

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

We werken aan een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor Brabant.

Een mobiliteitssysteem voor inwoners, bedrijven en bezoekers dat iedereen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en bovendien onze economie versterkt.

De economie in Brabant draait goed, de werkloosheid is laag en er worden nieuwe woningen gebouwd. Dat is goed voor onze provincie. Deze voorspoed heeft echter ook een keerzijde. De druk op ons mobiliteitssysteem neemt enorm toe. Met een toename van verkeer op de Brabantse wegen, onveilige situaties en overvolle treinen en bussen tot gevolg. En dat terwijl er grote maatschappelijke opgaven liggen op het gebied van leefbaarheid, klimaat, behoud van waardevolle natuur en de energietransitie. In het bestuursakkoord kiezen we voor kwaliteit.

Om ons doel van een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor Brabant te bereiken voert de provincie een ontwikkelagenda Mobiliteit uit. Deze agenda is gericht op het huidige én de (door)ontwikkeling van het toekomstige mobiliteitssysteem. Daarin hebben we een aantal grote opgaven. Zo zetten we stevig in op de trendbreuk van OV naar gedeelde mobiliteit. En op structuurversterkende maatregelen voor een robuust spoor- en OV-netwerk en de aanpak van een aantal knelpunten in het wegennet.

In lijn met de omgevingsvisie redeneren we niet alleen vanuit nut en noodzaak op het gebied van doorstroming en veiligheid, maar steeds vaker vanuit leefbaarheid en omgevingskwaliteit. In deze begroting presenteren we een selectie. Een uitgebreid overzicht staat in de Programmering Mobiliteit 2020-2025. Als uitwerking van de omgevingsvisie actualiseren we dit jaar ook het mobiliteitsbeleid. Dat doen we door mobiliserende doelen te stellen op weg naar 2030 zoals gekoppeld aan de trendbreuk van OV naar gedeelde mobiliteit. In 2030 kan dat realiteit zijn als we ook een afweegkader en financieel instrumentarium maken dat ons helpt prioriteit te geven aan realisatie van de doelen. In 2020 spreken we met partners en de Provinciale Staten over de actualisatie van het mobiliteitsbeleid.

Wat willen we bereiken?

We realiseren een robuust mobiliteitssysteem met acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur voor alle vervoerswijzen voor personen- en goederenvervoer

Deze vervoersnetwerken zijn zo met elkaar verknoopt, dat iedere vervoerswijze een optimale bijdrage levert aan de bereikbaarheid.

Indicator:

- **Indicatie filedruk: gemiddelde vertraging per uur autorijden op Rijks- en provinciale wegen in Brabant (< vorig jaar).**

Wat gaan we daarvoor doen?

OV-netwerk

Om de sterke groei van het aantal OV-reizigers in 2030 op te kunnen vangen, moet de basis van het Brabants OV-netwerk op orde worden gebracht. We werken aan de versterking van het HOV-netwerk zodat reizigers in 2040 vanuit middelgrote steden in 30 minuten op een treinstation kunnen zijn en aan hoofdfrequent treinverkeer in Brabant met de ambitie om in 2040 vanuit de Brabantse steden in 60 tot 90 minuten per trein naar o.a. de Randstad te kunnen reizen:

- Afspraken in BO MIRT over Toekomstbeeld OV 2040.
- Afspraken in BO MIRT over verbeteren OV Breda-Utrecht.
- Afspraken met regio over ontwikkelagenda HOV / Bravo Direct.
- Realisatie Maaslijn (uitvoering door het Rijk): oplevering in 2024.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

Knelpunten infrastructuur

Het bereikbaarheidspakket voor het bedrijventerrein De Run in Veldhoven is wat ons betreft hét voorbeeld hoe we knelpunten in de bereikbaarheid in de toekomst willen aanpakken: multimodaal met aandacht voor gedragsverandering en samen met mede-overheden, maatschappelijke partners én het bedrijfsleven. De realisatie van de maatregelen uit het pakket staat gepland tot en met 2025.

Vanuit het beleid 'slim waar het kan, asphalt waar het moet' werken we in 2020 verder aan het oplossen van knelpunten in de infrastructuur, zowel op provinciale wegen als op het onderliggende en Rijkswegennet zoals:

- Er is in 2020 een besluit over de bundelroute in het kader van de bereikbaarheid Eindhoven / Helmond / Nuenen.
- We realiseren de nieuwe N69 en N279 Veghel – Asten (oplevering in 2023) en N629 (oplevering in 2021).
- A50 corridor Nijmegen- Eindhoven en de A2/N2 Randweg Eindhoven op de MIRT-agenda.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

Multimodaal netwerk

We stimuleren een multimodaal netwerk voor personen- en goederenvervoer.

We zien daarbij de fiets als onmisbare schakel.

- Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we een netwerk van snelfietsroutes: snelfietsroutes van het programma Fiets in de Versnelling 2016-2020 zijn gerealiseerd (3 in 2020 en 9 in 2023).

Door de toegenomen complexiteit in de projectvoorbereiding is 5 in 2020 niet haalbaar gebleken. Nieuwe besluiten om te investeren in een snelfietsroute maken deel uit van de integrale afweging over bereikbaarheid die we maken met onze regionale partners.

We werken aan de ontwikkeling van (internationale) goederencorridors. De focus ligt daarbij nu vooral op Rotterdam – Venlo met Moerdijk en Tilburg als bovenregionaal logistiek knooppunt.

- We maken afspraken over de ontwikkeling van de logistieke multimodale knooppunten Tilburg en Moerdijk.
- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in 2023.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

Mobiliteitshubs

De tijd dat reizigers elke ochtend zonder nadenken in hun eigen auto stapten is voorbij. Reizigers willen in toenemende mate een aanbod van mobiliteit dat past bij hun dynamische manier van leven. De combinatie tussen fiets, deelauto en OV wordt steeds aantrekkelijker. We zorgen voor een goede aansluiting tussen de verschillende modaliteiten met het realiseren van mobiliteitshubs.

- We innoveren 6 bestaande OV-knooppunten tot mobiliteitshubs en ontwikkelen samen met gemeenten minimaal 6 nieuwe innovatieve mobiliteitshubs in de periode tot 2023.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

We stimuleren de ontwikkeling en het gebruik van slimme mobiliteitsdiensten.

Indicator:

- **Het monitoringsplan voor samenwerkingsprogramma SmartwayZ.NL is in 2019 aangescherpt in de volledige breedte van de programmadoelen doorstroming, innovatie en goede procesvoering.**

In 2020 bijbehorende indicatoren vastgesteld, nulmeting uitgevoerd.

Wat gaan we daarvoor doen?

Slimme mobiliteit

Op het gebied van Smart Mobility is Brabant toonaangevend. En dat willen we blijven! We bieden reizigers, werkgevers en logistieke bedrijven nieuwe mobiliteitsoplossingen. Onze infrastructuur, systemen en data richten we waar nodig in op veranderingen als autonoom rijdende voertuigen, in-car systemen en mobiliteitsapps. We stellen in samenwerking met onze partners ons mobiliteitsnetwerk beschikbaar om nieuwe technieken te ontwikkelen en grootschalig te testen. De indicatoren voor het meten van de effecten van het programma zijn nog in ontwikkeling. Daarom richten we ons voor nu op volgende indicatoren:

- We stimuleren de ontwikkeling van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van personenvervoer en logistiek. In 2023 zijn 20 oplossingen getest, waarvan 10 ook succesvol verder in de praktijk zijn gebracht.
- We stimuleren het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van personenvervoer. Dit is te zien in een jaarlijkse toename ten opzichte van de nulmeting in 2020. De toename heeft zowel betrekking op voertuigen als op de ondersteuning van de rijtaak van reizigers.
- We stimuleren het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van logistiek. Dit is te zien in een jaarlijkse toename ten opzichte van de nulmeting in 2020. De toename heeft betrekking op het aantal logistieke bedrijven dat voor het plannen van ritten gebruik maakt van realtime data-inzichten voor het vrachtverkeer.
- We stimuleren de grootschalige toepassing van slimme mobiliteitsoplossingen die gericht zijn op het persoonlijk informeren van reizigers over hun reis. In 2023 hebben we in Brabant 6 mobiliteitsoplossingen werkzaam die reizigers persoonlijk informeren.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

We zorgen voor een stevige koppeling tussen de ruimtelijke-economische ontwikkeling en het mobiliteitssysteem.

Met als doel de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten en tegelijkertijd de bereikbaarheid te waarborgen.

Indicator:

- **Het mobiliteitssysteem in Brabant heeft een minimale impact op de leefomgeving of creëert ruimte voor andere ontwikkelingen door een goede inpassing in de omgeving.**

We ontwikkelen een geschikte indicator om de effecten goed te kunnen meten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Het mobiliteitssysteem is steeds meer verbonden met de ruimtelijke en economische ontwikkeling. We willen als provincie de regie voeren op de ontwikkeling van een aantal belangrijke knooppunten in Brabant. Daarbij moeten optimale bereikbaarheid en goede leefbaarheid op elkaar afgestemd worden, bijvoorbeeld middels het realiseren van komoleidingen. Ook werken we aan de transitie naar een slimmere, duurzamere en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling met een goede balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving via de Proefcasus Eindhoven Airport.

- We vernieuwen (stedelijke) knooppunten en maken ze aantrekkelijker om er te reizen, te verblijven en zich te vestigen: afspraken in BO MIRT over EIK XL en Spoorzone 's-Hertogenbosch.
- We sluiten in deze bestuursperiode mobiliteitsdeals met Breda, Eindhoven en Meierijstad.
- In het kader van de leefbaarheid en veiligheid van het goederenvervoer per spoor zetten we stevig in op afspraken met het Rijk over het basisnet en saneren overwegen.

- We onderzoeken de behoefte aan én mogelijkheden voor minimaal 3 komoelidingen in Brabant.
Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

Beleidskaders

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2018)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling 2016-2020
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP, 2006)
- Omgevingsvisie (2018)

Verbonden partijen

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit begrotingsprogramma worden binnen het programma geen verbonden partijen ingezet.

Nadere informatie over verbonden partijen staat in de paragraaf Verbonden partijen.

Ontwikkelingen en onzekerheden

- Een aantal projecten en te maken afspraken kent een grote mate van afhankelijkheid van externe partners. Ondanks de inspanningen van de provincie kunnen projecten of afspraken later of niet uitgevoerd of tot stand komen.
- De recente uitspraak van de Raad van State inzake de toetsingscriteria van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) kan invloed hebben op de voortgang van infraprojecten.

Nadere informatie over financiële risico's en risicomanagement staat in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Wat mag het kosten?

09 Mobiliteitsontwikkeling							
Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<u>Lasten</u>							
Programmalasten		223.729	56.919	153.888	64.513	78.547	93.101
Toerekening organisatiekosten		4.554	5.151	4.811	0	0	0
totaal lasten		228.283	62.070	158.698	64.513	78.547	93.101
<u>Baten</u>							
Programmabaten		3.823	1.589	2.045	3.366	3.366	3.366
Baten toerekening organisatiekosten							
totaal baten		3.823	1.589	2.045	3.366	3.366	3.366

Saldo baten en lasten	-224.459	-60.480	-156.654	-61.147	-75.181	-89.735
-----------------------	----------	---------	----------	---------	---------	---------

De meerjarige begroting voor het begrotingsprogramma Ontwikkelagenda Mobiliteit is op basis van gemaakte afspraken met partners opgebouwd en is sterk afhankelijk van de plannings. De middelen zijn beschikbaar in reserves en worden op basis van het verwachte uitgavenpatroon op de begroting geraamd. Via een structurele toevoeging aan de reserve van € 40 mln en van € 30 mln t/m 2030 worden de uitgaven gedekt. De toevoeging wordt verantwoord onder de algemene middelen.

In 2020 is totaal € 154 mln aan programmalasten op de begroting geraamd voor o.a. meerjarige uitgaven voor de subsidieregeling voor regionale uitvoeringsprogramma's, subsidieregeling snelfietsroutes en smart-mobility. Daarnaast zijn er in 2020 incidentele bijdragen geraamd voor verschillende projecten zoals de verdubbeling en elektrificatie Maaslijn (€ 27,9 mln), de verbreding en verdieping Wilhelminakanaal (€ 18,8 mln) en de ombouw N65 (€ 48,4 mln).

Tenslotte worden er uitgaven gedaan voor een aantal projecten op de provinciale wegen, zoals de N279 en de N69. De uitgaven moeten op basis van wet- en regelgeving worden geactiveerd en afgeschreven (investeringen) en zijn via de raming van kapitaallasten op de meerjarige begroting gedekt.

Voor een uitgebreide specificatie wordt verwezen naar de programmering mobiliteit 2020-2025.