

Statenvoorstel 34/16 A

Voorgestelde behandeling

Procedurevergadering : 9 mei 2016

PS-vergadering :

Onderwerp

Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland inclusief de governancestructuur en het beschikbaar stellen van financiële middelen uit het Spaar- en Investeringsfonds

Datum

19 april 2016

Documentnummer

GS: 3941488

PS: 3987283

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

Samenvatting

Wij stellen u voor om, vanuit uw kaderstellende rol, in te stemmen met het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (BZNL). Doel van dit programma is het versneld oplossen van bereikbaarheidsknelpunten met het oog op het versterken van de economie en het vestigingsklimaat in Noord-Brabant. Het programma BZNL bestaat uit acht deelopgaven die in samenhang en door verschillende partners worden uitgevoerd en kent een omvang van circa € 1 miljard. De voorgestelde provinciale bijdrage aan dit programma is € 347,45 miljoen, in te zetten als programmabudget. Dit programma vraagt om een vernieuwende flexibele werkwijze die past bij de snel veranderende omstandigheden van met name de toepassing van nieuwe technieken. Daarom stellen wij u ook een daarop gerichte governancestructuur voor, op basis waarvan adaptieve sturing mogelijk is, zodat flexibel ingespeeld kan worden op de kansen die zich in de loop der tijd voordoen. Dit betekent dat tijdens de uitvoering van het programma binnen de acht deelopgaven van het programma deelbudgetten anders kunnen worden ingezet.

Dit proces levert minimaal de resultaten van acht losse deelopgaven (zoals beschreven in 'uitwerking basispakket deelopgaven'). Door de adaptieve en gezamenlijke aanpak van overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven kunnen we een meerwaarde – een hoger maatschappelijk rendement - realiseren. Dit doen we door de nieuwste technieken toe te passen, vanuit mobiliteit in ketens te denken en door meekoppelende belangen op bijvoorbeeld economie en energie te verbinden. Dit sluit aan bij het Bestuursakkoord met de ideeën over smart mobility, Living Labs en een vernieuwende aanpak. Dit vormt de basis

voor het Living Lab 'de toekomst van mobiliteit in Brabant'. Herprogrammering en heroriëntatie zijn de instrumenten die hierbij worden gehanteerd.

Hierover zullen wij uw Staten op de volgende manier betrekken:

- Als er in de uitvoering een plus op dit minimale resultaat gezet kan worden, is die afweging aan het college van Gedeputeerde Staten. Uw Staten worden middels voortgangsrapportages minimaal twee keer per jaar – en indien hier aanleiding toe is vaker - geïnformeerd over de voortgang van het programma BZNL.
- Indien zich dilemma's voordoen in het programma dan wordt met uw Staten hierover de dialoog gevoerd.
- Als het met uw Staten afgesproken minimum niet behaald dreigt te worden of als er sprake is van fundamentele veranderingen in het programma, gaat het college van Gedeputeerde Staten terug naar Provinciale Staten. Uw Staten krijgen dan een voorstel voor een aangepast kader voorgelegd.
- Op het moment dat er besluitvorming nodig is over provinciale wegen, dan is het college van Gedeputeerde Staten het Bevoegd Gezag. In de ruimtelijke procedure stellen Provinciale Staten het PIP vast.

Het voorstel

1. In te stemmen met het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland en daarmee de opdracht te geven voor de realisatie van de deelopgaven die deel uitmaken van dit programma.
2. In te stemmen met de governancestructuur van het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland die een vernieuwende manier van samenwerken met de partners mogelijk maakt.
3. Een bedrag van € 347,45 miljoen beschikbaar te stellen uit het Spaar- en Investeringsfonds voor de financiering van het provinciale aandeel in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland.

Aanleiding

Wij hebben samen met onze partners een intensieve lobby gevoerd richting Tweede Kamer om de Rijksmiddelen, die gekoppeld waren aan De Ruit, in Brabant te behouden. Dit heeft geleid tot de Motie Hoogland (2 juli 2015), waarin de provincie werd opgeroepen om tot een gedragen maatregelenpakket te komen ter verbetering van de bereikbaarheid in Zuid-Nederland. Deze maatregelen ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid zijn gericht op het versterken van de economische structuur in Zuid-Nederland. Samenwerking van 141 partners heeft in het najaar van 2015 geresulteerd in het bidbook "Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim robuust". Tijdens het BO-MIRT in november 2015 hebben wij hierover met de minister van Infrastructuur en Milieu afspraken gemaakt. De Tweede Kamer heeft deze afspraken bekrachtigd tijdens het AO-MIRT op 23 november 2015.

Dit gedragen maatregelenpakket bestaat uit acht samenhangende deelopgaven, die tezamen het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland (BZNL) vormen. Onder voorbehoud van uw instemming met het programma en de financiële bijdrage hiervoor, hebben wij de volgende afspraken met de Tweede Kamer gemaakt over het programma BZNL.

Deelopgave	Totale kosten	Noord-Brabant	Limburg	Rijk	Markt	Gemeenten
ITS/smart mobility	99	25	4	30	40	
InnovA58	400			400		
Slimste oplossing A58 Tilburg - Breda	Voorstel regio en markt zomer 2016					
MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken	208	55	3	140 10		
A2 Randweg Eindhoven (hoofdrijbaan Batadorp - De Hogt)	MIRT-onderzoek					
A2 Weert-Noord - Eindhoven	MIRT-onderzoek					
N279 toekomstbestendig uitvoeren	265	265				
Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant	PM*	PM*				PM*
Totaal	972	345	7	400+ 180	40	PM

Tabel 1 Afspraken Tweede Kamer - Regio Zuid-Nederland

* De regio Zuidoost-Brabant komt op 1 juli 2016 met een Bereikbaarheidsakkoord. Mede o.b.v. de programma's Fiets in de Versnelling, OV Ontwikkelagenda en BDU wordt dit Bereikbaarheidsakkoord beoordeeld.

Voor de realisatie van het programma is het noodzakelijk dat u, voor het financiële aandeel van de provincie, de hiervoor in het Spaar- en Investeringsfonds bestemde middelen ter beschikking stelt.

Uitwerking basispakket deelopgaven

1. ITS (Intelligente Transport Systemen)/ smart mobility

Hiervoor zijn wij een kwartiermakersfase met de triple helix gestart. Het doel is om voor de zomer van 2016 een "Aanvalsplan Smart Mobility" gereed te hebben - dat betrekking heeft op zowel het hoofdwegennet, het onderliggende net als de bereikbaarheid van de steden - met daarin de scope, een voorstel voor governance en organisatie, een procesaanpak voor projecten en de strategie en werkwijze (o.a. publiek-privaat). Het

bedrijfsleven (inclusief het MKB) heeft hierbij een stevige rol en draagt inhoudelijk en financieel bij.

2. InnovA58

De A58 wordt verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken op de trajecten Eindhoven-Tilburg en St. Annabosch-Galder, inclusief integraal beheer en onderhoud voor hele traject Eindhoven-Galder. Binnen de deelopgave InnovA58 is een grootschalige leeromgeving voor innovaties benoemd:

- ITS/Smart Mobility;
- Optimale Life Cycle Costs;
- Duurzaamheid en energieneutraliteit;
- Leefbaarheid: minder milieuhinder;
- Innovatieve diensten langs de weg.

3. Slimste oplossing A58 Tilburg-Breda

Samen met marktpartijen zijn we een verkenning gestart naar innovatieve maatregelen op de A58 Breda-Tilburg met (ITS) gebruikstoepassingen en mobiliteitsdiensten, om toe te passen in het Living Lab A58/A67 van 'vandaag', 'morgen' en 'overmorgen'.

4. MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Dit betreft een MIRT-Verkenning met de inzet van ITS/ smart mobility waar mogelijk. Onderdeel van deze MIRT-Verkenning zijn de verbreding van de A67 Leenderheide-Asten naar 2x3 rijstroken, mogelijke aanpassingen aan de toe- en afritten tussen Asten en Zaarderheiken en aanpassingen aan knooppunt Zaarderheiken.

5. MIRT-onderzoek A2 Randweg Eindhoven (hoofdrijbaan Batadorp - De Hogt)

We zullen een start maken met monitoring van de doorstroming op de Randweg Eindhoven. Indien de monitoring en evaluatie daar aanleiding toe geeft, volgt een MIRT-onderzoek.

6. MIRT-onderzoek A2 Weert-Noord - Eindhoven

Het doel is te komen tot een door regio en Rijk gedragen probleemanalyse en onderzoek naar oplossingen voor zowel de korte als de lange termijn. In de oplossingsfase worden in elk geval ITS/smart mobility en verbreding met een 3^e rijstrook onderzocht.

7. N279 toekomstbestendig uitvoeren

De regio Zuidoost-Brabant heeft in het bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland de ambitie neergezet om het (doorgaand) verkeer in de driehoek Eindhoven - Helmond - Veghel af te wikkelen via de A67-A50-N279. Dit vraagt om een toekomstbestendige N279, conform het Bestuursakkoord. Dit betekent:

- Op de N279 ITS/ smart mobility waar kansrijk.
- Uitvoering van ongelijkvloerse kruisingen, gedimensioneerd op 2x2, zijnde de aansluiting Erp/Keldonk inclusief vaste brug bij

Keldonk, aansluiting Boerdonk, aansluiting N272/Gemert, aansluiting Rochadeweg en 2 oversteken op de N279 tussen Helmond en Asten.

- De omleiding Zijtaart, inclusief een nieuwe aansluiting op de A50.
- Optioneel de omleiding Dierdonk.

8. Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

De regio Zuidoost-Brabant werkt voor 1 juli 2016 een Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant uit, conform het bidboek te weten: het (doorgaand) verkeer in de driehoek Eindhoven - Helmond - Veghel afwickelen via de A67-A50-N279 en binnen dit gebied inzetten op co-modaliteit.

In een gebruikelijk proces ontwikkelen we de deelopgaven los van elkaar, dat wil zeggen dat de acht deelopgaven als op zichzelf staande projecten worden uitgevoerd zonder interactie tussen deze projecten. Insteek is dat u minimaal de resultaten krijgt van deze acht losse deelopgaven (zoals beschreven in 'uitwerking basispakket deelopgaven'). Echter, door adaptief én als één overheid samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven te werken, willen we een hoger maatschappelijk rendement realiseren. Dit doen we door de nieuwste technieken toe te passen, vanuit mobiliteit in ketens te denken in plaats van in wegvakken en door meekoppelende belangen te verbinden op bijvoorbeeld economie en energie. In het bestuursakkoord hebben we een vernieuwende manier van werken aangekondigd. Met dit programma is het Living Lab 'de toekomst van mobiliteit in Brabant' een feit. Herprogrammering en heroriëntatie zijn de instrumenten die hierbij worden gehanteerd.

Door de vernieuwende aanpak om de deelprogramma's adaptief en in samenhang uit te voeren, creëren we extra meerwaarde. Hierover zullen wij uw Staten op de volgende manier betrekken:

- Als er in de uitvoering een plus op dit minimale resultaat gezet kan worden, is die afweging aan het college van Gedeputeerde Staten. Uw Staten worden middels voortgangsrapportages minimaal twee keer per jaar - en indien hier tussentijds aanleiding toe is vaker - geïnformeerd over voortgang van het programma BZNL.
- Indien zich dilemma's voordoen in het programma dan wordt met uw Staten hierover de dialoog gevoerd.
- Als het met uw Staten afgesproken minimum niet behaald dreigt te worden of als er sprake is van fundamentele veranderingen in het programma, gaat het college van Gedeputeerde Staten terug naar Provinciale Staten. Uw Staten krijgen dan een voorstel voor een aangepast kader voorgelegd.
- Op het moment dat er besluitvorming nodig is over provinciale wegen, dan is het college van Gedeputeerde Staten het Bevoegd Gezag. In de ruimtelijke procedure stellen Provinciale Staten het PIP -naar verwachting het PIP van de N279- vast.

Bevoegdheid

Vanuit uw kaderstellende rol bent u bevoegd om in te stemmen met het Programma BZNL, inclusief de governancestructuur en de middelen te voteren om het provinciale aandeel van het maatregelenpakket te financieren. Het herprogrammeren en herprioriteren vraagt ook van Provinciale Staten een andere rolinvulling, vooral aan de voorkant van het proces, in de bestuurlijke fase. Bij de uitvoeringsfase is de rol van Provinciale Staten vergelijkbaar met de huidige reguliere rol.

Doel

Het minimale doel van het programma is de realisatie van de 8 deelopgaven zoals beschreven in 'Uitwerking basispakket deelopgaven', om het mobiliteitssysteem van Brabant te versterken. Daar komt bij dat we een stap voorwaarts zetten door op slimme wijze maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Nederland te realiseren. In dit programma worden de mogelijkheden van ITS/smart mobility verder ontwikkeld en toegepast op het hoofdwegennet en het stedelijk netwerk in Brabant. Er ontstaan via deze vernieuwende aanpak meekoppelkansen voor extra maatschappelijk rendement, versterking van de economie, leefbaarheid, energie en de ruimtelijke kwaliteit. Social Return On Investment (SROI) zal hierin een rol spelen. De wijze waarop dit gebeurt, zal nader worden uitgewerkt. Ook is leren van deze aanpak een doel op zich.

Argumenten

1. In te stemmen met het programma BZNL

1.1 Met dit programma zal de bereikbaarheid en leefbaarheid in geheel Brabant verbeteren

De provincie Noord-Brabant heeft een belang bij realisatie van de acht samenhangende deelopgaven, omdat hiermee de bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Brabant verbeteren. De filosofie van het programma is: decentraal doen wat decentraal kan. De deelopgaven hebben een sterke onderlinge samenhang, zowel inhoudelijk als procesmatig. Eén van de vernieuwende ambities is om ITS/smart mobility grootschalig uit te rollen. Deze deelopgave richt zich op het totale netwerk van hoofdwegen tot aan het stedelijke netwerk van Zuid-Nederland. Van de slimste snelweg tot aan de slimme netwerkstad in Brabant. De voorgestelde vorm van samenwerking met de partners maakt het mogelijk om deze ontwikkelingen verder uit te rollen en de juiste keuzes te maken. We bouwen voort op de ITS-projecten van Beter Benutten. Dat betreft de werkwijze (waaronder de publiek-private samenwerking), de opgebouwde kennis (onder andere standaarden en technieken) en het denken vanuit het perspectief van de reiziger. Op deze wijze krijgt Beter Benutten een duurzame verankering in de nieuwe opgave ITS/smart mobility.

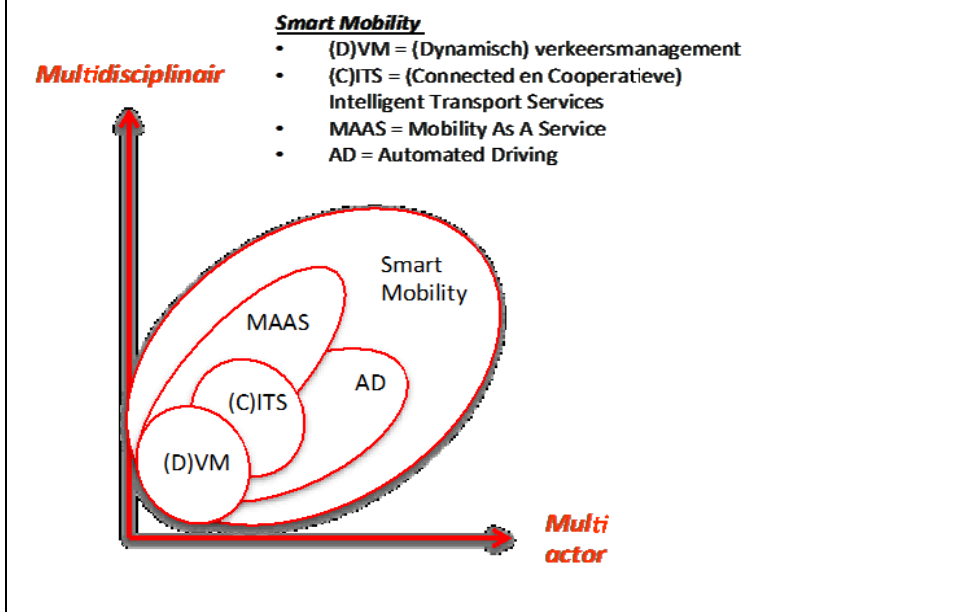
1.2 Het programma BZNL biedt de mogelijkheid om ook die wegen aan te pakken die voor het Rijk geen prioriteit hebben

Dit programma bestaat uit deelopgaven die normaliter niet op de rijksagenda zouden staan. Dit omdat deze wegen volgens de rijkscriteria onvoldoende problemen kennen, zoals de A67, de A2 Weert Noord-Eindhoven en de Randweg A2. Vanwege de integrale aanpak van het pakket liften deze wegen nu wel mee in het programma. De Rijksoverheid heeft maatregelen op de A67 geagendeerd in de MIRT-Verkenning, dus ondanks het feit dat de opgaven op deze weg geen aanleiding vormen voor maatregelen conform de rijksrichtlijnen. Een voorwaarde hiervoor is de programmabijdrage van € 55 miljoen van de provincie aan de MIRT-verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken. Daarnaast zijn de A2 Weert Noord-Eindhoven en de Randweg Eindhoven geagendeerd als MIRT-onderzoek, waarmee ook de knelpunten op deze trajecten deel uitmaken van studie.

1.3 De kracht van het programma BZNL bestaat uit zes pijlers

1. Een gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen als overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen voor de totale opgave waarvoor het programma BZNL staat. Het programma is een breedgedragen plan, met forse ambities, kansen en ook onzekerheden.
2. Social design voor allen, ook voor maatschappelijke en belangenorganisaties in een open en transparant proces. Alle partijen, inclusief de weggebruikers, komen hierdoor in de gelegenheid om mee te werken, mee te denken en mee te vernieuwen. De niet-georganiseerde omgeving nodigen we uit om deel te nemen in community's.
3. De triple helix-samenwerking dus met de marktpartijen (inclusief MKB en vervoerders) en kennisinstellingen als anker voor de uitvoering, zowel van de deelopgaven als van het totale programma.
4. Een adaptief programma, dat past bij een slim en robuust plan. Het vooraf 'vast' programmeren van maatregelen voor de lange termijn wordt losgelaten, zodat ruimte blijft bestaan om binnen de opgave in te kunnen spelen op nieuwe innovaties. De doelen worden hierbij wel bepaald, de route erheen kan variëren, want juist door het adaptief programmeren kan worden ingespeeld op de veranderende omstandigheden en de nieuwe technologische mogelijkheden.
5. ITS en smart mobility als zelfstandige deelopgave en als toepassing bij de andere zeven deelopgaven. Juist in de ITS/ smart mobility deelopgave vindt vernieuwing plaats en zoeken we naar het stimuleren van kennisontwikkeling door combinaties van marktpartijen, overheden en kennisinstellingen. Deze deelopgave heeft een meervoudige doelstelling: in de eerste plaats het breed inzetten van toepassingen en toegankelijk maken voor meer gebruikers op de totale schaal van Zuid-Nederland (zelfstandig). Ten tweede fungeert de deelopgave ITS/smart mobility als kenniscentrum voor de ontwikkeling van de slimme bouwstenen ten behoeve van toepassing in de deelopgaven. In de derde plaats is dit programma met het Living Lab voor het bedrijfsleven aantrekkelijk om technieken op te schalen en uit te rollen.

De komende maanden wordt deze deelopgave geconcretiseerd. Het provinciebestuur heeft niet alleen de ambitie maar wil ook daadwerkelijk werk maken van het Living Lab voor de toekomst van mobiliteit in Brabant. Het programma BZNL geeft hieraan een eerste grote stap in die richting. Er worden randvoorwaarden ontwikkeld en mogelijkheden geboden voor de mobiliteit van de toekomst. Onderstaande afbeelding geeft de ontwikkeling weer van de breedte van de ontwikkeling van smart mobility, van verkeersmanagement tot autonoom rijden en nieuwe mobiliteitsdiensten. Deze ontwikkelingen hebben tot doel dat de reiziger zich beter, veiliger en comfortabeler kan verplaatsen.



6. Eén programmabudget waarbij bedragen voor de verschillende deelopgaven zijn genoteerd in de Tweede Kamerbrief d.d. 5 november 2015, maar waarvan de werkelijke kosten en onderlinge verdeling per deelopgave nog kunnen afwijken. De programmaraad kan (gezamenlijk) een voorstel doen om budgetten te schuiven tussen deelopgaven. De bevoegdheid voor het schuiven van financiële middelen binnen het programma ligt uitsluitend bij de financiers van het programma. Voor de provinciale middelen vallen de budgetverschuivingen onder de verantwoordelijkheid van het college Gedeputeerde Staten.

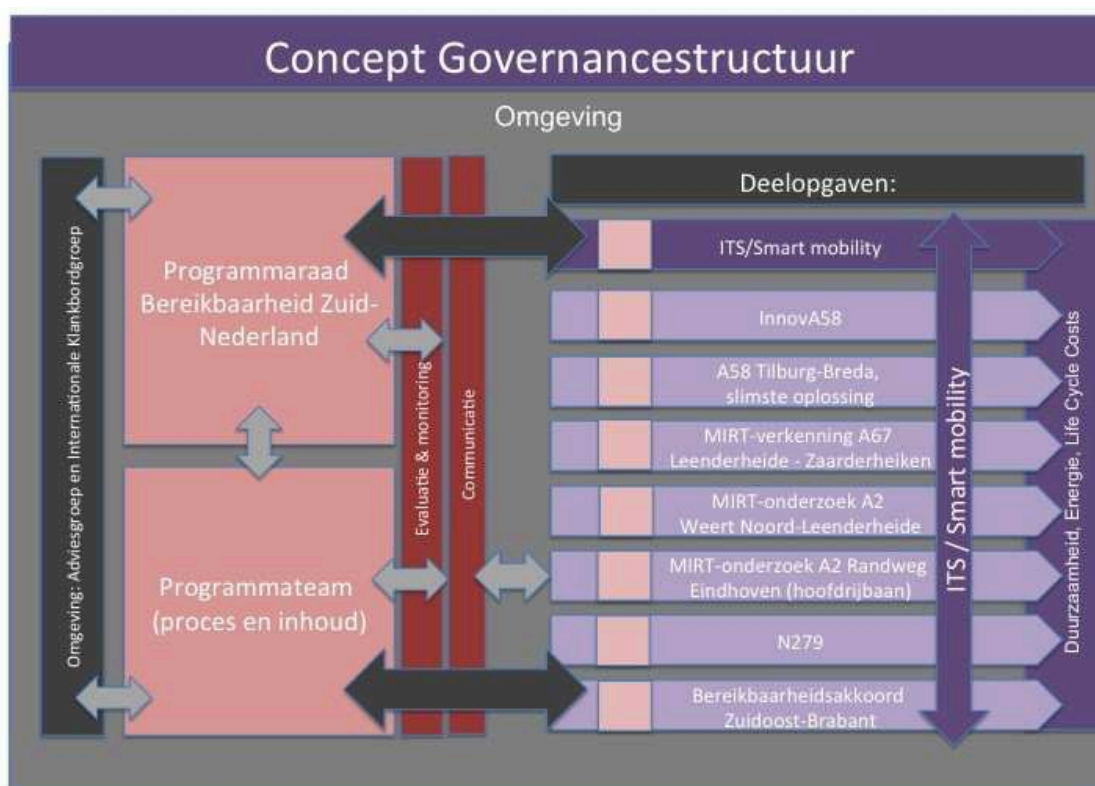
2. In te stemmen met de governancestructuur van het programma BZNL

2.1 Het programma BZNL en de daarbij behorende governancestructuur is breedgedragen door de partners

Het programma BZNL is het resultaat van een intensieve samenwerking van stakeholders, de regio en het Rijk. Deze samenwerking continueren we in gezamenlijkheid met publieke en private partners in een nieuwe governancestructuur. Hierin hebben de partners elk een eigen

verantwoordelijkheid, waarbij het de uitdaging is om als één overheid te werken. De vernieuwing in deze governance zit primair aan de voorkant van de bestuurlijke besluitvorming.

Onderstaande afbeelding geeft de hoofdstructuur van de governance weer, met aan de linkerzijde de organisatie via programmaraad - met daarin bestuurders van overheden (waaronder de minister van Infrastructuur en Milieu en de gedeputeerden Mobiliteit van de provincies Noord-Brabant en Limburg), marktpartijen en kennisinstellingen - en programmateam waarin alle financierende partners vertegenwoordigd zijn. Programmaraad en programmateam bewaken de realisatie van het gehele samenhangende pakket. Aan de rechterzijde zijn de acht deelopgaven opgenomen, zoals vastgelegd in de Tweede Kamerbrief.



2.2 Via de programmaraad zit de provincie aan het stuur van het programma BZNI

De provincie maakt deel uit van de programmaraad en drukt daardoor een belangrijke stempel op het programma. De programmaraad neemt verantwoordelijkheid voor de sturing op de gezamenlijk vastgelegde doelstellingen, waarbij afstemming qua inhoud, planning en financiën tussen de deelopgaven plaatsvindt. De programmaraad is tevens verantwoordelijk voor het volledig uitvoeren van de afspraken tussen Tweede Kamer en regio en geeft daarom sturing aan het totale programma, het adaptieve programma. De minister van Infrastructuur en Milieu, de Brabantse gedeputeerde van Mobiliteit en Samenwerking en de Limburgse gedeputeerde van Infra, Rail, Groen en Landbouw hebben, waar het financiële wijzigingen betreft, de bevoegdheid in

de programmaraad. Voor de provinciale middelen vallen de budgetverschuivingen onder de verantwoordelijkheid van het college van Gedeputeerde Staten.

Datum

19 april 2016

Documentnummer

3. Een bedrag van € 347,45 miljoen beschikbaar te stellen voor de financiering van het provinciale aandeel in het programma BZNL

3.1 De voorgestelde provinciale investering past binnen de ambities van het Bestuursakkoord 2015-2019

Eén van de ambities van het Bestuursakkoord 2015-2019 is het versneld oplossen van bereikbaarheidsknelpunten met het oog op het versterken van de economie en het vestigingsklimaat in Noord-Brabant. De focus ligt daarbij op de A58, de A67, de A2, de N279 en het gebied Zuidoost-Brabant. Daarnaast geeft het inzetten van ITS/smart mobility invulling aan de ambities in het Bestuursakkoord om innovaties te stimuleren en Brabant te gebruiken als Living Lab en daarmee de economische ontwikkeling te stimuleren. Maar ook het samenwerken met kennisinstellingen, marktpartijen en belangen- en maatschappelijke organisaties in deze opgave sluit aan bij deze ambities.

3.2 Met een investering van € 347,45 miljoen in Zuid-Nederland profiteert Noord-Brabant in sterke mate van de investeringen van Rijk en bedrijfsleven

Met een provinciale investering van € 347,45 miljoen profiteert Noord-Brabant in sterke mate van de investeringen van Rijk (€ 580 miljoen), provincie Limburg (€ 7 miljoen) en bedrijfsleven (€ 40 miljoen). Er ontstaat een multiplier effect op bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Brabant. Doordat de provincie in de programmaraad zit en een besluitvormende stem heeft, kunnen de Brabantse belangen optimaal worden bediend. Voor de provinciale middelen vallen de budgetverschuivingen onder de verantwoordelijkheid van het college van Gedeputeerde Staten.

Kanttekeningen

1. In te stemmen met de governancestructuur van het programma BZNL

1.1. De omvang van dit programma is fors

We willen ervoor waken om het programma nog groter te maken door allerlei aanpalende terreinen en onderwerpen te koppelen aan dit programma. Onze focus is vastgelegd in de Tweede Kamerbrief, hiertoe beperken we ons. Dit programma heeft een looptijd van circa 10 jaar. Aanpassing – ook van de governancestructuur – gedurende deze periode is mogelijk. Continue monitoring en evaluatie van inhoud, governance en proces maken hiertoe deel uit van het programma.

1.2. Komen tot een gemeenschappelijke standaard is een voorwaarde

Het adaptieve karakter van het programma is vernieuwend, het is namelijk gericht op het vinden van oplossingen in opstellingen van 'vandaag', om ze 'morgen' toe te passen en te vernieuwen voor 'overmorgen'. Succesvolle oplossingen zijn mogelijk ook geschikt voor problemen elders en kunnen breder toepasbaar gemaakt worden in de andere projecten. Daarmee is dit programma een voorbeeld voor Zuid-Nederland en mogelijk voor heel Nederland en internationaal. Dit vereist coördinatie en afstemming tussen de landen en initiatieven, zodat er gemeenschappelijke standaarden komen. Dit is een voorwaarde om sprongen voorwaarts te kunnen maken. Die standaard zal moeten gaan over data-eigendom, aansprakelijkheid, veiligheid en privacy. Ook hierop richten het programmateam én de programmaraad zich.

1.3 Rol Provinciale Staten

Het programma BZNL is op verschillende elementen nieuw. Dit betekent dat continu monitoring en evaluatie plaats zal vinden op zowel procesniveau als op het doelbereik. Op beide onderdelen worden uw Staten ten minste twee maal per jaar – en indien er aanleiding toe is vaker – via voortgangsrapportages geïnformeerd. Om als provincie de juiste invulling te kunnen geven aan eventuele dilemma's willen we de dialoog hierover met Statenleden voeren. Het vernieuwende van dit programma zit primair aan de 'bestuurlijke voorkant' van het proces. De controle vanuit uw Staten blijft zoals die is. Via de periodieke informatiebulletins en statenmededelingen worden Provinciale Staten geïnformeerd en eventueel geconsulteerd over deze deelopgave.

2. In te stemmen met de governancestructuur van het programma BZNL

2.1. Open en transparante houding vereist

- Dit programma is gebaseerd op een sturingsfilosofie waarbij vasthoudendheid ten aanzien van het doelbereik nodig is. Bij aanvang van het programma worden de deelopgaven uitgewerkt conform hetgeen beschreven is in 'Uitwerking basispakket deelopgaven'. Gedurende het proces wordt de doeluitwerking geoperationaliseerd, resultaten en het rendement gemonitord en geëvalueerd en ook het proces volgen we in zijn effectiviteit en efficiëntie. Het versterken van het mobiliteitssysteem van Brabant door realisatie van de projecten op infrastructuur en smart mobility staat voorop. Vernieuwend is de adaptieve aanpak om het extra maatschappelijk rendement te realiseren. Dit vraagt een open werkwijze, de partners in dit proces moeten niet alles willen vastleggen aan de voorkant maar durven vertrouwen in de andere partners en in de samenwerking. In een samenwerkingsovereenkomst komen de afspraken vast te liggen. Ook van Provinciale Staten vraagt dit om vertrouwen en een open houding. Dit geldt met name voor de bestuurlijke fase aan de voorkant. Op het moment dat er besluitvorming nodig is over provinciale wegen, dan is

het college van Gedeputeerde Staten het Bevoegd Gezag. In de ruimtelijke procedure stellen Provinciale Staten het PIP vast.

2.2. Rol Provinciale Staten

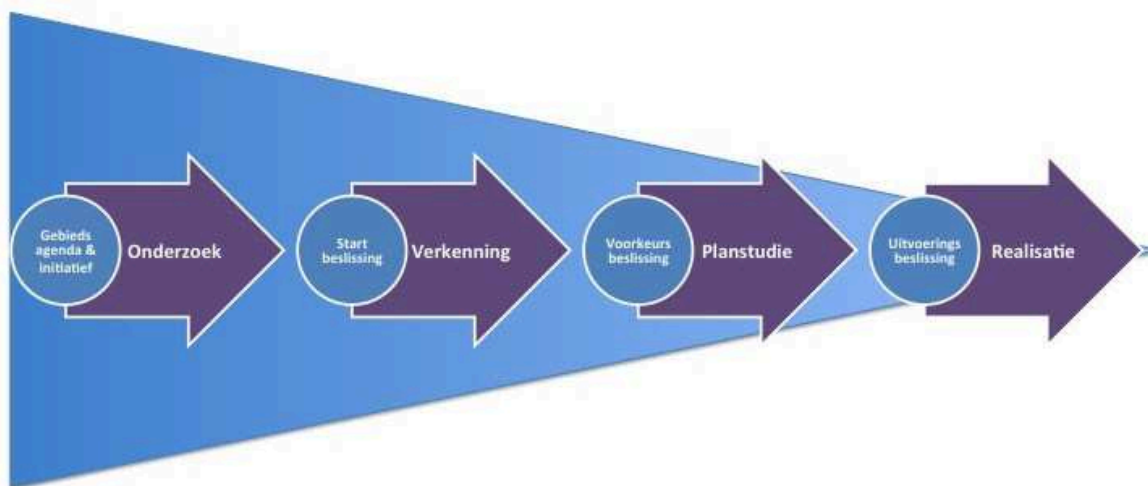
Met Provinciale Staten is de afgelopen periode inhoud en proces gedeeld via informatiebulletins en informatiesessies. Als onderdeel van de totstandkoming van de governancestructuur liggen programma, governancestructuur en financiering nu ter instemming voor. Op 23 juni 2016 wordt dit voorstel ook voorgelegd aan de Tweede Kamer.

3. Een bedrag van € 347,45 miljoen beschikbaar te stellen voor de financiering van het provinciale aandeel in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland

3.1 De programmaraad kan financiële middelen anders inzetten binnen de acht deelopgaven van het programma

Het Brabantse budget van € 347,45 miljoen is primair bedoeld voor de deelopgaven ITS/smart mobility, de MIRT-Verkenning A67 en het toekomstbestendig uitvoeren van de N279 Veghel-Asten. Echter, indien wijzigingen in één of meerdere deelopgaven plaatsvinden in scope, inhoud of planning wat effect heeft op de financiën van één of meerdere deelopgaven, dan kan de programmaraad een besluit nemen om de financiële middelen anders in te zetten binnen de acht deelopgaven van het programma, door te herprogrammeren en herprioriteren. Dit kan alleen mits de wijzigingen blijven bijdragen aan het minimale afsprakenpakket conform de Tweede Kamerbrief, met ITS/smart mobility, de N279, MIRT-verkenning A67 en de andere deelopgaven.

Het volledige programmabudget (inclusief de bijdragen van onze partners) blijft tot de start van de uitvoering beschikbaar in het programma. Als gekozen is voor een oplossing en gestart wordt met de uitvoering, krijgt de uitvoerende partij de beschikking over het budget. Eventuele mee- en tegenvallers zijn voor de uitvoerende partij en worden niet binnen het programma opgelost, dan wel beschikbaar gehouden.



3.2 Rol Provinciale Staten

We zien drie rollen van Provinciale Staten bij het programma BZNL. In de eerste plaats vragen we uw instemming via dit Statenvoorstel, door het ter beschikking stellen van het totale benodigde provinciale budget van € 347,45 miljoen voor het programma BZNL. Ten tweede zijn fundamentele veranderingen van inhoud en doelen van de deelopgaven in het programma BZNL alleen mogelijk na instemming van uw Staten. Mochten zich dergelijke veranderingen voordoen, dan komt het college van Gedeputeerde Staten met een voorstel voor een aangepast kader bij u terug. In de derde plaats heeft uw Staten een rol als Bevoegd Gezag op de onderdelen die regulier ook tot uw taken behoren, bijvoorbeeld het vaststellen van een PIP (indien aan de orde bij de N279).

Het college van Gedeputeerde Staten zijn via de gedeputeerde vertegenwoordigd in de programmaraad (voorzitter). Hierdoor krijgt het college van Gedeputeerde Staten de gelegenheid om de ambities bovenop het minimale afsprakenpakket vorm te geven en extra maatschappelijke waarde te creëren. De programmaraad besluit immers over de scope van de deelopgaven. De programmaraad besluit ook over het schuiven van financiële middelen binnen het programma. Deze bevoegdheid ligt echter uitsluitend bij de financiers van het programma, dus ook bij de provincie Noord-Brabant. Voor de provinciale middelen vallen de budgetverschuivingen onder de verantwoordelijkheid van het college van Gedeputeerde Staten.

Provinciale Staten worden geïnformeerd over veranderingen in het programma BZNL die betrekking hebben op de voortgang van de inhoudelijke ontwikkeling en de effecten van de deelopgaven, de extra maatschappelijke waarde die ontstaat, de werking van de governancestructuur en de kosten. Indien zich financiële verschuivingen binnen het programma voordoen worden uw Staten hierover geïnformeerd.

Financiën

Provinciale Staten worden verzocht € 347,45 miljoen uit het Spaar- en Investeringsfonds beschikbaar te stellen voor het programma BZNL. Dit budget is als volgt opgebouwd:

- ITS/smart mobility: € 25 miljoen;
- A67 Leenderheide-Zaarderheiken: € 55 miljoen
- N279 Veghel-Asten: € 265 miljoen.
- Programmabudget: € 2,45 miljoen.

In lijn met het adaptief programmeren geven wij hierbij een indicatie van het financiële verloop weer. Het college van Gedeputeerde Staten kiest voor de best passende oplossing en zal dan bij de eerstvolgende mogelijkheid de begroting wijzigen. Het college van Gedeputeerde Staten start met de uitvoering en delen dit mede aan Provinciale Staten. De eerste

begrotingswijziging van dit programma wordt meegenomen bij de bestuursrapportage 2016 en aan Provinciale Staten voorgelegd.

Financiering provincie ITS/smart mobility (indicatief):

2016	€1 miljoen
2017	€6 miljoen
2018	€6 miljoen
2019	€6 miljoen
2020	€6 miljoen

De MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken wordt gefinancierd door het Rijk, de provincie Limburg en de provincie Noord-Brabant. Uit de MIRT-Verkenning volgt wanneer de reservering van de financiële middelen (€ 55 miljoen) ter beschikking moet worden gesteld.

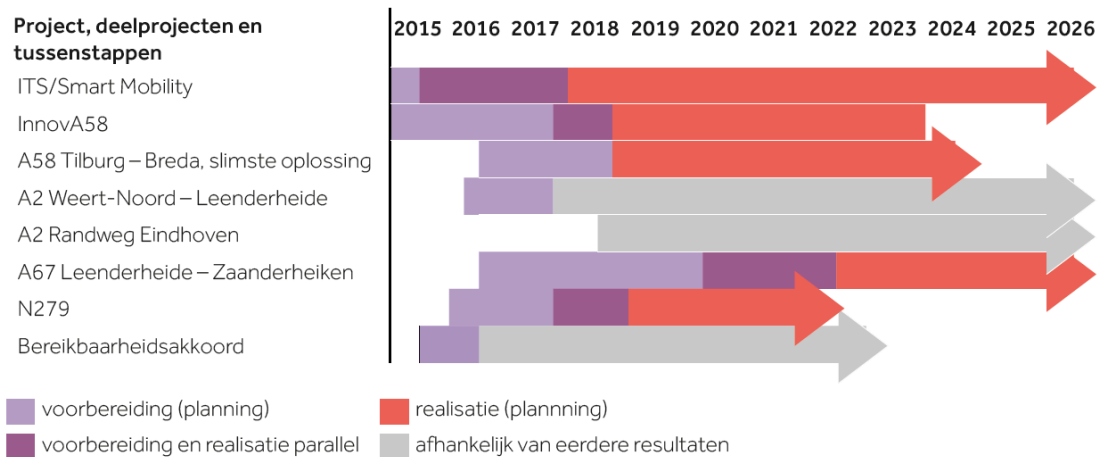
Financiering provincie N279 (indicatief):

2016	€ 3 miljoen
2017	€10 miljoen
2018	€30 miljoen
2019	€40 miljoen
2020	€60 miljoen
2021	€60 miljoen
2022	€62 miljoen

Daarnaast is er programmabudget benodigd, voor o.a. monitoring en evaluatie, communicatie, inzet bijzondere expertise en onderzoek. Dit budget wordt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincies Noord-Brabant en Limburg gefinancierd. Noord-Brabant neemt hiervoor € 2,45 miljoen voor rekening.

Planning

Het programma BZNL kent een looptijd van 10 jaar, tot 2026. Onderstaand schema geeft een overzicht van de planning van de acht deelopgaven.



Voor de deelopgaven waarin de provincie financieel participeert zijn (eerste) mijlpalen genoemd, waarover uw Staten, naast op de hiervoor beschreven wijze, geïnformeerd zullen worden.

ITS/smart mobility

- Juli 2016: vaststellen van het aanvalsplan ITS/smart mobility door de Programmaraad Bereikbaarheid Zuid-Nederland.

MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaanderheiken

- Vierde kwartaal 2016: Startbeslissing over de MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaanderheiken, waarmee de scope van de verkenning vastligt. We zullen hier het snelst mogelijke tijdpad volgen om deze deelopgave te realiseren.
- Vierde kwartaal 2018: Voorkeursbeslissing, waarmee scope en budget worden vastgelegd.

N279 Veghel-Asten toekomstbestendig uitvoeren

- Juli 2016: vaststellen concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau door het college van Gedeputeerde Staten.
- Juli 2016: Bestuursovereenkomst tussen Provincie Noord-Brabant, zes gemeenten, Rijkswaterstaat en Waterschap Aa en Maas: definitieve projectscope vastleggen van in de ProjectMER N279-Zuid.
- September 2016: ter inzage legging Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van zienswijzen.
- November 2016: definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau vaststellen door het college van Gedeputeerde Staten.
- Eerste helft 2017: Opstellen ProjectMER.
- Het college van Gedeputeerde Staten is (coördinerend) Bevoegd Gezag voor de m.e.r.-procedure. In de ruimtelijke procedure stellen Provinciale Staten het PIP vast.

Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

- 1 juli 2016: Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

Bijlagen

1. Governance Bereikbaarheid Zuid-Nederland

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

mw. ir. A.M. Burger

Opdrachtgever: M. Vlug, mvlug@brabant.nl,
Cluster Mobiliteit en Infra en Afdeling Integraal Mobiliteitbeleid

Opdrachtnemer: I.A.H.M. Cortenbach, icortenbach@brabant.nl,
Cluster Mobiliteit en Infra en Afdeling Integraal Mobiliteitbeleid