

# Programmering Mobiliteit 2021 – 2026

Documentnummer: 4752292 (bijlage bij statenmededeling 4752290)

***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.*

## **Inleiding**

Afgelopen jaren zijn veel afspraken gemaakt over belangrijke mobiliteitsprojecten en daarmee is de projectenportefeuille goed gevuld. De focus ligt de komende jaren op vlotte realisatie van deze projecten. Het gaat bijvoorbeeld om de ombouw N65, aanleg nieuwe verbinding N69, reconstructie van N282 en N631 en de realisatie van de N279 Veghel – Asten. De discussie rondom Stikstof en het coronavirus maken dat niet makkelijker. Ze hebben geen effect op de vraag of we de projecten willen blijven uitvoeren, maar mogelijk wel in het tempo waarin dit (helaas) mogelijk is. We doen er alles aan het tempo hoog te houden en waar mogelijk te versnellen. We zijn daarbij wel afhankelijk van de doorlooptijd van gerechtelijke procedures (o.a. PIP) bij de projecten.

Daarnaast zitten we midden in de transitie naar een systeem van gedeelde mobiliteit. Een complexe opgave die vraagt om de nodige investeringen. Zo werken we aan nieuwe concessievormen, te beginnen in West-Brabant. De nieuwe concessies zullen afwijken van de huidige traditionele concessievormen en worden aangevuld met flexcontracten en elementen van Mobility as a Service (MaaS). Daarnaast werken we aan een toekomstbeeld van het OV in Brabant (TBOV 2040). Een enorme opgave met bijbehorende investeringen.

Tenslotte streven we naar een meer gebiedsgerichte aanpak met de regio's. Via een intensief samenspel stellen we een gezamenlijke uitvoeringsagenda op. Zo zijn we nog beter in staat om te kunnen inspringen op kansen en ontwikkelingen én slimme combinaties te maken met andere opgaven. Mobiliteit is geen doel op zich maar een middel om Brabant aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend te houden. Dat vraagt om een multimodale benadering en afweging waarin het oplossend vermogen centraal staat en niet één bepaalde modaliteit. Maar ook bijvoorbeeld ruimtelijke (leefbaarheid) en economische ontwikkelingen spelen een rol. Die integrale benadering en afweging vindt plaats in samenspel – inhoudelijk en financieel – met mede overheden, bedrijven en andere (maatschappelijke) organisaties.

Goede data en het ontwikkelen van een duidelijk mobiliteitsbeleid voor de toekomst zijn randvoorwaardelijk om de enorme mobiliteitsopgave te kunnen realiseren met focus op de uitvoeringskracht en voldoende mate van flexibiliteit. Alleen dan kan ingespeeld worden op ontwikkelingen, kansen en bedreigingen. Maar ook een duidelijk beeld van waar wel en niet op ingezet wordt is essentieel. Het beleidskader Mobiliteit 2030 zal hiervoor het kompas vormen. De Brabantse omgevingsvisie wordt nader uitgewerkt voor het beleidsveld mobiliteit met heldere doelen voor 2030 (en 2050) hoe we de mobiliteit in Brabant veiliger, robuuster, slimmer en duurzamer willen organiseren. De Staten zijn reeds geïnformeerd over de eerste contouren. Nog voor de begroting 2021 zal het beleidskader Mobiliteit 2030 aan de Staten worden voorgelegd ter vaststelling en wordt daarmee kaderstellend voor het mobiliteitsbeleid.

De stikstofproblematiek en het coronavirus heeft behoorlijke invloed op het speelveld van Mobiliteit. Een grote mate van onzekerheid dient zich aan. Wat zijn de lange termijn effecten? Welke mogelijkheden zien we om de voortgang in de uitvoering van projecten te houden? Zijn er voldoende financiële middelen om onze ambities waar te maken? Dit vraagt nog meer dan ooit tevoren om een gedegen inzicht in de programmering van projecten en het beslag op de beschikbare financiële middelen. Alleen dan kan adequaat en adaptief worden ingesprongen op de ontwikkelingen.

Voor u ligt de Programmering Mobiliteit 2021 - 2026. Om invulling te geven aan de controlerende rol bieden GS de Staten jaarlijks een overzicht van de mobiliteitsprojecten in uitvoering en de geplande projecten voor de komende jaren.

Daarnaast geven GS de Staten inzage in de majeure opgaven die in de toekomst mogelijk om bestuurlijke afspraken gaan vragen en waarvoor de financiering nog niet direct geregeld is. Niet alleen de ambities uit het bestuursakkoord 2020-2023 'Samen, Slagvaardig en Slim: Ons Brabant' zijn hierin leidend, maar ook de mobiliserende doelen richting 2030. De toenemende druk op het mobiliteitssysteem én de schaarste van beschikbare financiële middelen dwingt ons alleen nog maar meer om nog scherper en duidelijker keuzes te maken in hetgeen waar we wel en niet op inzetten de komende jaren.

De flinke mobiliteitsopgave vraagt ook een behoorlijke inzet van de interne organisatie voor de vlotte realisatie van (infrastructurele) projecten, de doorontwikkeling van data-management en de steeds complexere brede gebiedsopgaven in nauwe samenwerking met partners. We krijgen steeds meer signalen over de krappere financiële positie van gemeenten (o.a. als gevolg van corona). We hebben daar begrip voor, maar dat betekent niet dat we in allerlei financiële gaten (kunnen) springen. We gaan wel kijken met welke maatwerkoplossingen we de uitvoering hoog kunnen houden.

Het onderstaande overzicht van projecten is een momentopname. Vanwege de hoeveelheid aan projecten hebben we ons bovendien beperkt tot de voor de Staten meest relevante projecten.

## **De indeling van het programma mobiliteit**

Sinds een aantal jaren is de mobiliteitsbegroting anders ingericht om nog beter:

- Te zorgen voor een structurele (financiële) borging van de basistaken.
- Flexibel en adaptief programmeren met de regio mogelijk te maken.
- Brabantbreed en multimodaal te kunnen afwegen.

Naar aanleiding van het nieuwe college en het bestuursakkoord is er een paar kleine aanscherpingen gedaan. Mobiliteit is vanaf de begroting 2020 opgebouwd uit 2 begrotingsprogramma's:

### Programma 08: Basisinfrastructuur Mobiliteit

- Data
- Verkeersveiligheid
- Beheer & onderhoud provinciale wegen
- Openbaar Vervoer

### Programma 09: Ontwikkelagenda Mobiliteit

- SmartwayZ.NL
- Regionale agenda's
- Ontwikkelagenda's
- Grote projecten

Schematisch:

<b>programma 9: Ontwikkelagenda Mobiliteit</b>	<b>regionale mobiliteitsagenda incl. RUP</b>	Zuid-Oost	West	Noord-Oost	Hart van Brabant	
	<b>Brabantbrede strategische agenda</b>	majeure programma en projecten ( <i>PWP</i> )				
<b>programma 8: Basisinfrastructuur Mobiliteit</b>	algemeen	verkeers- veiligheid ( <i>BWP</i> )	beheer & onderhoud provinciale wegen ( <i>KOPI</i> )	dagelijks beheer & onderhoud	vervangings- investeringen	Openbaar Vervoer ( <i>visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk</i> )

Hieronder wordt per begrotingsprogramma nader inzicht gegeven in de programmering via invulling van het schema met projecten en provinciale bijdragen. Vanuit de financiële logica betreft het de op de meerjarige begroting (2021 - 2026) geraamde bedragen. De bedragen zijn exclusief realisaties en de voor 2020 geraamde bedragen en kunnen dus afwijken van het totale beschikbare projectbudget. Verderop worden de individuele onderdelen uit het schema nader uitgewerkt en beschreven.

## Programmering Mobiliteit 2021 - 2026

← Gaan we doen (lopende opgaven) → Bestuursakkoord (nieuwe opgaven) →

<b>programma 9:</b> Ontwikkelagenda Mobiliteit (reserve)	regionale mobiliteitsagenda incl. RUP	<b>2e. Regionale agenda's</b>						<b>3a. Lange termijn investeringen</b> € 306 mln  - Investerings prov. wegennet - Mobiliteitsdeals - Spoorprong en knooppuntontwikkeling - A2 Deil - 's-Hertogenbosch - OV
		Algemeen € 29,7 mln	Agenda West € 32,5 mln	Agenda Zuid-Oost € 82,1 mln	Agenda Noord-Oost € 87,5 mln	Agenda Hart van Brabant € 101,1 mln		
	Brabantbrede strategische agenda	<b>2d. Overige onderwerpen</b>						
		Provinciale samenwerking € 1,6 mln			Goederenvervoer € 4,0 mln		Spoor, HOV en Knooppunten € 10 mln	
		<b>2b. Grote projecten</b>			<b>2c. Snelfietsroutes</b>			
		N65 Vught-Helvoirt € 77,3 mln	N69 € 61,0 mln	PHS € 5,4 mln	overig € 11,4 mln	Snelfietsroutes € 33,6 mln		
		<b>2a. SmartwayZ.NL</b>						
	N279 Veghel-Asten € 212,5 mln		Smart Mobility € 34,6 mln	De Run € 14,0 mln	A67 € 38,7 mln	A58 Tilburg-Breda € 24,0 mln	overig € 6,7 mln	
<b>programma 8:</b> Basisinfrastructuur Mobiliteit (autonoom)	<b>1a. algemeen</b> (o.a. data en verkeersmanagement) ±€ 2,4 mln / jr	<b>1b. verkeersveiligheid</b> (BVP) ±€ 1,1 mln / jr	<b>1c. beheer &amp; onderhoud provinciale wegen</b> (KOPI - Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur)		<b>1d. OV</b> (visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk') ±€ 95,5 mln / jr			
			dagelijks beheer & onderhoud ±€ 10,5 mln / jr	groot onderhoud & vervanging ±€ 26 mln / jr	uitvoering OV-concessies ±€ 92,1 mln / jr	ontwikkeling OV-concessies (reserve) ±€ 3,4 mln / jr	transitie gedeelde mobiliteit (reserve) ±€ 6,2 mln totaal	

## Begrotingsprogramma 08: Basisinfrastructuur Mobiliteit

Voor een goed mobiliteitssysteem is een uitgebreid en afgestemd netwerk van wegen, fietspaden en OV-voorzieningen nodig. De sterke economische positie van Noord-Brabant zorgt voor een toenemende druk op de provinciale infrastructuur en het openbaar vervoer.

Daarnaast zien we aan aantal ontwikkelingen:

- Toename van het aantal verkeersdoden in Brabant.
- Transitie van het huidige OV naar gedeelde mobiliteit.
- De gevolgen van de klimaatverandering worden steeds zichtbaarder. We zien het als onze verantwoordelijkheid om vanuit de basistaken van mobiliteit een bijdrage te leveren aan klimaatadaptatie en het realiseren van de klimaatdoelstellingen.

Binnen dit begrotingsprogramma zorgen we voor een goede basisinfrastructuur mobiliteit geredeneerd vanuit de wettelijke verantwoordelijkheden voor regionale bereikbaarheid (provinciewet) en openbaar vervoer (wet personenvervoer). Vanwege het structurele karakter en het belang van een goede (financiële) borging van deze taken, zijn de bijbehorende middelen autonoom en structureel op de meerjarige begroting geraamd. Alleen de middelen voor de (door)ontwikkeling van het huidige OV en vernieuwing van het OV met de transitie naar gedeelde mobiliteit worden gedekt door middelen uit een reserve.

Het begrotingsprogramma is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

### 1a. Algemeen - € 2,4 mln structureel per jaar

€	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Algemeen	243.600	243.600	243.600	243.600	243.600	243.600
Data	4.927.387	4.927.387	4.927.387	2.671.387	2.171.387	2.171.387
Samenwerking duurzaam bouwen (Indusa)	450.000	450.000	450.000	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>5.620.987</b>	<b>5.620.987</b>	<b>5.620.987</b>	<b>2.914.987</b>	<b>2.414.987</b>	<b>2.414.987</b>

Voor een effectief mobiliteitsbeleid is een goede basis met betrouwbare en tijdige mobiliteits- en verkeersdata cruciaal. Analyses via het provinciale datamodel (Brabant Brede Model Aanpak (BBMA)) worden steeds belangrijker en veelvuldig betrokken in de besluitvorming. Ook het gebruik van data bij aanleg, reconstructie en beheer van onze provinciale wegen, in het kader van verkeersmanagement en door de Uitvoeringsorganisatie Smart Mobility Zuid-Nederland neemt fors toe. Via de [statenmededeling Krachtenbundeling Smart Mobility](#) zijn de Staten geïnformeerd over de tijdelijke intensivering naar aanleiding van de BO-MIRT afspraak en de vertaling van de datavisie naar het beleidsveld Mobiliteit. Daarmee zetten we stevig in op intensivering van datamanagement én de samenwerking in regionaal verband.

Om duurzame infrastructuur te bevorderen is een samenwerkingsverband opgestart (Indusa) met mede-overheden, het bedrijfsleven en bouwende Nederland om via initiatieven innovatie en duurzaamheid te stimuleren. Vanuit het bestuursakkoord zijn hiervoor tijdelijk middelen ter beschikking gesteld. De dekking is afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer. Dit zal via de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2020 worden geformaliseerd.

#### 1b. Verkeersveiligheid (BVVP, 2020) - € 1,1 mln structureel per jaar

€	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verkeersveiligheid	1.677.480	1.677.480	1.677.480	1.052.480	1.052.480	1.052.480

Begin 2020 is het nieuwe Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP) vastgesteld. Op basis van de uitwerking van de bestuursopdracht 'Veilig en weerbaar Brabant' zijn tijdelijk extra bestuursakkoordmiddelen 'Bestuur en Veilig' toegekend ([PS 14/20](#)). Via een risico-gestuurde en integrale aanpak langs drie pijlers gedrag, handhaving en infrastructuur dragen we bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Want we streven in Brabant naar nul verkeersslachtoffers. Ieder slachtoffer is er één te veel. Voor de niet-infrastructurele gerelateerde maatregelen is een separaat budget op de meerjarige begroting geraamd. Het budget voor maatregelen op het gebied van infrastructuur valt onder beheer & onderhoud provinciale wegen (1c). De laatste jaren is het aantal verkeersslachtoffers fors toegenomen. Als gevolg van de coronacrisis en verminderde verkeersintensiteit is het aantal verkeersslachtoffers tijdelijk afgenomen. Het aantal dodelijke is evenwel gelijk gebleven. De verkeersveiligheid heeft daarom onze hoogste prioriteit.

1c. Beheer & onderhoud provinciale wegen ([KOPI](#), PS 18/18) – € 36,5 mln structureel per jaar

€	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks beheer en onderhoud (exploitatie)	12.355.268	10.273.268	10.273.268	10.504.268	10.504.268	10.504.268
Groot onderhoud en vervanging (investering)	30.287.157	34.442.641	35.652.550	20.898.592	26.000.000	26.000.000
<b>Totaal</b>	<b>42.642.425</b>	<b>44.715.909</b>	<b>45.925.818</b>	<b>31.402.860</b>	<b>36.504.268</b>	<b>36.504.9268</b>

Het beheer & onderhoud van provinciale infrastructuur bestaat uit het dagelijks beheer en onderhoud (€ 10,5 mln exploitatie per jaar) en groot onderhoud en vervanging (€ 26 mln investeringskrediet per jaar).

Onder het dagelijks beheer vallen het Onderhoud Prestatie Contract (OPC) en Elektrotechnisch Prestatie Contract (EPC), calamiteitenbestrijding en gladheidsbestrijding. In 2021 staat daarnaast een wegenoverdracht aan een gemeente voor € 1,1 mln geraamd.

Daarnaast voeren we groot onderhoud uit op de provinciale infrastructuur of complete vervanging van wegen aan het einde van de levensduur. Op basis van wet- en regelgeving zijn we verplicht de uitgaven te activeren en af te schrijven. Verdeeld over 15 jaar worden de investeringsuitgaven via de kapitaallasten op de meerjarige begroting als last genomen.

De basis voor het beleid is in 2018 herijkt met de vaststelling van Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI). In KOPI zijn de uitgangspunten en ambities op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid met het bijbehorende prijs- / kwaliteitsniveau vastgelegd. Tevens is aan PS in 2018 aangekondigd dat er op termijn meer middelen (max. € 8 mln per jaar) nodig zijn voor de onderhoudstaak o.a. vanwege een uitbreiding van ons areaal in afgelopen decennia én indexatie. In voorjaar 2022 komen we terug bij de Staten met een voorstel ten laste van algemene middelen op basis van een herberekening aan de hand van normkosten.



Vanuit het beginsel werk met werk kan besloten worden bovenop het geplande onderhoud een weg of wegvak te reconstrueren. De extra investering wordt gedaan in het kader van de ontwikkelagenda mobiliteit (begrotingsprogramma 09) via een Brabantbrede en multimodale afweging.

Om de ambities uit het bestuursakkoord voor het onderhoud én verbeteren van het provinciale wegennet te kunnen realiseren is extra capaciteitsbudget nodig. Voorheen werd deze capaciteit (11 fte) uit de projectbudgetten betaald. In het kader transparantie en KOPI regelen we organisatiekostenbudget (OKB) voor deze capaciteit. De dekking is afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer. Dit zal via de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2020 worden geformaliseerd.

Een overzicht van de onderhoudsprojecten is hieronder opgenomen:

### Overzicht infraprojecten per 1 september 2020

project	omschrijving	fase	verwachte realisatie	groot onderhoud & vervanging	reconstructie	totaal
N397	Eersel - Dommelen 1.000 - 9.681	planstudie-fase	2022	100.000	-	100.000
N268	Dinteloord-Oud Gastel km 1.000-10.957	planstudie-fase	2023	4.700.000	-	4.700.000
N285	Klundert - Breda km 2.650 - 23.028	planstudie-fase	2023	330.000	-	330.000
N640	Oudenbosch - Etten Leur km 8.600 - 14.800	planstudie-fase	2023	5.800.000	-	5.800.000
N264	gehele wegvak (meerdere projecten)	planstudie-fase	2024	2.380.000	26.270.000	28.650.000
N270	Helmond - Walsberg km 18.965 - 25.300	planstudie-fase	2024	400.000	-	400.000
N284	Reusel - Hapert km 4.925 - 14.431	planstudie-fase	2026	19.440.000	17.000.000	36.440.000
N272	Beek en Donk - Gemert km 1.000 - 6.800	planstudie-fase	ntb	600.000	-	600.000
N625	Den Bosch - Oss km 3.772 - 17.700	planstudie-fase	ntb	500.000	-	500.000
N605	Gemert - Uden km 1.530 - 9.767	planstudie-fase	ntb	235.000	-	235.000
N639	Kom Chaam	planstudie-fase	ntb	2.260.000	-	2.260.000
<b>subtotaal planstudie-fase</b>				<b>36.745.000</b>	<b>43.270.000</b>	<b>80.015.000</b>
N620	Best - Son km 1.000 - 5.685	contractfase	2020	1.650.000	-	1.650.000
N279	Meijel - Asten km 18.400 - 28.500	contractfase	2021	9.400.000	-	9.400.000
N389	Etten Leur - Zevenbergen km 1.000-6.700	contractfase	2021	6.200.000	5.450.000	11.650.000
N395	H'beek - Oirschot km 1.061 - 14.357	contractfase	2021	14.435.000	9.000.000	23.435.000
N270	Helmond - Well km 25.300 - 30.000	contractfase	2021	11.400.000	-	11.400.000
N625	Lithoijen - Oss km 17.700 - 20.173	contractfase	2021	2.910.000	-	2.910.000
N282	Rijen - Hulten - Reeshof	contractfase	2022	10.211.250	17.296.957	27.508.207
N629	Oosterhout - Dongen km 1.000 - 4.863	contractfase	2022	19.250	29.300.000	29.319.250
N285	Noordelijke randweg Zevenbergen	contractfase	2023	302.344	37.000.000	37.302.344
N279	Veghel - Asten km 28.300 - 60.300	contractfase	2023	9.500.000	-	9.500.000
N321	Grave - Cuijk km 2.000 - 11.154	contractfase	2025	7.800.000	-	7.800.000
N631	Rijen - Oosterhout	contractfase	2026	8.175.000	16.000.000	24.175.000
<b>subtotaal contractfase</b>				<b>82.002.844</b>	<b>114.046.957</b>	<b>196.049.801</b>
				<b>datum</b>		
	Onderhoud Prinslandsebrug	uitvoeringsfase	2020	1.500.000	-	1.500.000
N629	Oosterhout - Oosteind km. 1.000 - 2.200	uitvoeringsfase	2020	14.650.000	-	14.650.000
	Levenduurverlengend onderhoud 2018-2020	uitvoeringsfase	2020	15.000.000	-	15.000.000
	I-VRI's	uitvoeringsfase	2020	36.000	-	36.000
N397	Boevenheuvel, km 3.550 Bergeijk	uitvoeringsfase	2020	-	850.000	850.000
N69	Onderhoud zuidelijk deel	uitvoeringsfase	2020	5.200.000	-	5.200.000
N622	Schijndel - Veghel km 1.391 - 5.724	uitvoeringsfase	2020	975.000	-	975.000
N282	Snelfietsroute N282 km 3.000 - 15.000	uitvoeringsfase	2021	-	1.500.000	1.500.000
N638	Zundert - Rucphen km 5.991 - 13.800	uitvoeringsfase	2021	8.490.000	-	8.490.000
N324	Grave - Oss km. 10.317 - 24.060	uitvoeringsfase	2021	27.790.010	-	27.790.010
N605	Randweg Boekel	uitvoeringsfase	2021	5.421.041	10.081.444	15.502.485
<b>subtotaal uitvoeringsfase</b>				<b>79.062.051</b>	<b>12.431.444</b>	<b>91.493.495</b>
<b>totaal</b>				<b>197.809.895</b>	<b>169.748.401</b>	<b>367.558.296</b>
verwachte realisatie t/m 2020				71.409.080	34.931.444	106.340.524
<b>totaal geraamd 2021 t/m 2026</b>				<b>126.400.815</b>	<b>134.816.957</b>	<b>261.217.772</b>

1d. Openbaar Vervoer ('Gedeelde mobiliteit is maatwerk', PS 68/18) - € 95,6 mln per jaar

€	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Uitvoering OV-concessies	92.146.446	92.146.446	92.146.446	92.146.446	92.146.446	92.146.446
Ontwikkeling OV	4.420.825	4.770.659	4.557.881	4.345.000	3.425.000	3.425.000
Vernieuwing OV	1.000.000	2.986.500	2.200.000	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>97.567.271</b>	<b>99.903.605</b>	<b>98.904.327</b>	<b>96.491.446</b>	<b>95.571.446</b>	<b>95.571.446</b>

Met de in 2018 vastgestelde visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' is nieuw beleid vastgesteld voor het openbaar vervoer. Vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid vastgelegd in de Wet personenvervoer zorgen we voor:

- Regie op de uitvoering van vigerende concessies.
- (Door)ontwikkeling binnen de vigerende concessies.
- Transitie naar gedeelde mobiliteit obv de vastgestelde visie.

Voor het verzorgen van het OV binnen de huidige concessies is € 92,1 mln structureel geraamd. In 2023 zal de nieuwe concessie West van start gaan. De voorbereidingen voor de aanbesteding zijn gestart. Het aanbod zal dan een mix worden tussen traditioneel OV en maatwerk oplossingen. De maatwerk oplossingen kunnen door publieke of private partijen worden aangeboden, via maatschappelijke initiatieven tot stand komen, kleinschalig en vormen van deelconcepten zijn. De Staten zijn [hierover](#) geïnformeerd.

Om te kunnen anticiperen op de ontwikkelingen in het OV is structureel € 3,4 mln per jaar beschikbaar binnen de lopende concessies en incidenteel € 6,2 mln in deze bestuursperiode beschikbaar binnen de reserves.

Om het mobiliteitssysteem in Brabant ook in de toekomst betrouwbaar en duurzaam te kunnen laten zijn, zien we de transitie als één van de grootste opgaven voor Brabant. Het college zet daarom stevig in op de transitie van het huidige OV naar gedeelde mobiliteit. Onder andere voor deze opgave zijn € 55 mln aanvullende bestuursakkoordmiddelen beschikbaar gesteld voor mobiliteit (zie programma 09, nieuwe opgaven). Op basis van de vaststelling van de Koers Mobiliteit zullen deze middelen worden toegevoegd aan de reserve en op de meerjarige begroting worden geraamd.

## **Begrotingsprogramma 09: Ontwikkelagenda Mobiliteit**

Het organiseren en in stand houden van onze basisinfrastructuur stelt ons in staat om blijvend te werken aan de (door)ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Brabant, zodat Brabant ook in de toekomst bereikbaar, concurrerend en leefbaar kan blijven.

We streven daarbij naar flexibel en adaptief programmeren op basis van een Brabantbrede en multimodale afweging. We willen steeds die projecten doen die het belangrijkste en van de grootste maatschappelijke waarde zijn voor Brabant.

Vooraf binnen dit begrotingsprogramma zitten we in de transitie naar regionale mobiliteitsagenda's. Op basis van de omgevingsvisie en de vast te stellen Koers Mobiliteit stellen we samen met de regio gezamenlijke mobiliteitsagenda's op. Deze gebiedsgerichte opgaven vertalen we naar uitvoeringsprogramma's. Het stelt ons in staat om vanuit een breed maatschappelijk beeld en adaptief te programmeren. Tijdens de ontwikkeldagen eind 2020 worden de startpakketten per regio vastgesteld. In 2021 vindt hierop doorontwikkeling plaats.

In de programmering maken we onderscheid in lopende opgaven enerzijds en nieuwe opgaven naar aanleiding van de ambities uit het recente bestuursakkoord anderzijds.

# Lopende opgaven



# Overzicht lopende opgaven

## Regionaal openbaar vervoer

- 1 Zero-emissie bussen: 22% in Zuid-Oost, 100% in Brabant in 2025
- 2 Maaslijn: projectvoorbereiding (oplevering 2024)
- 3 Internationale verbinding Eindhoven – Düsseldorf (spoor)
- 4 Verbinding Breda – Dordrecht (spoor)
- 5 PHS Vught – Boxtel: voorbereiding tracébesluit
- 6 Concessie West: voorbereiding nieuwe concessievorm

## Auto

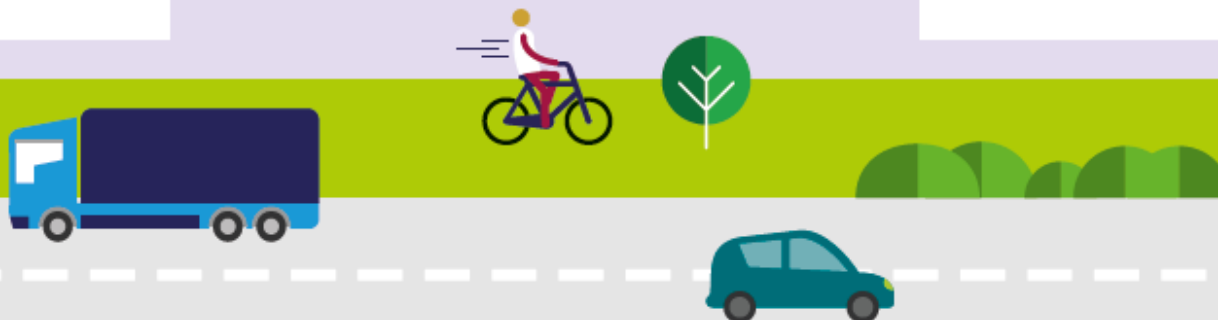
- |  |  |
|--|--|
| 1 A67: voorbereiding ontwerp-tracébesluit  | 6 N629 Oosterhout – Dongen: contractfase (oplevering 2022)             |
| 2 N65: projectvoorbereiding (oplevering 2023)  | 7 N631 Gilze-Rijen (incl. spoortunnel): contractfase (oplevering 2026) |
| 3 A27 knooppunt Hooipolder: tracébesluit (oplevering 2026)                                   | 8 N282 Hulst – Rijen – Reeshof: contractfase (oplevering 2022)         |
| 4 InnovA58 (Eindhoven – Tilburg, St.-Annabosch – Galder): voorbereiding ontwerp-tracébesluit | 9 N69 nieuwe verbinding: uitvoering (oplevering 2023)                  |
| 5 A58 Tilburg – Breda: Mirt-verkenning   | 10 N279 Asten – Veghel: planfase (oplevering 2023)                     |

## Fiets

- 1 Snelfietsroute Tilburg – Waalwijk: uitvoering
- 2 Snelfietsroute Tilburg – Breda: voorbereiding
- 3 Snelfietsroute Eindhoven – Helmond: uitvoering
- 4 Snelfietsroute Bergen op Zoom – Roosendaal: voorbereiding
- 5 Snelfietsroute Zaltbommel – 's-Hertogenbosch: voorbereiding
- 6 Fietsbrug Cuijk – Nijmegen: oplevering 2020
- 7 Werkgeversaanpak via gemeenschappen

## Overig

- 1 A2 Quick Win Deil – 's-Hertogenbosch: uitvoering
- 2 Bereikbaarheidspakket De Run Veldhoven: uitvoering
- 3 Eindhoven Internationaal Knooppunt XL: afspraken starttranche
- 4 Mobiliteitsdiensten N279 Veghel – Helmond – Asten
- 5 Versneld vervangen LED provinciale wegen: uitvoering
- 6 Krachtenbundeling Smart Mobility: uitvoering
- 7 Mobiliteitsdiensten A2 Weert – Eindhoven
- 8 Plaatsing I-Vri's in Brabant: uitvoering
- 9 Truckparkings: verkenning
- 10 Verbreden en verdiepen Wilhelminakanaal: uitvoering (oplevering 2023)



De middelen gekoppeld aan deze opgaven en projecten zijn reeds concreet op de meerjarige begroting geraamd óf op basis van bestuurlijke toezeggingen indicatief binnen de reserve Verkeer & Vervoer en reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) gereserveerd. Per onderdeel wordt het restant budget gepresenteerd, zijnde wat er van het oorspronkelijke toegekende budget nog resteert en op de begroting 2021-2026 is geraamd.

De belangrijkste zijn:

2a. SmartwayZ.NL (PS 34/16) - € 323,9 mln

Voor het programma SmartwayZ.NL ter verbetering van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland is in 2016 een provinciale bijdrage van € 347,45 mln ter beschikking gesteld. Later is obv een motie € 24 mln als extra bijdrage in de slimste oplossing A58 Tilburg-Breda gereserveerd en € 15,1 mln voor het bereikbaarheidspakket De Run toegevoegd op de begroting.

Op basis van de [voortgang](#) is nog € 92,5 mln op de meerjarige begroting en € 207,3 mln investeringskrediet beschikbaar.

<b>onderwerp</b>	<b>restant budget</b>	<b>gereserveerd</b>	<b>totaal</b>
Algemeen	165.166	0	165.166
A67	38.660.000	0	38.660.000
Smart Mobility	20.579.216	0	20.579.216
Deelopgaven SmartwayZ.NL	13.975.000	0	13.975.000
A58 Tilburg-Breda	0	24.000.000	24.000.000
Bereikbaarheid De Run	14.000.000	0	14.000.000
N279 Veghel-Asten Smart Mobility	5.150.000	0	5.150.000
<b>Exploitatie</b>	<b>92.529.382</b>	<b>24.000.000</b>	<b>116.529.382</b>
N279 Veghel-Asten	207.329.780	0	207.329.780
<b>Investing</b>	<b>207.329.780</b>	<b>0</b>	<b>207.329.780</b>
<b>Totaal</b>	<b>299.859.162</b>	<b>24.000.000</b>	<b>323.859.162</b>

In 2020 zijn daarnaast afspraken gemaakt over de [Krachtenbundeling Smart Mobility](#). De budgetten voor Beter Benutten Vervolg zijn nodig voor de afronding van de lopende projecten zoals bijvoorbeeld de uitrol van intelligente verkeerregelinstantie (I-VRI's) in het kader van Talking Traffic.

<b>onderwerp</b>	<b>restant budget</b>	<b>gereserveerd</b>	<b>totaal</b>
Krachtenbundeling	305.000	0	305.000
Beter Benutten Vervolg	6.257.428	0	6.257.428
<b>Totaal</b>	<b>6.562.428</b>	<b>0</b>	<b>6.562.428</b>



## 2b. Grote projecten - € 155,1 mln

Op basis van expliciete voorstellen is afgelopen bestuursperiode(n) door de Staten besloten tot een provinciale bijdrage in een aantal grote projecten. Soms gaat het om bijdragen in rijksprojecten (exploitatie) en soms om grootschalige reconstructie / aanleg van provinciale infrastructuur (investering).

<b>onderwerp</b>	<b>restant budget</b>	<b>gereserveerd</b>	<b>totaal</b>
PHS	5.433.375	0	5.433.375
N65*	77.286.000	0	77.286.000
Hooipolder	0	0	0
N69	1.463.937	5.000.000	6.463.937
<b>Exploitatie</b>	<b>84.183.312</b>	<b>5.000.000</b>	<b>89.183.312</b>
N279 Veghel - 's-Hertogenbosch	9.358.270	2.000.000	11.358.270
N69	54.540.000	0	54.540.000
<b>Investering</b>	<b>63.898.270</b>	<b>2.000.000</b>	<b>65.898.270</b>
<b>Totaal</b>	<b>148.081.582</b>	<b>7.000.000</b>	<b>155.081.582</b>

\*inclusief de gemeentelijke bijdrage van € 27.186.000,- die in 2020 is ontvangen.

De reserveringen zijn voor het realiseren van een aansluiting N279 op het bedrijventerrein De Dubbelen (afpraak ontwikkeldag) en het Bereikbaarheidsconvenant N69.

## 2c. Snelfietsroutes - € 33,6 mln

De provincie is volop bezig om samen met gemeenten een uitgebreid netwerk van snelfietsroutes aan te leggen. Daartoe is bij het uitvoeringprogramma Fiets in de Versnelling 2016-2020 ([PS 59/16](#)) € 35 mln ter beschikking gesteld. In 2018 is op basis van de [voortgang](#) het totale bedrag opgehoogd tot € 61 mln op basis van specifieke routes.

Door de toegenomen complexiteit in de projectvoorbereiding is 5 in 2020 niet haalbaar gebleken.

Er volgt geen nieuwe tranche voor snelfietsroutes. Uiteraard blijven we wel investeren in snelfietsroutes. Nieuwe investeringsbeslissingen zijn onderdeel van de regionale afweging.

<b>onderwerp</b>	<b>restant budget</b>	<b>gereserveerd</b>	<b>totaal</b>
Fiets in de Versnelling	1.770.000	0	1.770.000
Snelfietsroutes*	26.787.000	5.000.000	31.787.000
<b>Totaal</b>	<b>28.557.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>33.557.000</b>

\*Een bedrag van € 5 mln is toegezegd in relatie tot Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught in het kader van de toekomstige snelfietsroute Eindhoven - 's-Hertogenbosch.

Voor het kunnen realiseren van de ambities uit het bestuursakkoord op het gebied van fiets (stimulering van fiets als modaliteit en het realiseren van het snelfietsroutenetwerk) zijn in deze bestuursperiode aanvullende middelen nodig (4 fte voor 2021-2023 en € 1,8 mln programmaged). De ambities op het gebied van fiets zijn ook onderdeel van de Koers Mobiliteit. De dekking is afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer. Dit zal via de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2020 worden geformaliseerd.

2d. Overige onderwerpen - € 9,0 mln \*

Tenslotte zijn voor de volgende onderwerpen nog specifiek middelen gealloceerd of gereserveerd:

<b>onderwerp</b>	<b>restant budget</b>	<b>gereserveerd</b>	<b>totaal</b>
Regionale samenwerking Brabantstad	436.000	0	436.000
IPO-bijdrage	1.200.000	0	1.200.000
Goederenvervoer **	2.000.000	2.000.000	4.000.000
Ontwikkelagenda Spoor, HOV en Knooppunten (SHK)	3.375.000	0	3.375.000
<b>Totaal</b>	<b>7.011.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>9.011.000</b>

\* De middelen van ontwikkeling regionale luchtvaart worden vanaf begroting 2021 overgezet naar het beleidsveld Economie.

\*\* De Regionale Uitvoeringsprogramma's (subsidieregeling Verkeer & Vervoer paragraaf RUP) lopen geleidelijk af en gaan over in regionale ontwikkelagenda's.

\*\* Er is op de begroting € 2 mln gereserveerd voor de BO-MIRT afspraak over de trimodale ontwikkeling haven Loven.

## 2e. Regionale agenda's - € 343,4 mln

We willen steeds meer via gebiedsgerichte agenda's gaan werken om zo sneller en beter te kunnen inspringen op regionale kansen en ontwikkelingen.

<b>onderwerp</b>	<b>restant budget</b>	<b>gereserveerd</b>	<b>totaal</b>
Regionale Uitvoeringprogramma's (RUP)*	29.747.121	0	29.747.121
<b>Algemeen</b>	<b>29.747.121</b>	<b>0</b>	<b>29.747.121</b>
Algemeen	0	0	0
Reconstructies**	17.000.000	40.000.000	57.000.000
1° tranche EIK XL (HOV3 en fietsenkelder)	23.550.000	0	23.550.000
Reserveringen	0	1.500.000	1.500.000
<b>Reg. agenda Z-O</b>	<b>40.550.000</b>	<b>41.500.000</b>	<b>82.050.000</b>
Algemeen	0	0	0
Reconstructies**	32.450.000	0	32.450.000
Reserveringen	0	0	0
<b>Reg. agenda W</b>	<b>32.450.000</b>	<b>0</b>	<b>32.450.000</b>
Algemeen	0	0	0
Reconstructies**	26.270.000	6.800.000	33.070.000
Maaslijn	27.900.000	0	27.900.000
A2 Quick-Win Deil'-s- Hertogenbosch	9.518.759	0	9.518.759
MIRT A50 Paalgraven - Bankhoef	17.000.000	0	17.000.000
Reserveringen	0	0	0
<b>Reg. agenda N-O</b>	<b>80.688.759</b>	<b>6.800.000</b>	<b>87.488.759</b>

Algemeen	0	0	0
Reconstructies**	59.096.957		59.096.957
Wilhelminakanaal***	18.770.000	8.482.000	27.252.000
Aanpak spoorzone Gilze en Rijen	14.745.000	0	14.745.000
<b>Reg. agenda HvB</b>	<b>92.611.957</b>	<b>8.482.000</b>	<b>101.093.957</b>
<b>Totaal</b>			

\* De Regionale Uitvoeringsprogramma's (subsidieregeling Verkeer & Vervoer paragraaf RUP) lopen geleidelijk af en gaan over in regionale ontwikkelagenda's.

\*\* Reserveringen in reconstructies betreft extra investeringen bovenop onderhoud in o.a. N615 (i.c.m. Bundelstudie), N270 Helmond - Deurne en N264 Uden - Gennep.

\*\*\* Naast de reservering binnen de bestaande middelen van het beleidsveld Mobiliteit maximaal € 6,0 mln ten laste van algemene middelen op basis van de statenmededeling.

## **Nieuwe opgaven**

Op basis van bovenstaande lopende projecten inclusief bestuurlijke toezeggingen resteert voor de periode 2021 -2026 ongeveer € 125 mln vrije ruimte in de reserves. Daarbij zijn de bestaande stortingen in de reserve Spaar- en Investeringsfonds (SIF) t/m 2030 meegenomen.

Om in 2030 een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor Brabant te kunnen realiseren zijn nu al flinke investeringen nodig en moeten we bestuurlijke afspraken kunnen maken. In het bestuursakkoord zijn in dat kader verschillende ambities benoemd die vertaald moeten worden naar nieuwe opgaven. Maar de mobiliteitsopgave gaat verder dan de huidige bestuursperiode. Daarvoor is in het kader van het bestuursakkoord een extra aanvulling voor lange termijn investeringen afgesproken (€ 18 mln extra toevoeging per jaar van 2024 t/m 2030 aan reserve SIF als gevolg van financiële ruimte ontstaan door de verhoging van de MRB-inkomsten). Bovendien zijn incidenteel extra bestuursakkoordmiddelen van € 55 mln voor de ambities op het gebied van Mobiliteit toegekend en deze zullen naar aanleiding van het vaststellen van het mobiliteitsbeleid via het beleidskader Mobiliteit 2030 bij een volgend S&V-moment formeel op de begroting worden geraamd.

Samen met de bestaande vrije ruimte in de reserves en de extra middelen is totaal € 306 mln beschikbaar voor de nieuwe mobiliteitsopgaven om de structuurversterkende maatregelen voor de mobiliserende doelen 2030 te kunnen realiseren. Via separate voorstellen aan de Staten worden de middelen uit de reserve onttrokken en op de begroting geraamd.

De mobiliteitsopgave voor het komende decennium is enorm. Voor alle benodigde maatregelen is € 2 á 3 miljard nodig en we zijn daarbij sterk afhankelijk van co-financiering. De beschikbare provinciale middelen zullen zeker niet toereikend zijn om alle projecten volledig te kunnen realiseren. Op basis van het vastgestelde beleid uit het beleidskader Mobiliteit 2030 zullen we prioriteren. De opgaven waarover we moeten beslissen zijn:

### **3a. Indicatie lange termijn investeringen - € 306 mln**

- Investeringen provinciaal wegennet
  - Komomleidingen
  - Verkeersveiligheid
  - Reconstructies

- Mobiliteitsdeals
  - Breda
  - Meijerijstad
  - Brainport regio (bundelroute, Neckerspoel / Fellenoord, A2 / N2)
- Spoorprong en knooppuntontwikkeling
  - Sanering overwegen
  - Verbeteren stationsomgeving (bv. Breda en 's-Hertogenbosch)
  - Verbeteren (inter)nationale treinverbindingen
  - Verbinding Breda - Utrecht
- A2 Deil - 's-Hertogenbosch
  - Quick Win pakket
  - Flankerende maatregelen
- OV
  - Concessies (o.a. West)
  - Mobiliteitshubs
  - Versterken HOV
  - Transitie gedeelde mobiliteit
  - Verduurzaming
- Overig
  - Fiets
  - Goederencorridor

De opsomming van de verschillende hoofdoopgaven is indicatief en niet uitputtend. De verdere concretisering zal plaatsvinden op basis van planuitwerking en nadere afspraken met partners. De opgaven zullen landen in de regionale ontwikkelagenda's. De Staten zullen hierin steeds worden betrokken.

Hieronder zijn de toekomstige opgaven voor Brabant weergegeven. Daarbij gelden er een aantal als brabantbreed en randvoorwaardelijk, zoals de intensivering van verkeersveiligheid en data-management.





# Mogelijke toekomstige opgaven

## Regionaal openbaar vervoer

- 1 Transitie naar gedeelde mobiliteit
- 2 Ontwikkeling HOV-netwerk
- 3 Basisnet
- 4 Verbinding Breda – Utrecht
- 5 Saneren overwegen

## Auto

- 1 Landbouwverkeer
- 2 A2 Deil – 's-Hertogenbosch
- 3 N270 Helmond – Deurne
- 4 Komomleidingen
- 5 Truckparking
- 6 Bereikbaarheid Eindhoven / Helmond / Nuenen
- 7 N2 / A2 Eindhoven

## Fiets

- 1 Snelfietsroutes en feeders
- 2 Werkgeversaanpak

## Overig

- 1 Mobiliteitsdeals Breda, Brainport regio en Meijerijstad
- 2 Knooppuntontwikkeling
- 3 Realiseren mobiliteitshubs
- 4 Intensivering verkeersveiligheid
- 5 Data

