tot Loven)</i> • <i>Verbeterde natte aansluiting Haven Waalwijk</i> • HSL-connectie Breda en Eindhoven • Voorstadshalte Berkel-Enschot
Slim organiseren van mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Aanpakken vervoercapaciteitsproblemen op spoortraject Breda – Tilburg</i>
Schone en zuinige voertuigen	
Ruimtelijke Ordening	<ul style="list-style-type: none"> • Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), accent ligt in deze deelagenda op financieringstekort

4.3 Afstemmingsagenda (‘overleggen/beslissen’)

Op de afstemmingsagenda staan projecten die op korte termijn in uitvoering komen en waarover overleg en samenwerking nodig is met externe partners. Hart van Brabant is één van de belanghebbenden in de uitvoering van het project. Het doel van de afstemmingsagenda is om als regio met één mond richting deze partners te spreken in overleg, afstemming en finale besluitvorming over inrichting en uitvoering van het project. Het gaat om concrete ontwikkelingen in de periode tot 2017.

Overlegtafels waarop de afstemmingsagenda wordt gebruikt, zijn de desbetreffende tafels waaraan de uitvoering van de verschillende projecten wordt besproken (en besloten). Zo nodig kan deze afstemming ook in het Ambtelijk Overleg worden geagendeerd.

In onderstaande tabel zijn de projecten van de afstemmingsagenda opgenomen. Cursief en vetgedrukte projecten betreffen de prioritaire projecten van de regio (uit hoofdstuk 3).

Type maatregel	Projecten Afstemmingsagenda
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • N65, verbeteren doorstroming en bereikbaarheid en oplossen barrièrewerking. Inzet regio beperkt zich tot kruising Quatre Bras (fietstunnel) • Ombouw Turnhoutsebaan N630 • <i>N282 Tilburg (deel na 2017)</i> • <i>Fase 2 N629 Dongen – A27 Oosterhout (planstudie)</i> • <i>HOV-as Leisure Boulevard: A59 – Waalwijk – Efteling – nationaal park – Tilburg – Beekse Bergen – Hilvarenbeek</i>
Slim organiseren van mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Inzet DVM / ITS</i> • Inbreng in provinciale probleemanalyse sluipverkeer N395 bij filevorming op A58 • Afstemming haven Waalwijk – havens Tilburg (Wilhelminakanaal)
Schone en zuinige voertuigen	
Ruimtelijke Ordening	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat • Vulling vanuit HvB in Logistieke Agenda Brabant (LAB) • Overlast spoor / aanpak spoorse doorsnijdingen

4.4 Uitvoeringsagenda ('doen')

Op de uitvoeringsagenda staan de projecten die spoedig in uitvoering kunnen worden genomen of al in uitvoering zijn. De belangrijkste keuzes en besluitvorming liggen achter de rug, men kan 'aan de slag'. De projecten op de uitvoeringsagenda krijgen deels een vertaling in het jaarlijks op te stellen Regionale Uitvoerings Programma RUP (voor zover provinciale subsidie voor de GGA van toepassing is). De voortgang van de projecten die uit andere programma's worden gefinancierd, wordt periodiek geagendeerd op de GGA-tafel.

In onderstaande tabel zijn de projecten van de uitvoeringsagenda opgenomen. Cursief en vetgedrukte projecten betreffen de prioritaire projecten van de regio (uit hoofdstuk 3).

Type maatregel	Projecten uitvoeringsagenda
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Verbreiding en verdieping Wilhelminakanaal - fase 1 (deel westgrens tot Dongenseweg)</i> • <i>Aanleg langshaven en zwaaiikom Tilburg Vossenber</i> • <i>N282 Tilburg – Rijen, verbetering bereikbaarheid Tilburg</i> • <i>N629 Dongen – A27/Oosterhout, Fase 1</i> • <i>Opwaardering N261</i> • RUP infra • Doorstroming Efteling (op HWN, Europalaan en parkeerterrein Efteling)
Slim organiseren van mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Regionale uitwerking Brabants Verkeersveiligheidsplan inclusief Duurzaam Veilige infra</i> • <i>Opstellen regionale OV-visie, met aandacht voor verbeteren (voorzieningen) voor- en natransport openbaar vervoer</i> • <i>Actualisatie regionaal fietsplan, met aandacht voor uitbreiding regionaal recreatief fietsnetwerk, inclusief ondersteunende voorzieningen (denk aan: oplaadpunten, rustpunten, uitkijkpunten, fietsverhuur, arrangementen, etc.)</i>
Schone en zuinige voertuigen	
Ruimtelijke Ordening	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Railport Brabant en Railterminal Loven. Verplaatsen Tilburg Goederen naar Loven en realisatie zuidelijke spooraansluiting</i>

5. Organisatie en samenwerking

Deze beleidsagenda brengt richting en focus aan in de gemeenschappelijke inspanningen van de regio-partners op het gebied van verkeer en vervoer. Dit krijgt vorm in:

- Gezamenlijke ambities voor het verkeer- en vervoerssysteem in de bijdrage aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio.
- Strategische uitgangspunten voor het werken aan het verkeer- en vervoerssysteem in regionaal verband.
- Selectie en prioritering van opgaven en projecten voor de regio.
- Bepalen van de vier **deel**agenda's.
- Verhelderen van 'wie doet wat' per project. In de bijlage bij deze agenda is voor elk project opgenomen:
 - Wie optreedt als bestuurlijk trekker.
 - Welke andere partners betrokken zijn, wanneer.
 - Op welke overlegtafel het project wordt behandeld.
 - Wat de relatie is met andere beleidsvelden.
 - Aan welk verkeer en vervoerthema het project bijdraagt.

Deze beleidsagenda structureert en voedt het ambtelijk en het bestuurlijk overleg van de partners in de GGA-regio Hart van Brabant.

Robuust en dynamisch

Op hoofdlijnen geldt daarbij dat de strategische keuzes uit deze beleidsagenda een robuuste kern vormen, met in elk geval de focus op de geformuleerde ambities, strategische uitgangspunten en de criteria voor de selectie van opgaven. Daarmee legt de regio op strategisch niveau een basis voor continuïteit en focus in haar optreden.

Deze beleidsagenda is echter ook dynamisch. Ontwikkelingen in de projecten zelf, de opgaven voor verkeer en vervoer en de context waarin deze aangepakt moeten worden, kunnen leiden tot aanpassingen. De projecten in de vier **deel**agenda's kennen per definitie hun dynamiek. Enerzijds doordat projecten zich zullen 'bewegen' door de **deel**agenda's (van de toekomstagenda, via de lobbyagenda en de afstemmingsagenda naar de uitvoeringsagenda), anderzijds doordat door ontwikkelingen projecten meer of minder opportuun kunnen worden en nieuwe projecten zich kunnen aandienen. De afstemming met beleid en uitvoering op andere terreinen – in elk geval Midpoint en de regionale ruimtelijke visie – is hierin van groot belang.

Periodieke herijking en monitoring

De regiopartners spreken af dat de vier **deel**agenda's uit deze beleidsagenda – en de onderliggende afspraken op projectniveau over 'wie doet wat' – jaarlijks zullen worden herijkt en vastgesteld. Dit gebeurt in samenhang met het opstellen van het jaarlijkse regionale uitvoeringsplan (RUP) om een consistente lijn tussen strategisch, tactisch en operationeel niveau te waarborgen.

Het Ambtelijk Overleg van de GGA Hart van Brabant bereidt dit voor tijdens het laatste kwartaal van het jaar en legt dit voor aan het Portefeuillehoudersoverleg. De ambities, strategie en benoemde opgaven vormen de strategische kern van de beleidsagenda en zijn vermoedelijk minder snel aan verandering onderhevig. Deze agenda is opgesteld voor de periode tot 2017. De regio-partners kunnen in onderling overleg besluiten tot een fundamentele actualisatie (van de gehele agenda inclusief de strategie) wanneer zich nieuwe ontwikkelingen of inzichten voordoen die een bijstelling noodzakelijk maken.

De uitvoering van de beleidsagenda wordt gemonitord door het Ambtelijk Overleg van de GGA Hart van Brabant. Het AO informeert op gezette tijden het Portefeuillehoudersoverleg (POHO) en legt eventuele besluiten voor. Monitoring gebeurt op basis van de 'output', te weten de uitvoering van de projecten en/of acties die zijn benoemd in de beleidsagenda.

Aan de slag!

Met de vier **deel**agenda's en de uitwerking van onderliggende projecten in de bijlage bij deze beleidsagenda – inclusief 'wie doet wat' – kunnen de regio en de afzonderlijke partners verder aan de slag met het bouwen aan een robuust verkeer- en vervoersysteem. Daarbij horen ook het verder uitwerken van keuzes, opgaven en eventuele acties voor belangrijke deelthema's als openbaar vervoer, verkeersveiligheid en fietsverkeer (utilitair en recreatief). Hiervoor worden uitwerkingsplannen op tactisch en operationeel niveau uitgewerkt zoals afgesproken in de **deel**agenda's (zie hoofdstuk 4 en de bijlage).

Gezien de aard van deze beleidsagenda is het van belang om de relatie met in elk geval de beleidsdomeinen ruimte en economie blijvend te waarborgen. Binnen de GGA zal de GGA-coördinator deze relatie bewaken en zonodig agenderen in het AO en POHO. In concrete zin gaat het dan in elk geval op korte termijn over de relatie met de regionale ruimtelijke visie die in opmaak is en de relatie met het programma Midpoint.

Bijlage bij de regionale beleidsagenda:

De vier deelagenda's gevuld voor de periode 2013 - 2017