



Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten

Samenwerken aan:

Aantrekkelijk Brabant



Bereikbaar Brabant



Concurrerend Brabant



1. Ambitie en urgentie

Brabant wil tot de Europese top vijf van kennis- en innovatieregio's behoren en heeft een goede uitgangspositie om deze ambitie te realiseren. (Groot) stedelijke regio's zijn de ankerpunten van de mondiale economie. Nederlandse (en Brabantse) steden zijn echter relatief klein ten opzichte van concurrerende Europese regio's, waardoor de **agglomeratiekracht** van Brabant en ook de rest van Nederland zwak is. Daarnaast is de **internationale bereikbaarheid** van het stedelijk netwerk van Brabant van groeiend belang, gelet op de internationale oriëntatie van bedrijven en kennisinstellingen. Om haar ambitie te realiseren wil Brabant de agglomeratie- en netwerkkracht van het stedelijk netwerk versterken. De centrale ligging van Brabant kan beter worden benut door de verbindingen met omliggende stedelijke regio's in binnen- en buitenland substantieel te verbeteren en Brabantse knooppunten te versterken.

2. Twee hoofdopgaven

Vanuit de specifieke ruimtelijke economische context in Brabant (het Brabant Mozaïek) en met deze ambitie en urgentie onderscheiden we twee integrale hoofdopgaven:

- 1. de (inter)nationale connectiviteit vergroten:**
optimale verbindingen realiseren met de belangrijkste intercontinentale luchthavens in de omgeving en goede aansluitingen op internationale HST in Noordwest-Europa, goede ontsluiting Eindhoven Airport, ontwikkelen van Eindhoven en Breda als internationale knooppunten en 's-Hertogenbosch en Tilburg als nationale knopen.
- 2. het (Daily) Urban System versterken:**
verder ontwikkelen van interregionale spoorverbindingen, grote kernen en economische toplocaties aansluiten op hoogwaardig openbaar vervoer, ketenmobiliteit op knooppunten verder optimaliseren en nieuwe ruimtelijke ontwikkeling stimuleren nabij OV-knopen.

Deze opgaven zijn via **vijf strategielijnen** uitgewerkt. Deze vindt u op de achterzijde.

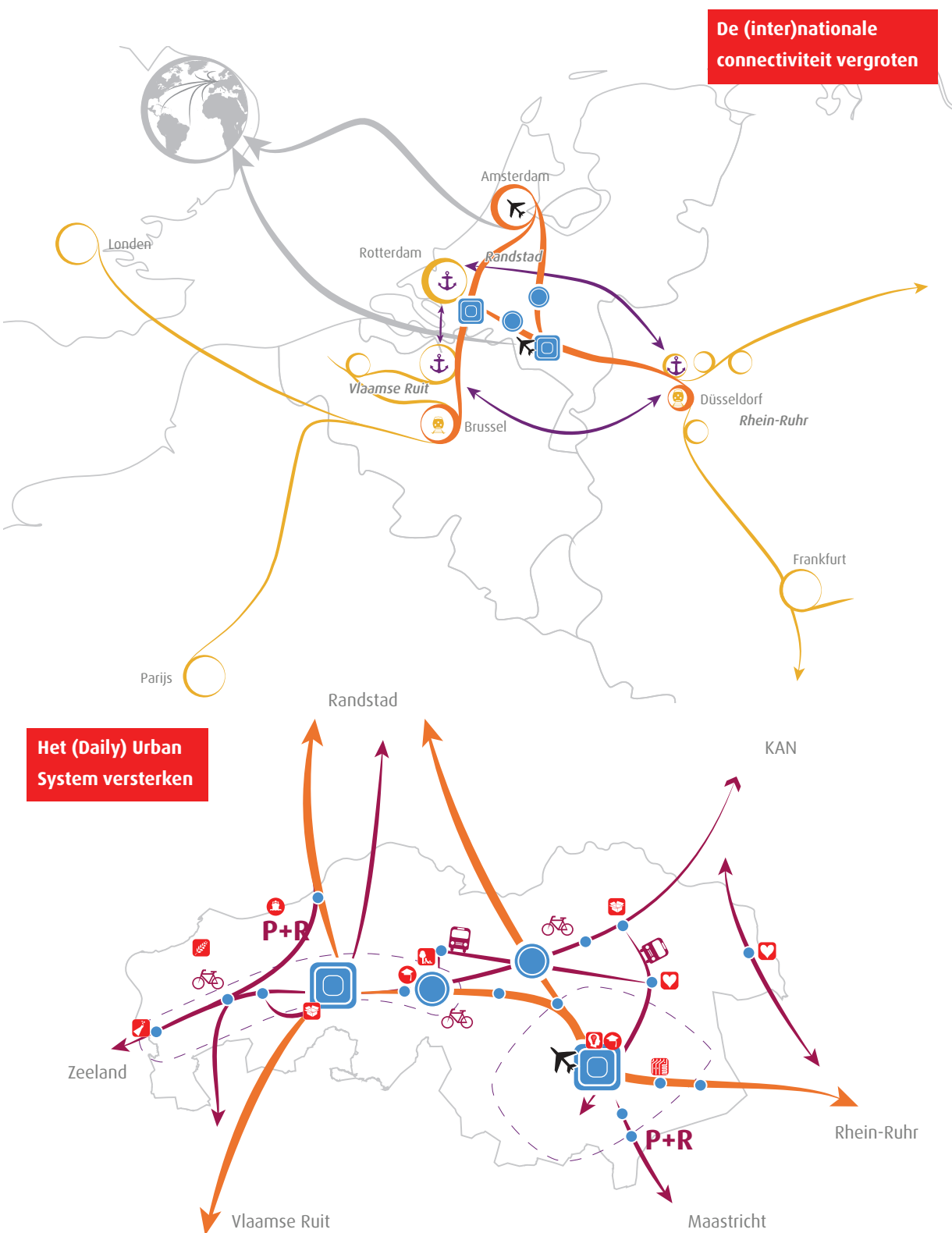
Samen aan de slag!

Sinds 2003 werken grote steden, provincie Noord-Brabant, NS, ProRail en busmaatschappijen intensief samen aan een samenhangend netwerk binnen 'OV netwerk BrabantStad'. Afgelopen jaren is veel bereikt, maar we zijn er nog niet! De ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten staat niet op zich, maar kent nauwe relaties met trajecten van het Rijk, binnen BrabantStad en sluit aan bij regionale agenda's van gemeentelijke samenwerkingsverbanden.



Het uitvoeren van de ontwikkelagenda vraagt van alle spelers actie. Denkend vanuit de reizigersbelangen en -behoeften op de verschillende schaalniveaus kan alleen in gezamenlijkheid meerwaarde ontstaan. Het visiedeel van de ontwikkelagenda (analyse en strategie) is gereed. De Provincie investeert zelf in het (OV-)netwerk, maar wil daarnaast oproepen tot actie bij partners: samenwerking in de regio en maatschappelijk initiatief van onderop.

DOEN!
Welke kansen en knelpunten wilt u samen oppakken!?



Opgesteld door:
Provincie Noord-Brabant in nauwe samenwerking met B5 partners mobiliteit (zijnde Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg)
Met inhoudelijke bijdragen van:
NS, ProRail, Arriva en Hermes, de overige Brabantse gemeenten en B5 partners ruimte alsmede MCA, Rewin, BOM en Midpoint voor het spoorgoederendeel

“Brabantse steden missen agglomeratiekracht: 55% minder metropolitane functies dan verwacht mag worden”
onderzoek TU Delft, Meijers



1. Versnellen

Wat is onze koers?

Reistijden van (inter)nationale verbindingen vanuit Brabant met de omliggende kernregio's in binnen- en buitenland (Noordvleugel, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied) verkorten. Met name de positie van Eindhoven in het (inter)nationale spoornet vraagt, net als de bereikbaarheid van Eindhoven Airport, om verbetering. Reistijden tussen de economische kerngebieden en stedelijke centra van (Daily) Urban System moeten verbeterd worden, bijvoorbeeld op de HOV-assen en interregionale spoorverbindingen.

We zien de volgende kansen

- Profiteren van HSL-Zuid door betere aansluitingen.
- Benut mogelijkheden maximum baanvaksnelheden (bijvoorbeeld richting Amsterdam).
- Onderzoek verhogen baanvaksnelheid Eindhoven-Düsseldorf, Breda-Eindhoven, en Eindhoven - Utrecht.
- Betere ontsluiting met OV van Eindhoven Airport, inclusief een mogelijk nieuw station Eindhoven Acht.
- Interregionale spoorverbindingen verbeteren met grote steden net buiten Brabant, IJsselijn en Maaslijn.
- Onderzoek naar spoorverbinding Breda – Utrecht.
- Verhogen sprinterfrequenties op traject Helmond-Eindhoven in samenhang met verdichten en verknopen.
- Verder optimaliseren HOV in vier gebieden: Etten-Leur-Breda-Oosterhout, Tilburg - Waalwijk - 's-Hertogenbosch, Noordoost Brabant en Metropoolregio Eindhoven.
- Onderzoek naar nieuwe corridors HOV.

Versnellen



2. Verdichten

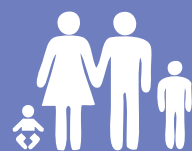
Wat is onze koers?

Ambitie is om de omgeving van knooppunten te blijven vernieuwen en nog aantrekkelijker te maken. Hiervoor is voldoende programma nodig, in de juiste functiemix en op de juiste plaats. Dit vraagt ook om draagvlak om nieuwe verstedelijking nog sterker te bundelen. Andersom, gebieden met een behoorlijke massa met OV (beter) bereikbaar maken. Het sluit aan bij de transitie van uitbreiding (in aantallen) naar vernieuwing en transformatie (kwaliteit), en bij de toenemende behoefte aan stedelijke woonmilieus, voorzieningen en multimodaal ontsloten toplocaties.

We zien de volgende kansen

- Afspraken maken met samenwerkingsverbanden gemeenten om de behoefte van 110.000 woningen optimaal nabij knooppunten te realiseren.
- Onderzoeken welke planologische en financiële instrumenten gemeenten en provincie kunnen en willen inzetten om ontwikkeling bij stations te stimuleren.
- Specifiek inzetten op ontwikkeling van spoorzones rondom hoofdknooppunten (onder meer Eindhoven, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond, Roosendaal).
- Station Breda meer ruimtelijke kwaliteit toevoegen, blijft achter in de ontwikkeling van de spoorzone.
- Alleen nieuwe stations openen bij de nog niet goed ontsloten stedelijke gebieden, dan wel als als belangrijke plek om te verknopen met transferfunctie.

Verdichten



3. Verknopen

Wat is onze koers?

Door de trein optimaal te verknopen met de fiets, P&R (de auto) en het (H)OV wordt het OV-systeem aantrekkelijker voor de reiziger in de overstap en reistijd van deur tot deur. Dit vraagt om het uitbreiden van fietsvoorzieningen zowel in voor- als natransport, voldoende en zo nodig hoogwaardige P&R-voorzieningen en slim afstemmen en schakelen van trein met (H)OV.

We zien de volgende kansen

- Fiets heeft een groot aandeel in voor- en natransport vanaf een (stations)knoop. Voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen en fietsroutes zijn essentieel en moeten op verschillende knopen in Brabant verbeterd worden. Ook op meer locaties een leenfiets draagt bij aan verbeteren en gemak van overstap.
- Nadrukkelijk inzetten op verbeteren van P+R bij knopen met een regionale transferfunctie. Uitbreiding noodzakelijk zodra meer dan 80% van de plekken dagelijks bezet zijn.
- Bus en trein moeten elkaar versterken als ruggengraat van het OV-systeem. Paralleliteit tussen bus en trein zo veel mogelijk voorkomen: waar mogelijk en zinvol gaan buslijnen feederen op spoorlijnen (visgraatmodel). Met name voor de spoorverbindingen Eindhoven-Deurne, 's Hertogenbosch-Nijmegen en Breda-Tilburg liggen er onderzoekskansen.

Verknopen



4. Veraangename

Wat is onze koers?

Het veraangename van stations leidt tot meer reizigers en meer tevreden reizigers. Uit reizigersonderzoek (NS) blijkt dat er voor veel Brabantse stations en hun omgeving nog winst te behalen is. Koers is de basis op orde voor alle knooppunten (schoon, heel, veilig en aangenaam), en extra kwaliteit en voorzieningen voor hoofdknopen. Goede producten en multimodale reisinformatie voor optimale beleving reiziger.

We zien de volgende kansen

- Integrale knooppuntontwikkeling (veraangenamen in relatie tot verknopen en verdichten) op knopen met veel reizigers en lage beoordeling (o.a. Oss, Roosendaal, Tilburg Universiteit en Bergen op Zoom).
- Een specifiek programma voor het veraangenamen van (bus)stations, samen met gemeenten en vervoerbedrijven.
- Nader inzicht in reizigerbeleving, met name op de grote busstations.
- De ontwikkeling van station Eindhoven tot knooppunt van internationale allure.
- Knopen ontwikkelen als visitekaartjes van de stad/ gemeente in nauwe samenhang met de stadscentra.
- Naast aanpak van de (bus)stations en hun omgeving inzetten op verder veraangenamen van de reis. Dit gaat over betere multimodale reisinformatie, marketing van het openbaar vervoer en betere voertuigen.

Veraangename



5. Ver- en ontvlechten

Wat is onze koers?

Brabant zet in op het verdere ontvlechten van spoor voor personen en goederen voor het doorgaande goederenvervoer. Daarnaast zal het voorlopig ook nog noodzakelijk blijven om stromen binnen Brabant te vervlechten. Secundaire stromen van goederen en personen mengen kan soms helpen om investeringen optimaal te laten renderen. Er wordt extra ruimte gereserveerd voor rail(terminal)capaciteit op basis van marktontwikkelingen en -vraag.

We zien de volgende kansen

- Goederenstromen ontvlechten door middel van een goederenruit Zuid-Nederland, oa via TEN-T corridors. Zowel de corridor richting België – Frankrijk – Spanje als de corridor via Betuweroute (aansluiting bij Meteren) of Venlo naar Duitsland, Alpenlanden en Italië.
- Verbetering van het netwerk van spoorterminals (capaciteit, aansluiting, samenwerking) op basis van marktontwikkelingen en marktvaart.
- Voorkomen van conflicten tussen personen- en goederenvervoer: Breda – Tilburg – Eindhoven mogelijke capaciteitsuitbreiding. Bij overige spoorlijnen volstaat een beperkte reservering voor het goederenvervoer.
- Onbenutte capaciteiten van treinen uit Rotterdam bij terminals in Noord-Brabant aanvullen met continentale lading en bundeling van ladingstromen uit de provincie. Dit maakt dat vanaf 2030 20% van het continentaal vervoer in Noord-Brabant per spoor wordt aan- en afgevoerd.

Ver- en ontvlechten



“De krachtige economische regio Eindhoven ligt centraal tussen de kernregio's Randstad, Vlaamse Ruit en Rhein-Ruhr, maar de railverbindingen naar Duitsland houden te wensen over: geen rechtstreekse Intercity's, dus vaak overstappen, veel stops en lange reistijden. De auto en de touringcar over de snelweg zijn makkelijker en sneller”.

“Ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking en verkeersinfrastructuur sluiten onvoldoende op elkaar aan. Betere afstemming kan bijdragen aan het bereiken van doelen op diverse beleidsterreinen Dat vraagt moed om te kiezen én de wil om te delen”.

“De fiets en de trein kunnen een ideale combinatie vormen. De trein is geschikt om fileloos grote afstanden af te leggen. De fiets is perfect voor de korte afstand: snel, goedkoop en flexibel. Samen vormen deze twee vervoermiddelen een belangrijk alternatief voor de auto. Nu al fietsen elke dag meer dan een half miljoen mensen naar het station”.

“Investeren in dissatisfiers (functionaliteiten) is zeer kostbaar en heeft weinig impact op verhoging van het klantoordeel, investeren in satisfiers (beleving) kost weinig en heeft veel impact op verhoging van het klantoordeel”.

“Spoorgoederenvervoer is kansrijk op vooral continentale verbindingen, al dan niet in combinatie met maritieme goederenstromen. Goede synchromodale diensten moeten daarvoor worden aangeboden. Korte en snelle aansluitingen vanuit logistieke hotspots op de Europese corridors die vooral qua prijs en service goed kunnen concurreren met het wegvervoer zijn daarbij essentieel”.