

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 de komende jaren alleen nog maar verder toenemen. En dat terwijl de beschikbare middelen voor de ontwikkelagenda mobiliteit fors teruglopen. Niet alleen lopen de mobiliteitsmiddelen na 2030 flink terug, ook de kosten van de projecten en opgaven lopen op. Corona, stikstof en prijsstijgingen als gevolg van de situatie in Oekraïne hebben grote impact op de ontwikkelagenda mobiliteit. De Staten zijn hierover via een statenmededeling geïnformeerd. Dat vraagt om nog scherpere keuzes en een slag dieper reserveren voor de belangrijkste opgaven. Een overzicht is opgenomen in de Programmering Mobiliteit 2023-2042.

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. De ambities voor de verschillende netwerken zijn vastgelegd in het beleidskader Mobiliteit: Koers 2030.

In het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) is het beeld geschetst van het OV-netwerk (inclusief spoor) voor Zuid-Nederland. Dit is onderdeel van de mobiliteitstransitie die nodig is om de woningbouwopgave uit de verstedelijkingsakkoorden mogelijk te maken. De afspraken met de minister bij BO-MIRT 2022 worden vertaald naar de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) om het geschetste eindplaatje te realiseren. De eerste stappen zijn reeds gezet met afspraken over de ontwikkeling van 's-Hertogenbosch als (spoor-)knooppunt en voor Eindhoven als onderdeel van het MIRT-onderzoek Brainport.

Vanuit het Rijk is totaal € 7,5 miljard beschikbaar voor de versnelling van de woningbouwopgave.

Ook 2023 zal een lastig jaar worden voor de realisatie van infrastructurele projecten. Niet alleen de stikstofproblematiek (en de vertraging daardoor) maar ook de sterk gestegen prijzen en leveringszekerheid als gevolg van de situatie in Oekraïne maken de realisatie van projecten onzeker.

Het Rijk heeft een groot aantal projecten on-hold gezet (A67, A58, A2 en A50) met grote consequenties voor de bereikbaarheid van Brabant. Wilhelminakanaal en mogelijk A58 Tilburg – Eindhoven staan op de prioriteringslijst.

Bij de projecten waar de provincie direct verantwoordelijk is voor de uitvoering (N279 Veghel – Asten, reconstructie N65, N282, N629 en N631) gaan we 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. Door de oplopende kosten van projecten moeten we prioriteren om tekorten in de programmering te minimaliseren. In de programmering mobiliteit is daar een eerste aanzet voor gedaan. De huidige vertraging bij aantal grote infrastructurele (rijks)projecten bevestigt ons de keuze voor de mobiliteitstransitie. OV, mobiliteitshubs, fiets en de werkgeversaanpak vormen een belangrijk onderdeel van de toekomstige bereikbaarheid van Brabant

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 is de Brabantse input op voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 opgesteld en is de basis voor vervolgspraken in de Regionale Mobiliteitsprogramma's.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.

Omschrijving (toelichting)

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?

(Snel-)fietsrouten netwerk

Omschrijving (toelichting)

- 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 2022, 7 in 2023 en 9 in 2025)
- Afspraken Toekomstbeeld Fiets 2040 bij BO-MIRT 2022 zijn vertaald in de Regionale Mobiliteitsagenda's en -programma's 2023 (RMA's en RMP's).

Goederencorridor

Omschrijving (toelichting)

- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in: ntb. Herbouw sluis II staat op prioriteringslijst van het Rijk, wij zijn afhankelijk van het rijk.
- Vervolgafspraken over de realisatie van truckparking(s) op corridor Rotterdam – Venlo.
- Vervolgafspraken over corridor Zuid (Amsterdam – Antwerpen) nav startbeslissing bij BO MIRT 2022.

OV-netwerk

Omschrijving (toelichting)

We werken aan de doorontwikkeling van het OV-netwerk:

- Afspraken Toekomstbeeld OV 2040 bij BO-MIRT 2022 zijn vertaald in de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2023 (RMP's).
- Onderzoek naar Hub's langs de corridor Breda- Gorinchem – Utrecht / A27 is uitgevoerd.
- Afspraken mobiliteitspakket Brainport bij BO-MIRT 2022 zijn vertaald in de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2023 (RMP's).
- HOV tracé Breda nav het verstedelijkingsakkoord is uitgewerkt.
- HOV-voorzieningen kom Aalst (voormalige N69) is gerealiseerd.
- Project Vluchtstrookgebruik (Bus Rapid Transit als onderdeel A50 pakket en De Run) is opgestart (realisatie 2024).

OV-netwerk (uitvoering rijk)

Omschrijving (toelichting)

Uitvoering van rijksprojecten (derden):

- Start voorbereiding / uitvoering PHS in: ntb (oplevering: ntb)
- Realisatie Maaslijn door derden: oplevering in: ntb. De aanbesteding is stopgezet door het Rijk. Wij zijn niet risicodragend.

Wegennet

Omschrijving (toelichting)

Provinciaal 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 N279 Veghel – Asten (oplevering: ntb) Het PIP is vernietigd. Er is een ontwikkelperspectief opgesteld met de regio. Er is in 2023 een nieuw plan opgesteld.
- We realiseren de N629 (oplevering Fase II in 2025)

Wegennet (rijksinfrastructuur)

Omschrijving (toelichting)

Rijkswegennet:

- We realiseren de N65 (oplevering: ntb). Is reeds gegund, maar we wachten op de uitspraak RvS. Afhankelijk van dat moment zal de nieuwe realisatiedatum bepaald kunnen worden.
- Er is een definitieve afspraak gemaakt over realisatie A58 Tilburg – Eindhoven.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.

Omschrijving (toelichting)

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?

Knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs

Omschrijving (toelichting)

Ontwikkeling knooppunten / mobiliteitshubs:

- MIRT-verkenning spoorknooppunt 's-Hertogenbosch opgeleverd in 2023.
- 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

Omschrijving (toelichting)

Mobiliteitspakketten:

- In 2025 is het maatregelenpakket De Run uitgevoerd.
- De vier verstedelijkingsakkoorden zijn vertaald naar multimodale mobiliteitspakketten in de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2023 (RMP's).

Multimodaal goederenvervoer

Omschrijving (toelichting)

Multimodaal goederenvervoer:

- Definitieve afspraak met Rijk, regio en bedrijfsleven over de trimodale ontwikkeling haven Loven (Tilburg) op de corridor Rotterdam – Venlo in 2023.

Smart Mobility

Omschrijving (toelichting)

Smart Mobility:

- 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.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor mobiliteit voor iedereen.

Omschrijving (toelichting)

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

- Vanwege de relatie met de doorontwikkeling staat van brabant volgt indicator uiterlijk bij 2e bestuursrapportage 2023, zodat bij de jaarrekening 2023 verantwoording plaats kan vinden.

Wat gaan we daarvoor doen?

Toegang tot mobiliteit

Omschrijving (toelichting)

- 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 2023 27 gemeenten die meedoen met Doortrappen.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit

Omschrijving (toelichting)

- Vanwege de relatie met de doorontwikkeling staat van brabant volgt indicator uiterlijk bij 2e bestuursrapportage 2023, zodat bij de jaarrekening 2023 verantwoording plaats kan vinden.

Wat gaan we daarvoor doen?

Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Omschrijving (toelichting)

- In deze bestuursperiode besluit over / onderzoek naar potentie van minimaal 3 komomleidingen.
- Realiseren Schaalsprong Fiets: 20% meer fietsers (op de snelfietsroutes in 2027 tov 2017) in samenwerking met de Brabantse gemeenten. Hiermee dragen we bij aan de doelstelling van drie extra gezonde levensjaren voor de Brabantse burger.
- Fietsstimulering via werkgevers: 250 werkgevers die fiets stimuleren in hun organisatie via Sjees gangmakers in 2023.

Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

Beleidskader:

- Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030

Uitvoeringsagenda's:

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

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?

Financiële toelichting op de verschillen tussen begroting 2023 en begroting 2022

Lasten

De meerjarige begroting voor het begrotingsprogramma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit is opgebouwd op basis van gemaakte afspraken met partners en is daarnaast 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 € 37 mln. en van circa € 68 mln. t/m 2030 aan de reserve Spaar- en Investeringsfonds (SIF) worden de uitgaven gedekt. Deze toevoegingen aan de reserves worden verantwoord onder programma 31.

In 2023 is totaal € 96,3 mln. aan programmalasten op de begroting geraamd voor o.a. meerjarige uitgaven voor realisatie van snelfietsroutes (€ 10,0 mln.). Daarnaast zijn er in 2023 incidentele bijdragen geraamd voor verschillende projecten zoals de Bereikbaarheid De Run (€ 5,9 mln.) en de ombouw N65 (€ 43,6 mln.) en voor verschillende MIRT-afspraken met de minister (€ 7,0 mln.).

Tenslotte worden er, naast de realisatie van de busremise Breda (€ 13 mln.), uitgaven gedaan voor een aantal reconstructieprojecten op de provinciale wegen, zoals de N631 Gilze en Rijen (€ 16 mln.), N629 Dongen – Oosterhout (€ 29,3 mln.) en N279 Veghel - Asten (€ 81 mln.). De uitgaven moeten op basis van wet- en regelgeving worden geactiveerd en afgeschreven (investeringen) en zijn via kapitaallasten op de meerjarige begroting geraamd. De dekking van de kapitaallasten is afkomstig uit de reserve.

Door de onzekerheid omtrent de wet- en regelgeving stikstof, het on-hold zetten van rijksprojecten en de afhankelijkheid van derden in de uitvoering is het lastig om nauwkeurig op de meerjarige begroting te ramen.

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

Voor een uitgebreide specificatie van de projecten wordt verwezen naar de statenmededeling Programmering Mobiliteit 2023-2042.

Baten

De inkomsten (€ 58,2 mln) 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 (€ 39,4 mln en programma SmartwayZ.NL (€ 8,8 mln).

9. Mobiliteitsontwikkeling

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting 2022	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2021	na wijz.	2023	2024	2025	2026
<u>Lasten</u>							
	Programmalasten	40.210 N	73.093 N	96.260 N	190.547 N	182.222 N	109.814 N
	Toerekening organisatiekosten	8.067 N	5.872 N	4.769 N	5.221 N	5.221 N	4.754 N
Totaal Lasten		48.278 N	78.965 N	101.029 N	195.768 N	187.443 N	114.568 N
<u>Baten</u>							
	Programmabaten	14.203 V	29.198 V	58.234 V	64.464 V	4.166 V	4.166 V
	Baten toerekening organisatiekosten	1.965 V	0	0	0	0	0
Totaal Baten		16.168 V	29.198 V	58.234 V	64.464 V	4.166 V	4.166 V
Saldo van baten en lasten		32.110 N	49.767 N	42.796 N	131.304 N	183.277 N	110.402 N
Onttrekking aan reserves		60.212 V	60.912 V	60.978 V	158.571 V	218.957 V	150.753 V
Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting 2022	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2021	na wijz.	2023	2024	2025	2026
Onttrekking aan reserve		60.212 V	60.912 V	60.978 V	158.571 V	218.957 V	150.753 V
	Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	60.212 V	60.912 V	60.978 V	158.571 V	218.957 V	150.753 V

Reserves

Stand reserve

De lasten van programma 9 Mobiliteitsontwikkeling worden deels gedekt vanuit de reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF. Het verloop van de stand van die reserve is onderstaand weergegeven. In 2023 is ongeveer € 570 mln. daarvan gereserveerd voor de dekking van de toekomstige afschrijvingslasten van gevoteerde investeringskredieten. Het overige deel (ongeveer € 100 mln.) wordt ingezet voor de programmering van mobiliteitsprojecten. In de programmering mobiliteit 2023-2042 is meerjarig inzicht gegeven in het verloop van de reserve. Rekening houdend met nog niet geraamde projecten en opgaven wordt een voor de programmering een tekort verwacht van € 130 mln. tot en met 2042.

	saldo per	saldo per	saldo per	saldo per	saldo per	saldo per
(bedragen x € 1.000)	01-01-2022	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026
9. Mobiliteitsontwikkeling						
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	493.985	650.212	691.241	644.581	530.427	481.486

