

## **Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling**

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

We gaan voor een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant.

De vraag naar mobiliteit zal naar verwachting ook de komende jaren alleen nog maar verder toenemen. Dat terwijl we duidelijk in een nieuwe financiële realiteit zitten. Niet alleen vanwege teruglopende provinciale middelen. De uitdaging OV 'back to normal' na corona en de instabiliteit bij infra projecten door stikstof maken de opgave niet makkelijker. Dat vraagt om nog scherpere keuzes en een slag dieper reserveren voor de belangrijkste opgaven. Een overzicht is opgenomen in de Programmering Mobiliteit 2022-2030. Juist nu moeten we blijven werken aan de doorontwikkeling van het totale mobiliteitssysteem in Brabant. Dat doen we vanuit de ontwikkeling van een viertal robuuste en betrouwbare netwerken (OV-netwerk, wegennet, (snel-)fietsnetwerk en goederencorridor) die we goed met elkaar verbinden tot een samenhangend systeem. In 2020 is het beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 vastgesteld met daarin de ambities voor de verschillende netwerken voor de komende jaren.

In het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) is het beeld geschetst van het OV-netwerk (inclusief spoor) voor Zuid-Nederland. Samen met de minister werken we aan afspraken om het geschetste eindplaatje te realiseren. De eerste stap is reeds gezet met afspraken over de ontwikkeling van 's-Hertogenbosch als (spoor-)knooppunt. We zetten in op vervolgafspraken. Ook voor Eindhoven als onderdeel van het MIRT-onderzoek Brainport.

2022 wordt ook voor infrastructurele projecten een uitdagend jaar. We zetten maximaal in om de uitvoeringskracht op peil te houden. In de samenwerking met het Rijk (bijvoorbeeld bij A58, A67, PHS en Wilhelminakanaal), maar zeker ook voor projecten waar de provincie direct verantwoordelijk is voor de uitvoering (bijvoorbeeld N279 Veghel – Asten, reconstructie N65, nieuwe verbinding N69 en N282). We gaan binnen de projecten zo goed als mogelijk om met externe factoren zoals de stikstofproblematiek en gerechtelijke procedures bij RvS en daaruit voortvloeiende onzekerheid voor de projectplanningen. We zetten in op het maximaal haalbare uitvoeringstempo.

Een schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem kan niet functioneren zonder goede faciliteiten voor de actieve verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. In de samenwerking met onze BrabantStadpartners focussen we op de aanleg van aan een robuust netwerk van snelfietsroutes en werken we aan het optimaliseren van de keten fiets-OV. Samen met de regio's stellen we de Brabantse input op voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040.

De corona effecten voor de lange termijn zijn nog onzeker, we benutten in ieder geval de geleerde lessen om een extra stap te zetten in de mobiliteitstransitie door nog meer in te zetten op spreiden en mijden. Op basis van de integrale mobiliteitsanalyse van het ministerie kunnen we concluderen dat de mobiliteitsvraag blijft groeien onder andere door bevolkingsgroei en de woningbouwopgave. De groei in het thuiswerken zal de spits waarschijnlijk iets afvlakken, maar naar verwachting zullen er ook in Brabant files blijven bestaan. In die mobiliteitsaanpak zijn gedragsmaatregelen zeer effectief en efficiënt, zoals thuiswerk campagnes, onderwijsaanpak, werkgeversaanpak en pakketten met flankerende maatregelen (A2 en A50). Komend jaar benutten we om passende indicator(en) om de effecten van deze aanpak te kunnen monitoren.

We willen de komende jaren intensiever samenwerken met de regio en streven naar een gezamenlijke agenda met Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Per regio streven we ernaar om de strategische opgaven voor de komende jaren in te klikken, gekoppeld aan een systematiek van reserveren en sparen op basis van bestuurlijk commitment bij zowel provincie als gemeente.

## Wat willen we bereiken?

**We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.**

De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten:

- De ontwikkeling van de werkelijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de freeflow reistijd (Noord-Brabant & provinciale wegen, naar typen wegen): < vorig jaar.  
*\*Freeflow = reistijd buiten de spits zonder vertraging.*

## Wat gaan we daarvoor doen?

### OV-netwerk

- Vervolgafspraken Toekomstbeeld OV 2040 bij BO-MIRT 2022.
- Vervolgafspraken over OV Breda- Gorinchem – Utrecht / A27 bij BO-MIRT 2022.
- Vervolgstappen Brainportlijn, De Run en HOV/HUB Eindhoven in 2022.
- Vervolgafspraken nav HOV studie Breda in 2022.
- Afspraken over realisatie HOV-voorzieningen kom Aalst (voormalige N69)
- Start voorbereiding / uitvoering PHS in 2022 (oplevering 2030)
- Realisatie Maaslijn door derden: oplevering in 2024.
- Bus Rapid Transit Eindhoven – Meierijstad – Nijmegen (onderdeel A50 pakket in RMP): onderzoek uitgevoerd

### Wegennet

- Er is in deze bestuursperiode een definitief besluit over de bundelroute in het kader van de bereikbaarheid Eindhoven / Helmond / Nuenen. Draagvlak is daarbij belangrijk.
- We realiseren de nieuwe N69 (oplevering 2022)
- We realiseren de N279 Veghel – Asten (oplevering in 2023)
- We realiseren de N629 (oplevering Fase II in 2025)
- We realiseren de N65 (oplevering 2024)

### (Snel-)fietsroutenetwerk

- Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we een netwerk van snelfietsroutes: snelfietsroutes van het programma Fiets in de Versnelling 2016-2020 zijn gerealiseerd (4 in 2021, 6 in 2022 en 9 in 2023)
- Vaststellen van het Brabants netwerk voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040
- Afspraken over investeringen (inclusief fietsparkeren) ihkv Nationaal Toekomstbeeld Fiets tijdens BO-MIRT 2022

### Goederencorridor

- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in 2025.
- Vervolgafspraken over de realisatie van truckparking(s) op corridor Rotterdam – Venlo.

## Wat willen we bereiken?

### We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.

Het aantal multimodale ketenverplaatsingen\* in personen- en goederenvervoer in Brabant is in 2030 verdubbeld ten opzichte van 2019:

- Ontwikkeling modal split in het personenvervoer van weg naar openbaar vervoer en fiets (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar
- Ontwikkeling modal split in het goederenvervoer van weg naar spoor en water (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar

*\*Bij multimodale ketenverplaatsing is er sprake van een combinatie van meerdere (duurzame) vervoerwijzen voor één verplaatsing. Modal split houdt de verdeling in tussen modaliteiten.*

## Wat gaan we daarvoor doen?

### Multimodaal netwerk

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 verschillende modaliteiten zoals (elektrische) fiets, (deel-)auto en OV wordt steeds aantrekkelijker. We zorgen voor een goede aansluiting tussen de verschillende modaliteiten met het realiseren van mobiliteitshubs en spookknooppunten in nauwe samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen van bijvoorbeeld woningbouw.

Ook werken we aan het verbeteren van de aansluiting van de modaliteiten voor goederenvervoer.

- MIRT-verkenning spookknooppunt 's-Hertogenbosch opgeleverd in 2023
- Definitieve afspraak met Rijk, regio en bedrijfsleven over de trimodale ontwikkeling haven Loven (Tilburg) op de corridor Rotterdam – Venlo in 2022.
- Vervolgafspraken tijdens BO-MIRT 2022 over Eindhoven als internationaal knooppunt nav het brainport onderzoek.
- We innoveren 6 bestaande OV-knooppunten tot mobiliteitshubs en ontwikkelen we samen met gemeenten minimaal 6 nieuwe innovatieve mobiliteitshubs in de periode tot 2023.
- MobilitymoveZ.NL heeft in de periode 2020-2023 20 nieuwe mobiliteitsoplossingen getest, waarvan 10 ook succesvol verder in de praktijk zijn gebracht.
- Talking Traffic heeft in 2023 minimaal 6 mobiliteitsdiensten operationeel in Brabant via slimme verkeerslichten.
- In 2025 is het maatregelenpakket De Run uitgevoerd.
- Afspraken over fietsparkeren Breda, Oss en 's-Hertogenbosch in 2022.

## Wat willen we bereiken?

### We gaan voor mobiliteit voor iedereen.

Het aantrekkelijk maken van alternatieven voor de (eigen) auto: lopen, fietsen, gedeelde mobiliteit voor iedereen.

- De indicator wordt opgenomen in begroting 2023.

## Wat gaan we daarvoor doen?

### Toegang tot mobiliteit

- We zorgen voor een toegankelijk OV-systeem: betalen met bankpas in OV ingevoerd in 2022.
- We stimuleren dat elke Brabander in de gelegenheid is om te fietsen en dat ook zo lang mogelijk kan blijven doen. Daartoe faciliteren we voor de fietsende ouderen het programma Doortrappen van het ministerie van IenW: in 2022 18 gemeenten die meedoen met Doortrappen.

## Wat willen we bereiken?

### We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit

Doel en indicator wordt opgenomen in begroting 2023.

## Wat gaan we daarvoor doen?

### Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

- In deze bestuursperiode besluit over / onderzoek naar potentie van minimaal 3 komomleidingen.
- Realiseren Schaalsprong Fiets: 20% meer fietskilometers (op de snelfietsroutes in 2027 tov 2017) in samenwerking met de Brabantse gemeenten.
- Fietsstimulering via werkgevers: 200 werkgevers die fiets stimuleren in hun organisatie via Sjees gangmakers in 2022.

## Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

### Beleidskader:

- Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 (2020)

### Uitvoeringsagenda's:

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2018)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP, 2020)
- Datavisie (2020)
- Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023 (2020)

## 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

- De ontwikkeling van de Corona-pandemie, de exacte gevolgen en welke beperkende maatregelen er (nog) zullen gelden, geeft grote onzekerheid bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Dit zal het geval zijn bij het openbaar vervoer.
- De stikstof problematiek geeft extra onzekerheid bij de realisatie van (infrastructurele) projecten.
- Onzekerheid en vertraging in de doorlooptijden bij behandeling door de Raad van State heeft invloed op de haalbaarheid en zekerheid van de plannings van projecten.

## Wat mag het kosten?

De meerjarige begroting voor het begrotingsprogramma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit is opgebouwd op basis van gemaakte afspraken met partners 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 reserve Verkeer en Vervoer van circa € 44 mln en van circa € 50 mln t/m 2030 aan de reserve Spaar- en Investeringsfonds (SIF) worden de uitgaven gedekt. De toevoegingen worden verantwoord onder programma 31.

In 2022 is totaal € 131 mln aan programmalasten op de begroting geraamd voor o.a. meerjarige uitgaven voor realisatie van snelfietsroutes (€ 8,4 mln). Daarnaast zijn er in 2022 incidentele bijdragen geraamd voor verschillende projecten zoals de Bereikbaarheid De Run (€ 10,9 mln), aanpak spoorzone Gilze en Rijen (€ 14,7 mln), de ombouw N65 (€ 30,5 mln) en voor verschillende MIRT-afspraken met de minister (€ 28,8 mln).

Tenslotte worden er uitgaven gedaan voor een aantal reconstructieprojecten op de provinciale wegen, zoals de N285 Randweg Zevenbergen (€ 25 mln), N631 Gilze en Rijen (€ 16 mln), N279 Veghel - Asten (€ 25 mln) en N69 (€ 24 mln). 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.

De financiële toelichting op de investeringskredieten wegen is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

De inkomsten bestaan met name uit bijdragen van partners in projecten. Deze bijdragen moeten als inkomsten gematched worden met de bijbehorende uitgaven zoals bijvoorbeeld voor de ombouw N65 (€ 30,5 mln en programma SmartwayZ.NL € 9,5 mln).

Voor een uitgebreide specificatie van de projecten wordt verwezen naar de statenmededeling Programmering Mobiliteit 2022-2030.

### Stand Reserve

De lasten van het programma Mobiliteitsontwikkeling mobiliteit worden deels gedekt vanuit de reserve DU verkeer en vervoer/SIF.

Het verloop van de stand van die reserve is onderstaand weergegeven. Deze reserve draagt ook bij aan de dekking van de lasten van programma 4 Natuur en Milieu en van programma 8 Basisinfrastructuur Mobiliteit.

<i>Bedragen x € 1.000</i>	<b>Realisatie 2020</b>	<b>Begroting 2021</b>	<b>Begroting 2022</b>	<b>Begroting 2023</b>	<b>Begroting 2024</b>	<b>Begroting 2025</b>
<u>Lasten</u>						
Programma lasten	58.616	69.579	133.570	126.046	130.671	109.795
Organisatiekosten	7.484	7.931	6.216	0	0	0
<b>totaal lasten</b>	<b>66.100</b>	<b>77.510</b>	<b>139.786</b>	<b>126.046</b>	<b>130.671</b>	<b>109.795</b>
<u>Baten</u>						
<b>totaal baten</b>	<b>6.822</b>	<b>22.895</b>	<b>46.302</b>	<b>54.453</b>	<b>35.803</b>	<b>4.166</b>
<b>saldo baten en lasten</b>	<b>-59.277</b>	<b>-54.616</b>	<b>-93.484</b>	<b>-71.593</b>	<b>-94.868</b>	<b>-105.630</b>

<i>Stand reserve x € 1.000</i>	<b>Saldo per 1-1- 2021</b>	<b>Saldo per 31- 12-2021</b>	<b>Saldo per 31- 12-2022</b>	<b>Saldo per 31- 12-2023</b>	<b>Saldo per 31- 12-2024</b>	<b>Saldo per 31- 12-2025</b>
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	433.099	471.900	462.314	463.342	427.874	376.421