

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 en dat bovendien de economie en het leef- en vestigingsklimaat versterkt tegen redelijke kosten.

De uitvoering van de ontwikkelagenda wordt in hoge mate beïnvloed door de stikstofproblematiek en de (blijvende) gevolgen van de Coronapandemie. Onze hoogste prioriteit nu is het op peil houden van de uitvoeringskracht in de projecten. We zetten maximaal in op een vlotte en tijdige uitvoering van de projecten en willen waar mogelijk versnellen. Niet alleen zullen we op een adequate manier moeten omgaan met de restricties en beperkingen, maar ook de kansen ervan benutten. Zo heeft de coronacrisis aangetoond dat gedragsmaatregelen effectief en efficiënt zijn in het verbeteren van de bereikbaarheid. Zo zetten we ook in op het vasthouden en structureel borgen van deze gedragsveranderingen zoals bijvoorbeeld thuiswerken of initiatieven voor aangepaste schooltijden.

Om onze ambitie te bereiken voert de provincie een ontwikkelagenda Mobiliteit uit, gericht op het huidige mobiliteitssysteem én de (door)ontwikkeling voor de toekomst. In lijn met de [omgevingsvisie](#) (2018) redeneren we daarbij niet alleen vanuit nut en noodzaak, maar steeds vaker vanuit omgevingskwaliteit. Robuust, veilig, slim en duurzaam zijn daarin de basisprincipes. Eind 2020 is het mobiliteitsbeleid hierop herijkt (beleidskader Mobiliteit 2030). We werken toe naar gezamenlijke adaptieve en gebiedsgerichte opgaven met een flexibele financieringsstructuur. Er zijn al afspraken gemaakt over een startpakket regionale mobiliteitsagenda's. In 2021 volgen aanvullende afspraken.

Bij het herijkte mobiliteitsbeleid is ook een set van indicatoren ontwikkeld (Staat van Brabant) waarmee de voortgang kan worden gemeten. De belangrijkste indicatoren zullen in de loop van 2021 hun plek krijgen in de begroting.

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 verknoot, 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?

Knelpunten infrastructuur

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

- 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 en N279 Veghel – Asten (oplevering in 2023), N629 (oplevering in 2021) en N65 (oplevering 2024)
- Mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen- Eindhoven met pakket flankerende maatregelen vastgesteld in 2021.
- Besluit over aanpak A2 Deil-'s-Hertogenbosch inclusief pakket flankerende maatregelen in 2021.
- Vervolgafspraken n.a.v. MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport (inclusief A2/N2 Randweg Eindhoven) in 2021.
- Besluit over voorkeursalternatief A58 Tilburg – Breda.

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 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 zorgen voor een goede aansluiting tussen de verschillende modaliteiten met het realiseren van mobiliteitshubs.

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

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 (4 in 2021, 6 in 2022 en 9 in 2023)

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 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.
- 1 clean energy hub op de goederencorridor Rotterdam – Venlo gerealiseerd in 2021.
- Definitieve afspraak met Rijk, regio en bedrijfsleven over de trimodale ontwikkeling haven Loven (Tilburg) op de corridor Rotterdam – Venlo.
- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in 2023.

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 hoogfrequent 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. De terugval in het reizigersaantal als gevolg van de coronapandemie wordt beschouwd als tijdelijk en verandert niets aan de lange termijn ambities.

- Vervolgafspraken in BO MIRT 2021 over Toekomstbeeld OV 2040.
- Vervolgafspraken in BO MIRT 2021 over verbeteren OV Breda-Utrecht.
- Vervolgafspraken met regio over ontwikkelagenda HOV / Bravo Direct in de regionale mobiliteitsagenda's 2021.
- Realisatie van de vastgestelde ontwikkelagenda Spoor, HOV en Hubs conform planning.
- Realisatie Maaslijn door derden: oplevering in 2024.

We stimuleren de ontwikkeling en het gebruik van slimme mobiliteitsdiensten.

Indicator:

- **Het monitoringsplan volgend uit de Krachtenbundeling Smart Mobility is aangescherpt in de volledige breedte van de programmadoelen doorstroming, innovatie en goede procesvoering**

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.

Naar aanleiding van de uitwerking Krachtenbundeling Smart Mobility wordt indicatoren uit het monitoringsplan opgenomen in de provinciale begroting.

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 komomleidingen.

- We vernieuwen (stedelijke) knooppunten en maken ze aantrekkelijker om er te reizen, te verblijven en zich te vestigen: vervolgafspraken in BO MIRT over EIK XL (nav MIRT-verkenning Verstedelijking en bereikbaarheid Brainport) en besluit MIRT-verkenning Spoorknooppunt 's-Hertogenbosch in 2021.
- In deze bestuursperiode besluit over / onderzoek naar potentie van minimaal 3 komomleidingen.
- 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. Afspraken in BO-MIRT.
- We verkennen in overleg met de B5-steden, de Brabantse Waterschappen en het Rijk (ministeries BZK, IenW, EZK en LNV) de mogelijkheden en de meerwaarde van een ruimtelijke strategie voor duurzame verstedelijking voor stedelijk Brabant, waarbij opgaven op vlak van verstedelijking in samenhang worden gezien met opgaven op gebied van water, duurzaamheid, natuur en ruimte voor duurzame economie, mobiliteit, energie en klimaat.

Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

Beleidskader:

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan ([PVVP](#), 2006)

Uitvoeringsagenda's:

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2018)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling 2016-2020
- Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility (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

- Onzeker is wat exact de effecten van de corona-crisis zullen zijn op infrastructurele projecten door o.a. vertraging in de rechtspraak en problemen met tijdige levering van materialen.
- 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. Door corona neemt de druk bij de partners verder toe, waardoor financiële bijdragen en de inzet van capaciteit onzekerder worden.
- De uitspraak van de Raad van State inzake de toetsingscriteria van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) kan invloed hebben op de voortgang en de kosten van infraprojecten.

Wat mag het kosten?

De meerjarige begroting voor het begrotingsprogramma Ontwikkelagenda Mobiliteit is opgebouwd op basis van gemaakte afspraken met partners en is sterk afhankelijk van de plannen. 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 € 40 mln en van € 30 mln t/m 2030 aan de reserve Spaar- en Investeringsfonds (SIF) worden de uitgaven gedekt. De toevoeging wordt verantwoord bij begrotingsonderdeel 'financiële begroting'.

In 2021 is totaal € 139 mln aan programmalasten op de begroting geraamd voor o.a. meerjarige uitgaven voor de subsidieregelingen RUP (€ 10 mln) en snelfietsroutes (€ 11 mln). Daarnaast zijn er in 2021 incidentele bijdragen geraamd voor verschillende projecten zoals de verdubbeling en elektrificatie Maaslijn (€ 28 mln), de verbreding en verdieping Wilhelminakanaal (€ 19 mln), de ombouw N65 (€ 17 mln) en voor verschillende MIRT-afspraken met de minister (± € 20 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 statenmededeling Programmering Mobiliteit 2021-2026.

<i>Bedragen x € 1.000</i>	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<u>Lasten</u>						
Programma lasten	52.092	56.886	139.028	121.537	143.673	60.640
Organisatiekosten	5.825	5.122	4.733	0	0	0
totaal lasten	57.916	62.008	143.761	121.537	143.673	60.640
<u>Baten</u>						
totaal baten	1.658	29.209	13.811	33.468	32.504	32.369
saldo baten en lasten	-56.259	-32.799	-129.950	-88.069	-111.169	-28.271