
Verplaatsen in Brabant

Consultatienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan+

Kerndocument Kaders en ambities 2005-2020

colofon

Uitgave

Provincie Noord-Brabant
Januari 2005

Informatie

Kernteam PVVP+
Directie Economie en Mobiliteit
Website www.brabant.nl
e-mail pvvp@brabant.nl
Telefoon 073 - 680 83 06

Bestelling

Servicecentrum Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
Brabantlaan 1
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon 073 - 681 25 25

Vormgeving

Mooijekind ontwerpers bv, Loenen (Gld)

Druk

Combinatie Biblo | Van Gerwen, 's-Hertogenbosch

Inhoud

1	Inleiding	5
2	De opgave	7
2.1	De kracht van Brabant	7
2.2	Problematiek en schaduwzijde van het succes	7
3	De (vernieuwde) aanpak	9
4	Sturing	11
5	Essentiële onderdelen	13
	Bijlage 1 Opbouw van het PVVP+	19
	Bijlage 2 Financiële aspecten van het PVVP+	21

1 Inleiding

Voor u ligt het kerndocument 'Kaders en Ambities', met de hoofdlijnen uit deel 1 van de consultatienota Provinciaal Verkeers en Vervoersplan. Samen met het tweede deel: 'Kiezen en uitvoeren, aanzet voor een Dynamische Beleidsagenda' vormt dit de basis voor een consultatie van de partners in dit werkveld. Die consultatie betreft de *uitvoerbaarheid* van het voorgestelde beleid en de *bereidheid* van de partners om de hen toegedachte rollen, taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen.

2 De opgave

2.1 De kracht van Brabant

De ruimtelijke diversiteit maakt Noord-Brabant tot een provincie waar het prettig wonen, werken en recreëren is. We beschikken over een uitstekend investerings- en vestigingsklimaat. De afgelopen jaren hebben we onze strategische ligging tussen grote Europese regio's goed benut. Onze ligging ten opzichte van de omringende economische kerngebieden Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit draagt bij aan de potentie van Noord-Brabant als 'groei- en ontwikkelprovincie' voor Nederland en Europa. Het Rijk erkent in de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta de betekenis van Brabant voor de nationale economie.

2.2 Problematiek en schaduwzijde van het succes

Het economische succes van Brabant heeft ook negatieve gevolgen. De economische en sociaal-culturele activiteiten gaan gepaard met steeds meer verplaatsingen, die steeds grotere afstanden beslaan. Daarnaast is de ligging tussen de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied en de Randstad de oorzaak van veel transitoverkeer. De kwaliteit van de leefomgeving gaat achteruit, de luchtkwaliteit voldoet niet meer aan de daar voor geldende normen, de verkeersonveiligheid blijft zorgelijk en de congestie op de Brabantse wegen neemt toe. Daardoor wordt de bereikbaarheid van vooral de economische centra in Brabant steeds slechter. Het Brabantse vestigingsklimaat wordt hierdoor minder aantrekkelijk.

Als we niets ondernemen, zal de bereikbaarheid van locaties en betrouwbaarheid van het reizen in 2020 aanzienlijk zijn afgenomen, ongeacht de vervoerswijze. Verklarende factoren daarvoor zijn onder meer:

- Schaalvergroting;
- Vergrijzing van de bevolking;
- Groei van afgelegde kilometers;
- Lokale verplaatsingen worden steeds meer regionale verplaatsingen.

3 De (vernieuwde) aanpak

De Provincie streeft naar duurzame mobiliteit, waarbij er een balans is tussen de economische ontwikkeling van Noord-Brabant (de economische pijler), de effecten op veiligheid en leefbaarheid (de sociaal-culturele pijler) en de effecten op natuur en milieu (de ecologische pijler). Verkeers- en vervoersbeleid moet bijdragen aan de kwaliteit van deze drie duurzaamheidspijlers.

De lessen uit het verleden wijzen uit dat een andere benadering van het mobiliteitsvraagstuk noodzakelijk is:

- Vergroting van de uitvoeringskracht van het PVVP is nodig. Dit krijgt vorm in:
 - . effectievere samenwerking in Brabantstad/B5 en GGA-regio's;
 - . aanbrengen van samenhang tussen GGA-beleidsagenda's en de regionale uitwerkingsplannen van het streekplan.
- De Provincie wil selectiever zijn, en:
 - . focussen op provinciebrede, regionale of bovenlokale problemen, kansen en maatregelen;
 - . primair aandacht geven aan de bereikbaarheid van economische centra en stedelijke gebieden;
 - . heldere keuzes maken in wat we wel en niet doen.

Daarbij is onze inhoudelijke opgave:

- zoeken naar innovatieve oplossingen;
- oplossingen zoeken in de verknoping van netwerken naar schaalniveau (bijv. hoofdwegennet-onderliggend wegennet) en naar vervoerswijze (bijv. fietsnetwerk-OV-netwerk).

4 Sturing

Formele kader

De wettelijke positie van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan zoals omschreven in de Planwet verkeer en vervoer, krijgt als volgt invulling:

- Het PVVP geeft uitwerking aan de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit;
- Het PVVP is een product van de gezamenlijke overheden;
- Het PVVP komt tot stand in samenspraak met het SRE;
- Het PVVP geeft kaders voor de doorwerking van essentiële onderdelen in regionale en gemeentelijke plannen en uitvoeringsprogramma's.

Nota Mobiliteit (2004)

De Nota Mobiliteit geeft provincies een sleutelrol bij het in goede banen leiden van de regionale mobiliteit:

- Motto is: 'decentraal wat kan, centraal wat moet';
- Het Rijk ontschot een aantal doeluitkeringen tot één brede doeluitkering (BDU);
- Deze ontschotting geeft beleidsvrijheid voor provincies, o.a. bij de verdeling van de BDU;
- Gebiedsgericht werken is voorwaarde voor effectief beleid.

Uitvoeringskracht

De Provincie wil het denken en handelen op regionale schaal bevorderen om mobiliteitsproblemen aan te pakken. Daarvoor zijn de volgende zaken nodig:

- Essentiële onderdelen werken door in regionale plannen en zijn beoordelingscriteria bij de verdeling van financiële middelen;
- De gezamenlijke verantwoordelijkheid van partners (Provincie, gemeenten, Rijk, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, spoorwegsector) vraagt om een stevige inhoudelijke inzet van betrokken partijen;
- De Provincie geeft, vanuit haar totaalbeeld, leiding aan het proces van uitvoering;
- Binnen de B.5 en de GGA-samenwerking neemt de Provincie deel als volwaardig partner;
- Een balans tussen 'sturen' en 'ruimte geven' door de Provincie;
- Provinciale Staten stellen kaders (essentiële onderdelen) vast;
- Gedeputeerde Staten voeren uit en informeren PS over maatregelenpakketten en besteding van middelen;
- Regionaal prijsbeleid als onontkoombaar sturingselement.
- Juridisch 'lichte' samenwerkingsvormen met respect voor eigen bevoegdheden van de deelnemende partijen;

5 Essentiële onderdelen

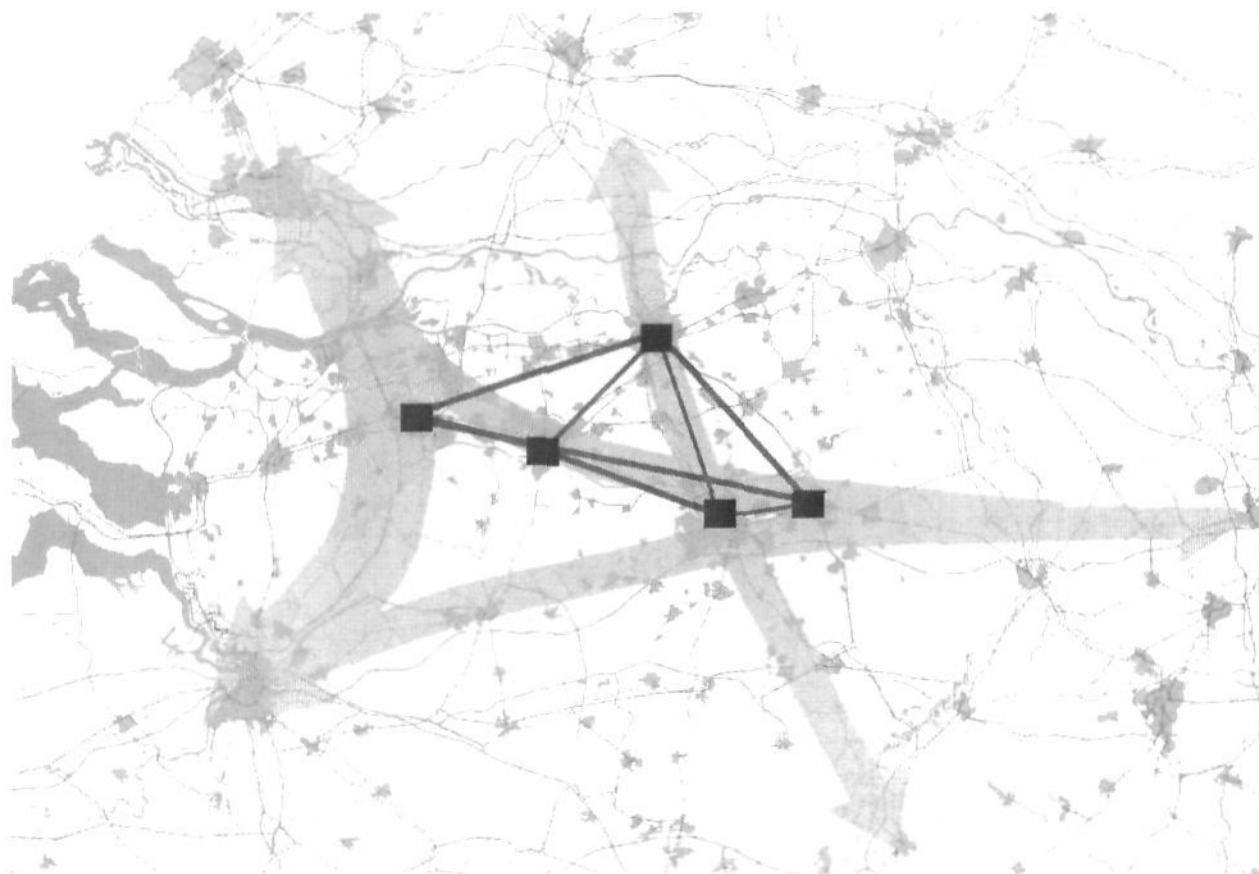
De essentiële onderdelen uit dit PVVP zijn die onderdelen van beleid die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen. Zij zorgen voor samenhang in het verkeers- en vervoerbeleid van Rijk, Provincie en gemeenten. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend voor het provinciale verkeers- en vervoerbeleid en dat van de regio's en de gemeenten binnen de provincie. Bovendien verwachten wij, conform de Planwet Verkeer en Vervoer, een nadere uitwerking van deze onderwerpen door genoemde partijen.

Algemeen (alle schaalniveaus)

1. De Provincie hanteert het evenwicht in de duurzaamheidspijlers (maatschappelijk rendement) als belangrijk criterium bij integrale afwegingen. De verwevenheid van mobiliteit met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ontwikkeling, economie en welzijn vereist dat de partners elkaars beleid op regionale schaal afstemmen, afwegen en zichtbaar laten doorwerken in de regionale uitvoeringsprogramma's.
2. De Provincie en haar partners richten hun ruimtelijk beleid op het zo veel mogelijk voorkomen van mobiliteitsproblemen in de toekomst. De Provincie spreekt de gemeenten aan op hun verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit houdt in dat ze bereid moeten zijn om hun ruimtelijk beleid regionaal af te stemmen op mobiliteitsontwikkelingen en dat zij de ontwikkeling en herstructurering van woonlocaties en bedrijventerreinen afstemmen op verkeers- en vervoersmaatregelen.
3. De Provincie wil ruimte houden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur boven, onder of naast bestaande infrastructuur. Met het oog hierop moet in (gedeelten van) een 'overlegzone' van 75 meter aan weerszijden van belangrijke bestaande en nieuw aan te leggen wegen, spoorwegen en vaarwegen, gezocht worden naar een evenwicht tussen het reserveren van ruimte voor infrastructuur en ruimteclaims voor andere (stedelijke) functies.
4. De Provincie en haar partners monitoren het verplaatsingsgedrag en de bijdrage die dat levert aan het economisch, het sociaal-cultureel, en het ecologisch kapitaal en rapporteren hier periodiek over.

(Inter)nationaal schaalniveau

5. De Provincie geeft speciale aandacht aan de verbetering van de (inter)nationale bereikbaarheid van de economische kerngebieden binnen Noord-Brabant, met name Brainport Eindhoven, de A2-zone en de A16/A4-zone.



Legenda

-  Brabantstad
-  Bundel hoofdverbindingssassen (weg-spoor)

Ondergrond copyright Geodan IT Amsterdam
Provincie Noord-Brabant afdeling GEO december 2004 tek.nr. 24.142

BRABANTSTAD



(Inter)nationale transportassen die Noord-Brabant en Brabantstad verbinden met economische kerngebieden

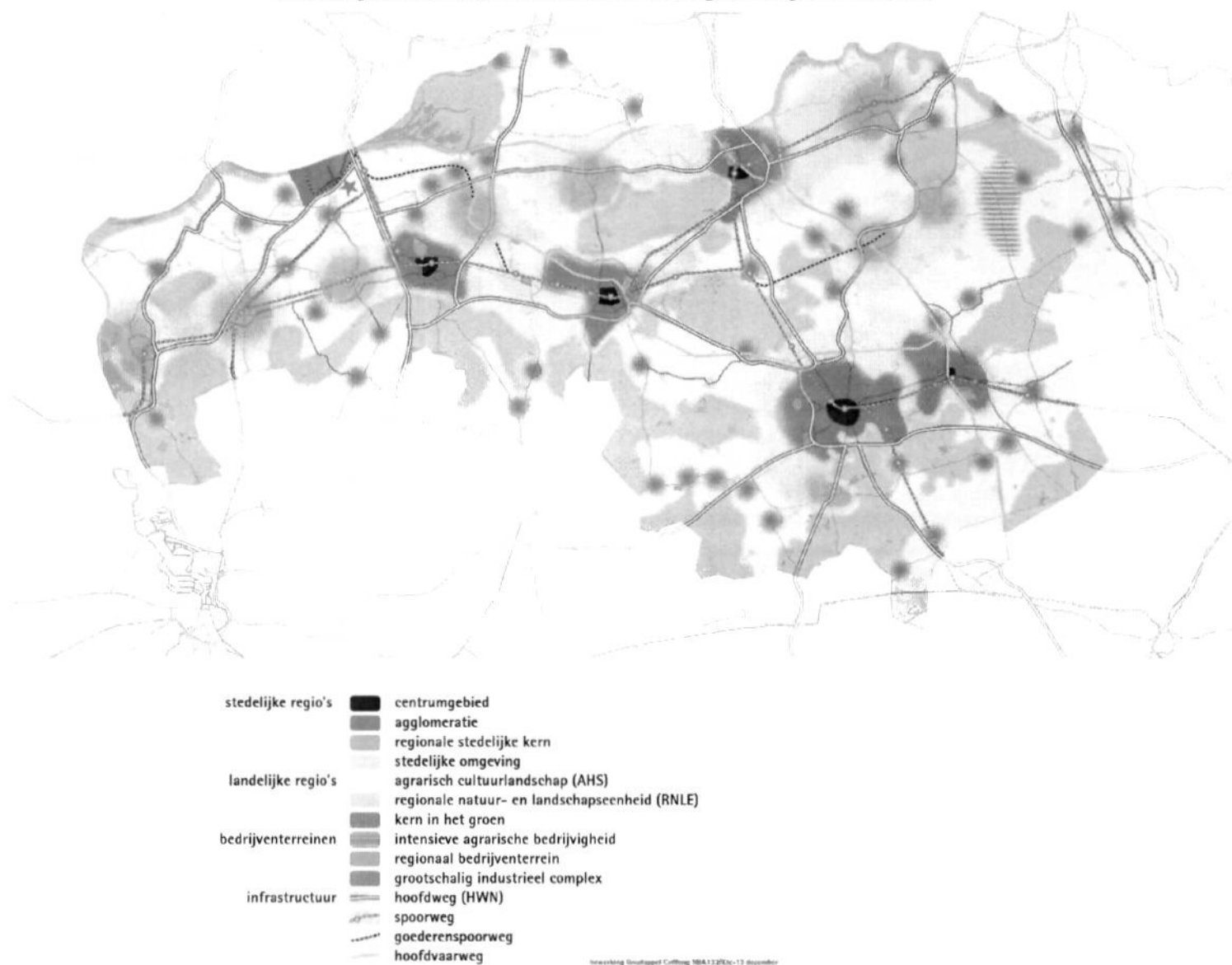
Brabant totaal

6. Provincie, Brabantstad/B5 en SRE werken samen aan de realisering van de projecten in het kader van het project OV-netwerk Brabantstad, inclusief de ontwikkeling van knooppunten (zowel ruimtelijk als vervoerskundig).
7. In aansluiting op de gebiedsprofielen ontwerpt de Provincie in samenwerking met betrokken regionale partners een intermodaal kwaliteitsnet goederenvervoer. Op basis van dit kwaliteitsnet werken de infrastructuurbeheerders samen aan concrete uitvoeringsmaatregelen in de infrastructuur en in de ontwikkeling van multimodale overslagpunten. De Brabantse vaarwegen maken deel uit van dit kwaliteitsnet, evenals de goederenruit Zuid-Nederland (spoor).
8. De Provincie zet zich in voor meer wettelijke mogelijkheden en bevoegdheden

voor regionaal prijsbeleid en zal deze zo snel als mogelijk toepassen.
 Voor gemeentelijk prijsbeleid zijn er nu al mogelijkheden, met name met behulp van de parkeertarieven. Om de mobiliteit te sturen maakt de Provincie afspraken met de steden over de inzet van hun parkeerbeleid.

Regionaal schaalniveau

9. Met onze partners maken we afspraken over een gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteit die aansluit op de gewenste ruimtelijke diversiteit. Die bereikbaarheidskwaliteit realiseren we door het inzetten van verschillende vervoerswijzen in die situaties waarin ze het meest geschikt zijn. We hanteren



Totaaloverzicht gebiedsprofielen

daarvoor de gebiedsprofielen als uitgangspunt. Dat betekent ook dat we alternatieven bieden voor situaties waar een vervoerswijze tekort schiet en/of overlast veroorzaakt.

10. De overheden in Noord-Brabant gebruiken de van-deur-tot-deur-benadering in hun planvorming en pakken mobiliteitsproblemen aan op grond van inzicht in het functioneren van samenhangende netwerken. Hierbij pakken de regio's de regionale probleemclusters met voorrang op.
11. De Provincie besteedt het openbaar vervoer aan volgens een regionale en integrale aanpak (RIA). In deze aanpak worden de regio's en relevante maatschappelijke organisaties geraadpleegd bij het verlenen van OV-concessies.
12. In het landelijk gebied zal de Provincie een basisniveau aan toegankelijke voorzieningen voor collectieve vervoerssystemen hanteren, dat ook dient als eis bij het verlenen van OV-concessies.
13. De gemeenten stimuleren het fietsgebruik met nadruk op binnenstedelijke- en binnengemeentelijke verplaatsingen. De gemeenten versterken de positie van de fiets met een hoofdnetwerk gericht op belangrijke voorzieningen en werkgebieden, dat wordt gekenmerkt door verknoping met andere infrastructuurnetwerken en aansluiting op een fijnmazig ontsluitend fietsnetwerk. Gemeenten zorgen daarbij voor aanleg van ontbrekende schakels, instandhouding en beheer van het netwerk. Ook zorgen gemeenten voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke, publiekstrekkende voorzieningen. De fietsvoorzieningen stralen kwaliteit uit en dragen zo bij aan de imagoverbetering van het fietsen.
14. De beheerders van infrastructuur in Noord-Brabant werken samen aan het voorkomen van nieuwe barrières voor voetgangers en fietsers bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, en bij het verbeteren van de oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur waar dit nodig is.
15. In de gebiedsgerichte samenwerking werken we aan opheffing van bestaande ontsnipperingsknelpunten en het voorkomen van het ontstaan van nieuwe barrières. Provincie, gemeenten en terrein- en infrastructuurbeheerders werken samen aan grotere aaneengesloten natuurgebieden, met voorrang voor het realiseren van de Regionale Natuur- en Landschapseenheden.
16. Noord-Brabant neemt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een evenredig deel van de rijksdoelstellingen voor vermindering van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers. De Provincie maakt in het kader van de regionale samenwerking met alle wegbeheerders afspraken over het duurzaam veilig inrichten van het Noord-Brabantse wegennet. Verder stemmen overheden, politie en maatschappelijke organisaties hun activiteiten op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving op elkaar af om weggebruikers zo veel mogelijk te stimuleren tot veilig verplaatsingsgedrag. Wegbeheerders nemen verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsers en kwetsbare weggebruikers.
17. Met initiatieven als dynamisch verkeersmanagement, transport-efficiency en marktontwikkeling in het OV wil Noord-Brabant vooroplopen met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Innovatieve projecten mogen daarom in regionale maatregelenpakketten niet ontbreken.
18. Sociale onveiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets of te voet. Gemeenten en provincie (in hun rol als wegbeheerder) en openbaar-vervoerbedrijven richten de openbare ruimte sociaal veilig in;

19. De regionale partners pakken de knelpunten luchtverontreiniging door wegverkeer en de te hoge geluidbelastingen en veiligheidsrisico's, veroorzaakt door transport van gevaarlijke stoffen over spoor en weg aan. De partners ontwikkelen en realiseren een maatregelenpakket, zodanig dat in 2010 aan de EU-norm voor lokale luchtkwaliteit, geluidsnormen en risiconormen voor externe veiligheid wordt voldaan.
20. Gemeenten voeren een parkeerbeleid overeenkomstig de voor hen geldende gebiedsprofielen. Concreet betekent dit:
 - Grote steden voeren een restrictief parkeerbeleid met het oog op beperkte toegankelijkheid van centrumgebieden voor het autoverkeer.
 - In agglomeraties voeren gemeenten een sturend parkeerbeleid voor de voorzieningencentra, in de woon- en werkgebieden naar behoefte.
 - In regionale stedelijke kernen kunnen gemeenten beperkingen invoeren qua parkeercapaciteit en gratis beschikbaarheid van parkeerplaatsen.
 - Op bedrijventerreinen maken bedrijven afspraken over aanleg en beheer van gemeenschappelijke parkeervoorzieningen en hun bijdrage aan de bereikbaarheid in brede zin.
21. Gemeenten maken afspraken samen met het bedrijfsleven over hun bijdrage aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, bijvoorbeeld met inzet van vergunningverlening.
22. Gemeenten coördineren hun stedelijke distributie door in regionaal verband maatregelen en regelgeving op elkaar af te stemmen.

Samenwerking en uitvoering

23. Gemeenten geven in regionaal verband uitvoering aan de essentiële onderdelen van dit PVVP.
24. Op basis van de regionale probleemanalyses en beleidsagenda's stellen de GGA-regio's en de B5-steden integrale, regionale maatregelenpakketten op. Deze maatregelenpakketten met een looptijd van vijf jaar zijn de basis voor het opstellen van regionale uitvoeringsprogramma's.
25. GGA-regio's en B5-steden actualiseren iedere twee jaar hun regionale beleidsagenda op basis van voortschrijdende inzichten en monitoringsresultaten.
26. Voor de delen van hun verkeers- en vervoersbeleid die samenhangen met hun regionale centrumfunctie vervullen de B5-steden samen met de Provincie een schakelfunctie tussen de B5 en de GGA-regio's.
27. De GGA-regio's en de B5 scheppen aantoonbaar ruimte voor een inbreng van maatschappelijke organisaties in de regionale samenwerking. Dit is een harde voorwaarde om voor provinciale cofinanciering van hun integrale, regionale maatregelenpakketten in aanmerking te komen.

Bijlage 1 Opbouw van het PVVP+

Het uiteindelijke PVVP+ zal bestaan uit drie delen:

- Deel 1: 'Kaders en Ambities' 2005 – 2020. Deze beleidstekst geeft de richting van het beleid aan met de daarbij te hanteren uitvoeringsstrategie. Dit deel loopt qua geldingsduur gelijk op met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (Nota Mobiliteit).
- Deel 2: 'Kiezen en uitvoeren', aanzet voor een Dynamische Beleidsagenda 2005 – 2010. Deze agenda bevat concrete prestatiedoelen voor de komende vijf jaar en laat zien wat we daarvoor gaan ondernemen. Daarbij is voor alle betrokken partijen aangegeven wat de taken, rollen en verantwoordelijkheden zijn, zodat zij elkaar kunnen aanspreken op gemaakte afspraken. De beleidsagenda heeft het karakter van een naslagwerk en krijgt in zijn definitieve vorm verschillende zoekingen. De Provincie zal de dynamische beleidsagenda elke twee jaar actualiseren op basis van de monitoring van de mobiliteit in Brabant en voortschrijdende inzichten.
In deze consultatieversie heeft dit deel nog het karakter van een 'menukaart'. Tijdens de consultatiefase moet de Provincie in samenspraak met de partners vaststellen welke onderdelen van de dynamische beleidsagenda uitvoerbaar én financieerbaar zijn.
- Deel 3: Uitvoeringsprogramma 2005-2010. Omdat we uitvoeringskracht wensen, is het uitvoeringsprogramma een wezenlijk en integraal onderdeel van het PVVP. Het bevat een toelichting op concrete projecten en activiteiten die in het volgende jaar in uitvoering komen, met een doorzicht naar de daaropvolgende jaren.

Bijlage 2 Financiële aspecten van het PVVP+

In de bestuursperioden 2004-2007, 2008-2011 en 2012-2015 bedraagt het totale budget waarover de Provincie Noord-Brabant kan beschikken ten behoeve van de sector Verkeer en Vervoer zo'n € 1,7 miljard. (Onder voorbehoud van rijksbesluiten, en niet geïndexeerd.) Dit bedrag bevat zowel de eigen provinciale middelen voor verkeer en vervoer (circa 1/3 van het genoemde bedrag) als de gedecentraliseerde Rijksmiddelen waarvoor de Provincie budgethouder is (circa 2/3 deel van het beschikbare bedrag). Daarnaast zijn voor verkeers- en vervoersdoeleinden ook nog middelen van andere overheden (Rijk en gemeenten, en in beperkte mate SRE) beschikbaar. De totale omvang van bestedingen voor verkeer en vervoer over genoemde perioden in onze provincie is slechts zeer indicatief aan te geven en ligt ruim boven de € 2 miljard.

Waar gaat het geld naar toe?

Het bijgevoegde schematische overzicht geeft indicatief inzicht in de huidige financiële stromen binnen het beleidsveld 'Mobiliteit', inclusief een aanduiding van de bijdragen van andere partijen aan de betreffende projecten. De uitgaven zijn grofweg geclusterd in vier groepen aansluitend bij de schaalniveaus zoals genoemd in het PVVP+:

1. Regionaal mobiliteitsbeleid: de primaire verantwoordelijkheid van de provincie volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. Dit PVVP richt zich vooral op integrale regionale maatregelenpakketten in de gebiedsgerichte samenwerking. Belangrijk onderdeel is het opstellen van 'regionale netwerkvisies' die de basis zullen vormen voor de prioritering van toekomstige investeringen in weginfrastructuur.
2. OV-netwerk BrabantStad, gericht op het bereikbaar houden van het stedelijk netwerk BrabantStad. De Verkenning OV-netwerk BrabantStad is de basis voor investeringsambities van de Provincie, de B5-steden en het SRE.
3. Bereikbaarheid BrabantStad: die projecten die van belang zijn voor een goede aansluiting van de economische kerngebieden in Noord-Brabant op de (inter)nationale (weg)infrastructuur. Vaak is het Rijk primair verantwoordelijke partij, maar de Provincie kan de afwegingen beïnvloeden door eigen middelen in te zetten.
4. Goederenvervoer: De Brabantse infrastructuur krijgt relatief veel goederenvervoer te verwerken. Het is daarbij van belang om alternatieven beschikbaar te hebben voor vervoer over de weg.

De geïnventariseerde geldstromen zijn gebaseerd op een continuering van het bestaande beleid. Het schema maakt één ding glashelder: de realiseerbaarheid van vele grote projecten, met name ná 2007, is nog omgeven door onzekerheid. De politieke vraag is of de huidige verdeling van beschikbare middelen voldoende aansluit bij de inhoudelijke prioriteiten zoals verwoord in het PVVP+, voldoende evenwichtig is in het licht van het totaal van onze ambities, en waar eventuele stuurruimte gevonden kan worden om daarin desgewenst bij te sturen.

Financiële 'stuurruimte'

Voor een groot deel ligt de bestemming van de beschikbare middelen al vast. Bij het ongewijzigd doorzetten van het huidige beleid is tot 2015 ca € 64 miljoen (van die € 1,7 miljard) nog 'vrij' beschikbaar als 'stuurruimte'. Die stuurruimte zit bovendien vooral aan het eind van de beschouwde perioden (2012-2015). Wanneer we er van uitgaan dat voor alle beleid/projecten waarvoor nog geen formeel besluit genomen is, cq waarvoor nog geen formele verplichtingen zijn aangegaan, nog heroverweegbaar zijn, dan ontstaat een theoretische stuurruimte van circa € 648 miljoen (ongeveer 1/3 van het totale bedrag). Het is niet erg realistisch om van dit theoretisch maximum uit te gaan. Maar het vaststellen van een nieuw PVVP is het geëigende moment om bestaande keuzes nog eens tegen het licht te houden en te bekijken waar heroverwegingen in de rede liggen. In die heroverweging zullen ongetwijfeld een aantal bestaande keuzes (her)bevestigd worden. Realistisch zou een ruime verdubbeling van de stuurruimte ten opzichte van ongewijzigd beleid mogelijk moeten zijn: tot 2015 een 'vrije' ruimte oplopend tot circa € 140 miljoen. De extra ruimte zou bijvoorbeeld gevonden kunnen worden door uit te gaan van aanbestedingsvoordelen van zo'n 10% bij het openbaar vervoer na 2010, en door vanaf 2008 (in het kader van de in het PVVP beschreven 'netwerkbenedering' en de daaruit voortvloeiende 'netwerkvisies') 20% van het budget voor aanleg en reconstructie van provinciale wegen en 20% van het budget voor de integrale regionale maatregelenpakketten uit de BDU als 'heroverweegbaar' te beschouwen. Daarnaast is het mogelijk om door vorming van een mobiliteitsfonds uit 'meevallers' (bijvoorbeeld aanbestedingsvoordelen) van mobiliteitsprojecten te 'sparen' en zo extra financiële stuurruimte te creëren.

Spanningsveld 'ambities' versus 'financiële ruimte'

Tegenover deze 'stuurruimte' staan ook ongedekte wensen en ambities waarvan er een aantal zichtbaar worden in het bijgevoegde schema. Een volledige lijst met mogelijke prestaties voor de komende vijf jaar zijn in beeld gebracht in 'Kiezen en uitvoeren, aanzet tot een dynamische beleidsagenda'.

Zolang het totale budget niet verruimd wordt, zal iedere keuze voor een bepaalde besteding andere bestedingen uitsluiten. Bijdragen van de Provincie aan OV-netwerk BrabantStad, Bereikbaarheid BrabantStad en voor Goederenvervoer op het nationale schaalniveau gaan al snel ten koste van projecten binnen de cluster 'regionaal mobiliteitsbeleid' inclusief de aanleg en reconstructie van de eigen provinciale wegen. De keuze voor meer eigen provinciale infraprojecten beperkt andersom de ruimte om Rijksprojecten met provinciaal geld over de streep te trekken.

Voorbeeld van een mogelijke heroverweging:

Stel dat de binnenkort gereedkomende 'regionale netwerkvisie Midden-Brabant' uitwijst dat aanpak van de N65 (Tilburg – 's-Hertogenbosch) urgenter dan wel effectiever is dan de aanpak van de N261 (Tilburg – Waalwijk), dan is de politieke vraag of de Provincie haar geld dan niet beter in de N65 zou kunnen steken, ondanks het feit dat dit een weg van het Rijk is!

Besluitvormingstraject

Op dit moment is het nog te vroeg om financiële beslissingen te nemen over de uitvoering van het PVVP+. Zoals aangegeven bevat deel 2 van de consultatienota 'Kiezen en uitvoeren, aanzet tot een dynamische beleidsagenda' nog een groslijst aan mogelijke prestatiedoelen. De consultatiefase is primair bedoeld om te kijken over welke activiteiten wij met partners tot overeenstemming kunnen komen voor concrete uitvoering. De consultaties over taken, rollen en verantwoordelijkheden voor de verschillende beleidsonderdelen moeten dan ook een financiële component bevatten. Na de consultatiefase zullen we een scherper zicht moeten hebben op de kosten en de realiseerbaarheid van de verschillende onderdelen van de dynamische beleidsagenda. In het dan op te stellen 'ontwerp-PVVP' zullen we dan ook keuzes moeten maken over wat we in Noord-Brabant wél en niet op gaan pakken in de komende vijf tot vijftien jaar.

Kaderstellende discussie Statencommissie EMG

Met de Commissie EMG is afgesproken om een kaderstellende discussie te voeren over de financiële aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid. Aanleiding daartoe is de ontschotting van een aantal doeluitkeringen van het Rijk naar één brede doeluitkering. Dit biedt de Provincie de gelegenheid om vanuit eigen opvattingen nog eens te kijken naar de prioriteit van de verschillende beleidsonderdelen ten opzichte van elkaar. Om deze kaderstellende discussie te faciliteren geven wij inzicht in de mate van heroverweegbaarheid van de verschillende budgetten (zie hierboven). Voor de Commissiebijeenkomst willen wij nog een nadere raming geven van de kosten van de (mogelijke) beleidsambities in het PVVP+.

Conclusies

1. In de lopende bestuursperiode (t/m 2007) zijn de voor mobiliteit beschikbare budgetten ruim voldoende om de voor deze periode geplande projecten uit te voeren. De vraag hoe om te gaan met eventuele tegenvallers in de periode 2005 – 2007 zal bij de Voorjaarnota worden gezien bij de besluitvorming over de reserve Brabant 2050.
2. Voor de periode ná 2007 laat het zich aanzien dat de ambities groter zijn dan de beschikbare middelen. Dat wordt dus kiezen.
3. Daar waar voor grotere projecten nog geen middelen gereserveerd zijn, zal het toekennen van middelen aan deze projecten gezien de geringe hoeveelheid vrij te besteden middelen, bijna onvermijdelijk ten koste gaan van reeds geplande projecten en programma's. De vaststelling van het PVVP+ is het geëigende moment om bestaande keuzes te heroverwegen. Een heroverweging levert een vergroting van de financiële stuurruimte op, ongeacht de uitkomst van die heroverweging. Eerder gemaakte keuzes kunnen herzien maar ook herbevestigd worden. In beide gevallen is sprake van beter afgewogen keuzes.
4. Het verdient aanbeveling om zo snel mogelijk te komen tot een provinciaal investeringsfonds voor mobiliteitsprojecten waarin alle meevallers op lopende projecten worden gestort. Dit fonds kan dienen voor investeringen in meerjarige projecten en programma's die ná de lopende bestuursperiode gewenst zijn.
5. Het bestuursakkoord voor de periode 2008-2011 is de aangewezen gelegenheid om op basis van de conclusies uit bovengenoemde heroverweging te beslissen of extra financiële middelen nodig zijn voor (bijdragen aan) concreet te benoemen projecten of programma's. Het PVVP+ (vast te stellen begin 2006)

zal dus richting geven aan de inzet van de provinciale middelen in de volgende bestuursperiode.

6. Wanneer financiële middelen onvoldoende beschikbaar komen worden de ambities van dit PVVP+ naar beneden bijgesteld.

**Indicatief overzicht van de geldstromen Verkeer en Vervoer,
januari 2005**

OV-netwerk BrabantStad

Periode	Projecten	Rijk	Provincie	B5/SRE
2004 - 2007*)	oa. NSP-Breda, Philias, Brandevoort, Reeshof	MIT 2005: 100		
	Eerste tranche investeringsprogramma	pm	30	77
2008 - 2011	oa. Spoorzone Tilburg	MIT 2006: pm VROM: ?	pm	pm
2012 - 2015		MIT 2006: pm	pm	pm

Alle bedragen indicatief in miljoenen Euro's



Beschikbare middelen Verkeer

(inclusief gedecentraliseerde Rijksgelden en Rijksb

Periode	Beschikbaar	cc
2004 - 2007*)	590	
2008 - 2011	570	
2012 - 2015	590	
Totaal	1.750	

Alle bedragen indicatief in miljoenen Euro's

Bereikbaarheid BrabantStad

Periode	Projecten	Rijk	Provincie	B5/SRE/ Regio
2004 - 2007*)	tangenten	MIT 2005: ?	72	??
	PPS A59	pm	70	
	A4-zuid	61+ pm	20**)	7
na 2008 (niet limitatief)	tangenten	??	35	??
	PPS A59	pm	126	
	BOSE	50	0	pm
	N69	0	0	pm
	A27	pm	0	0
	A2	57 - 162	0	0
	N65	pm	0	0
	Bereikbaarheid Moerdijkse Hoek	pm	pm	0
	Aanpak gezondheid/luchtkwaliteit	0	pm	pm
	Eindhoven Airport	0	pm	pm

Alle bedragen indicatief in miljoenen Euro's



Regionaal mobiliteitsbeleid

Periode	projecten	Rijk	Provincie	Regio
2004 - 2007*)	GGA	nvt.	43	43
	OV-consessies/PvM		180	0
	Provinciaal wegbeheer		185	pm
2008 - 2011	GGA	nvt	52	52
	OV-consessies		245	0
	Provinciaal wegbeheer		140	pm
2012 - 2015	GGA	nvt	52	52
	OV-consessies		250	0
	Provinciaal wegbeheer		150	pm

Alle bedragen indicatief in miljoenen Euro's

Verkeer & Vervoer Provincie

Rijksbijdrage tbv PPS A59(III)

Stuurruimte bij continuering beleid	Stuurruimte theoretisch maximaal	Stuurruimte bij realistisch her-overwegen
-	1	-
14	227	40
50	420	100
64	648	140

**Goederen**

Periode	projecten	Rijk	Provincie	Regio
2004 - 2011	Kanalen	312	30	39
Na 2012	Goederenruit Zuid-Nederland: Vera/RoBel, IJzeren Rijn, Zuidtak-Betuwelijn	(MIT 2014)	0	0
	Spoorzone Roosendaal	??	pm	pm

Alle bedragen indicatief in miljoenen Euro's

*) In de cijfers voor deze periode zijn de bedragen voor 2004 onvolledig. In de meeste gevallen zijn slechts de uit 2004 nog resterende middelen opgenomen. Vanwege het indicatieve karakter van de cijfers maakt dit voor het totaalbeeld weinig uit.

**) Dit bedrag moet in mindering worden gebracht op de budgetten voor provinciaal wegbeheer.