

Mobiliteitsfonds: mogelijke invulling	
Algemeen	
Naam voorstel	Mobiliteitsfonds
Investeringsdomein	De bereikbare regio
Omschrijving	Een mobiliteitsfonds voor grote infrastructurele projecten waarbij sprake is van provinciaal belang en /of de provincie initiatiefnemer is. De projecten zijn onder meer bedoeld om de (inter)nationale en intraregionale bereikbaarheid van de regio te optimaliseren. De projecten die in de lijn van de criteria van de investeringsagenda in aanmerking komen voor mogelijke financiering vanuit het fonds zijn: a. N279-noord 's-Hertogenbosch – Veghel; b. N69 grenscoorridor Eindhoven – Valkenswaard; c. Ruit Eindhoven/T-structuur (onderdeel integraal maatregelenpakket Zuidoostvleugel BrabantStad); d. HOV Noordoost Brabant. <u>Mogelijke financiële bijdrage in werken door derden:</u> e. Robel spoorlijn (Rotterdam – België): dedicated goederenspoorlijn Ook in de rest van Brabant zijn infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. Hierbij moet gedacht worden aan de rijkswegen A59, A58 en N65 en projecten uit het deelprogramma Stedelijke Bereikbaarheid van het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar.
Wat is het beoogde resultaat?	Door het oplossen van knelpunten in het nationaal en regionaal wegennet wordt beoogd de (inter)nationale en intraregionale bereikbaarheid van de regio te optimaliseren. Een goede bereikbaarheid van onder meer de Zuidoostvleugel is een van de belangrijkste voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van Brainport. De regio's zelf profiteren optimaal van de

	corridors als ontsluiting voor zowel het personen- (auto en OV) als het goederenvervoer naar andere delen van Nederland en het verdere achterland. Daarnaast vervullen onderdelen van de corridors een essentiële functie voor het regionale verkeer.
Doelstelling en (beoogd) maatschappelijke effect	Investeren in infrastructuur om te komen tot: - een optimaal functionerend infrastructuurnetwerk (weg, spoor en water) voor personen- en goederenvervoer; - aanzienlijke verdichting en kwaliteitsverhogingen van het grondgebruik nabij knooppunten; - het goed ontsluiten van economische toplocaties; - verhoging van het draagvlak voor economische clustervorming en sociaal-culturele voorzieningen van formaat; - verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid door ondermeer het verminderen van de uitstoot van gevaarlijke stoffen.
Relatie met Agenda van Brabant	
Inhoudelijke focus	De investeringen vanuit het Mobiliteitsfonds geven met name invulling aan het streven om te komen tot een efficiënt en robuust verkeer- en vervoersysteem.
Bijdrage aan inhoudelijke doelstellingen Agenda van Brabant	Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van Brabant als Europese kennis- en innovatieregio
Rol en toegevoegde waarde provincie (maken we daadwerkelijk het verschil?)	De integrale aanpak van ruimte en mobiliteit, juist op provinciale schaal, sluit aan bij de problematiek en oplossingen voor het versterken van de Nederlandse kenniseconomie. De provinciale rollen van gebiedsautoriteit, opdrachtgever en systeemtoezichthouder krijgen invulling door te investeren, te regisseren en te ontwikkelen. <u>Regisseren:</u> De integrale opgave maakt de uitwerking complex en vraagt betrokkenheid van veel actoren. De provincie organiseert de regionale overleggen, bewaakt de integraliteit en bespreekt de resultaten op landelijke niveau met de ministers van V&W en VROM. <u>Investeren:</u> De aard en omvang van de noodzakelijke investeringen overstijgen het lokale en regionale niveau. De provincie maakt het verschil door vanuit het Mobiliteitsfonds substantiële budgetten beschikbaar te stellen en in overleg met de partners alternatieve financieringsconstructies te onderzoeken.

	<u>Ontwikkelen:</u> Naast het ontwikkelen van de MIRT Gebiedsagenda heeft de provincie de planvoorbereiding van enkele grote projecten (N279-noord, N279-zuid/Noordoostcorridor en N69) op zich genomen en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van die gebieden.
Provinciaal belang	Met de instelling van een Mobiliteitsfonds kan een belangrijke stap worden gezet om te komen tot realisatie van de reeds genoemde projecten die op hun beurt weer belangrijke bouwstenen zijn voor de diverse gebiedsontwikkelingen in Brabant.
(Boven)regionaal karakter	Alle projecten voortkomende uit een nadere uitwerking van de MIRT Gebiedsagenda van Brabant hebben een (boven)regionaal karakter en sluiten aan op het netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar.
Afwegingskader en criteria	
Mate van synergie/integraliteit (met andere investeringsdomeinen investeringsstrategie)	De bereikbare regio heeft relaties met de investeringsdomeinen kennis en innovatie en Brabants mozaïek. Het verbeteren van de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de regio Eindhoven draagt bij aan de gehele ontwikkeling van Brainport. En capaciteitsuitbreiding van het (bovenliggend) wegennet in Brabant leidt onder andere tot ontlasting van het onderliggend wegennet en een betere doorstroming.
Waarom dient het voorstel aanspraak te maken op de investeringsgelden (i.p.v. reguliere provinciale middelen)?	Het fonds is noodzakelijk omdat de vereiste investeringen dusdanig groot zijn dat deze niet binnen de reguliere provinciale middelen gerealiseerd kunnen worden.
Wat is het beoogd structuurversterkend effect op een onderscheidende kwaliteit van Brabant?	Met het fonds kan een aantal projecten worden gerealiseerd die bijdragen aan een efficiënt en robuust verkeer- en vervoersysteem in Brabant. Op deze wijze wordt de rol van Brabant als een belangrijke vervoersschakel in Noord-Europa versterkt en wordt er indirect een bijdrage geleverd aan de verdere economische ontwikkeling van Brabant.
Wat is het beoogd maatschappelijk en financieel multiplier-effect?	<u>Maatschappelijk:</u> bijdrage aan verbetering van de leefbaarheid, de bereikbaarheid van de regio's en verbetering van het vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als personen.

	<u>Financieel:</u> Cofinanciering vanuit rijk, gemeenten en daar waar mogelijk ook de EU. Daarnaast zullen met name de gemeenten ook investeren in aanvullende en flankerende maatregelen.
In hoeverre is sprake van duurzame investeringen (lange-termijn effecten) en investeringsrelaties? In hoeverre is sprake van een extra investeringsimpuls? (investeringsdienen niet in de plaats te komen van andere middelen, geen tekorten in lopende exploitatie opvullen)	Het betreft hier duurzame investeringen in infrastructuur die gedurende een lange periode zullen renderen. Met behulp van het fonds wordt heel nadrukkelijk een extra impuls gegeven aan zowel de voorbereiding als de realisatie van de projecten. Binnen de reguliere begroting zijn geen middelen beschikbaar om de projecten te realiseren.
Voor welk type financiële constructie wordt gekozen? (we subsidiëren niet, maar investeren bij voorkeur via (risicodragende) participatie, zoals bijvoorbeeld revolving funds, garantiefondsen, participatiefondsen, benefit sharing, PPS, etc.)	Een cruciale vraag bij de investeringsstrategie, gekoppeld aan het Mobiliteitsfonds, is op welke manier investeringsvermogen van andere partners kan worden aangetrokken. Naast rijk, provincie en gemeenten gezamenlijk, wordt zeker ook gekeken naar private investeringsbronnen. Daarnaast zullen, waar mogelijk, nieuwe uitvoeringsconstructies worden beproefd. Een voorbeeld daarvan is DBFM (Design, Build, Finance, Maintain), waarvoor specifieke contracten worden afgesloten. In de lopende MIRT-verkenningen in Brabant wordt gezocht naar synergie in de samenstelling van een uitvoeringsprogramma; die samenhang moet bestendig worden door ook in de bekostiging en financiering samenhang te brengen.
In hoeverre en op welke wijze sluit het voorstel aan op andere publieke (Regio, Rijk, Europa) en/of private agenda's?	De projecten sluiten o.a. aan op de volgende (rijks)agenda's: Nota Ruimte en Nota Piek in de Delta, Nota Mobiliteit, Brainport 2020, etc.
Proces	
Wat is de voorgestelde aanpak/procedure/tijdslijn om het voorstel uit te voeren en welke 'mijlpalen' horen hierbij	De projecten hebben mede gelet op hun omvang ieder een afzonderlijke planning. De planning is dat de onder het kopje 'omschrijving' genoemde projecten a t/m d in de periode 2014-2025 gerealiseerd gaan worden. De planning van de overige projecten zal mede afhankelijk zijn van de beschikbare middelen.

Welke (publiek-private) partners zijn betrokken, wat is hun bijdrage en/of welke partnerschappen worden opgezet?	• Rijksoverheid (V&W, LNV en VROM), gemeenten/B5, SRE; • OV-bedrijven, NS, Prorail, Rijkwaterstaat; • Belangenorganisaties zoals BMF Kamer van Koophandel, EVO/TLN, BZW.
Welke drie onafhankelijk experts zouden kwaliteit, haalbaarheid en aanpak van het voorstel kunnen beoordelen?	
Wanneer is het project/programma klaar en wat is onze (financiële) ‘exit-strategie’ ?	Dit zal mede afhankelijk zijn van de wijze waarop er gefinancierd wordt. Eventuele kapitaallasten lopen naar het gereed komen van de projecten nog jaren door.