

Amersfoort, 12 April 2019

Aan: De informateur voor een nieuw GS Noord-Brabant
CC: Provinciale Staten Noord-Brabant

Betreft: **#OVmaal2 in het Collegeprogramma 2019-2023**

Geachte mevrouw Huijbregts-Schiedon,

De groeiende mobiliteit in Noord-Brabant vraagt voor de komende vier jaar ingrijpende politieke keuzes. Economische groei, de bouw van ruim honderdduizend nieuwe woningen en veel meer toerisme veroorzaken een enorme groei van de mobiliteit terwijl nu al de capaciteitsgrenzen zijn bereikt, op de weg, op het spoor en in de binnensteden.

Het Klimaatakkoord bepaalt dat voor 2030 8 miljard zakelijke autokilometers minder moeten worden gereden om de CO2 uitstoot van personenauto's te verminderen. Samen met grote werkgevers en beheerders van bedrijfsconcentraties kan de provincie bijdragen aan deze drastische vermindering van het woon-werkverkeer per auto. De provincie geeft samen met ASML, het ministerie en de gemeenten Eindhoven en Veldhoven het goede voorbeeld wat er mogelijk is. In een kort tijdstbestek van twee tot vier jaar wordt een substantiele impuls gegeven aan een duurzame transitie in de mobiliteit door te investeren in fietsvoorzieningen, extra openbaar vervoer (OV) en verbeteringen in de ketenmobiliteit. Tegelijk worden hiermee de files aangepakt.

Met de opening van de HSL Zuid is Brabant 10 minuten dichterbij Rotterdam gekomen. Steeds meer reizigers ontdekken het gemak van de tienminutentrein vanaf Eindhoven en 's-Hertogenbosch richting Utrecht. Op veel andere verbindingen in Brabant is de frequentie echter laag, de reistijd lang of ontbreekt zelfs een goede OV-voorziening terwijl de vervoervraag wel hoog is. Dit is ook terug te zien in het gebruik. Het totale aandeel in de modal split van openbaar vervoer, wandelen en fietsen was in Noord-Brabant in 2017 slechts 18,3%. Hiermee scoort Noord-Brabant bijna 10% lager dan Noord-Holland en Utrecht en staat de provincie slechts op de 9^e plek van alle provincies als het gaat om het aandeel duurzame mobiliteit (bron: CBS).

Rover ziet veel kansen in Noord-Brabant om het OV te gebruiken als oplossing voor de toenemende mobiliteitsvraag. Dit vraagt wel een forse uitbreiding van de capaciteit en kwaliteit van het OV, zowel trein als bus. Dan is verdubbeling van het OV-gebruik mogelijk: #OVmaal2.

De provincie heeft hiervoor een eerste verantwoordelijkheid. Rover doet u in bijgaande notitie 6 suggesties voor het beleidsprogramma voor het college van GS 2019-2023 om #OVmaal2 in Noord-Brabant te bereiken. Uiteraard zijn wij bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

OV maal twee!

Actiepunten Openbaar Vervoer Noord-Brabant 2019-2023

Er zijn volop kansen voor een beter OV in Noord-Brabant. Het grootste deel van de verplaatsingen is binnen 40 km vanaf huis of werk. Bij drukke vervoersstromen liggen daarom grote mogelijkheden om het OV en de elektrische fiets de meest aantrekkelijke keuzes voor de reiziger te laten zijn. Hierin investeren biedt de oplossing voor de groeiende vraag naar mobiliteit. Ga daarom in Noord-Brabant voor **"OV maal twee"**, zowel in kwantiteit als kwaliteit. Een eenvoudig tariefsysteem voor bus en trein is hierbij een belangrijke voorwaarde. Zorg dat overstappen tussen auto, fiets en OV geen hindernis meer is. Ga uit van één mobiliteitsnetwerk en neem het OV als motor daarvan. Groei van het OV-budget is nodig voor realisatie van meer vrije busbanen en extra capaciteit op het Brabantse spoorwag.

Rover vraagt u daarom de volgende punten op te nemen in het collegeprogramma:

1. **Keuze voor duurzame mobiliteit bepalend voor ruimtelijke ordening**
Noord-Brabant gaat de mobiliteitskeuze voor lopen, fietsen en openbaar vervoer voor reizigers aantrekkelijker maken. Zo optimaliseren we het ruimtegebruik in de steden te optimaliseren, verbeteren we de verblijfskwaliteit, versterken we de stedelijke economie en bestrijden we de files. Nieuwe woningen worden zo veel mogelijk bij OV-knooppunten gebouwd en er komen meer overstappunten (Hubs, P+R) dicht bij huis. In samenwerking met werkgevers wordt geïnvesteerd in uitbreiding van het hoogwaardig openbaar vervoer netwerk en snelle fietsroutes om zo ruimte op de weg te maken voor essentieel vrachtverkeer en bussen. Voor grote ontwikkellocaties voor wonen of werken wordt een gegarandeerde goede OV-ontsluiting vastgelegd in de Omgevingsvisie en de daarop gebaseerde ruimtelijke programma's en verordeningen.
2. **Eén netwerk met één tarief en goede ketenvoorzieningen**
De provincie bouwt aan een frequenter, sneller, fijnmaziger, eenvoudiger en doelmatiger OV-netwerk samen met de omliggende provincies in Nederland en België. Mobiliteitsdiensten komen beschikbaar in alle dorpen, steden en wijken, van vroeg tot laat op alle dagen van de week. Treinen, bussen en aanvullend vervoer worden één netwerk met één tariefstelsel ook over concessiegrenzen heen en integrale informatievoorziening. Korte afstanden in de trein moeten op kilometerbasis berekend worden, niet met een hoog starttarief. De provincie maakt hierover afspraken met NS. Bij herinrichting van stationsgebieden krijgt de overstapkwaliteit een hoge prioriteit. De provincie zorgt voor voldoende fietsenstallingen en P&R plaatsen op de OV-knooppunten en veilige fietssnelwegen en voetpaden naar deze knooppunten.
3. **Nieuwe HOV-buslijnen over de snelweg tot diep in de steden en dorpen**
De provincie ontwikkelt samen met Rijkswaterstaat een hoogwaardig netwerk van snelwegbussen voortbouwend op het succes van de Brabantliner. Prioriteit ligt bij corridors waar het modaal splittaandeel van het OV vergeleken met andere corridors laag is terwijl er wel veel vervoervraag is. Zo komen er bijvoorbeeld nieuwe buslijnen rond Eindhoven. De werkzaamheden aan de verbreding van de A27 worden gebruikt om automobilisten te laten kiezen voor de bus (aantrekkelijke aanbiedingen, hogere frequenties). Tegelijk met de verbreding worden ook doorstromingsmaatregelen voor de Brabantliner gerealiseerd.

Ook in de steden wordt geïnvesteerd in hoogwaardig OV. In onder meer Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch komen meer vrije busbanen en wordt voorrang bij kruispunten geregeld. Dit maakt de reistijd korter en de exploitatie goedkoper. Jaarlijks wordt een top 10 opgesteld van locaties waar de doorstroming van bussen moet worden verbeterd. Gemeenten en provincie lossen deze knelpunten vervolgens op.

4. **Bouwen aan Brabantrail**

Deze collegeperiode zet de provincie zich in voor realisatie van een systeemsprong op het spoor in Brabant met kortere reistijden voor de Intercity's binnen de provincie, verbetering van de aansluitingen op de Sprinters, tenminste elk kwartier een trein op elk station in de provincie¹ en een snelle verbinding van Breda en Tilburg naar Utrecht. De provincie gaat om deze verbeteringen mogelijk te maken samen met het Rijk investeren in uitbreiding van de spoorinfrastructuur. De provincie doet hiervoor in 2019 een aanbod aan het Rijk. Doel is de volgende projecten voor 2030 te realiseren: spoorverdubbeling Breda-Tilburg (inclusief vrije kruising Tilburg en perron spoor 2 Breda), 2e fly-over Liempde, spoorverdubbeling Eindhoven-Helmond, extra perron Eindhoven, vrije kruising Eindhoven Tongelre, keerspoor Deurne en verdubbeling spoorbrug Ravenstein. De provincie lobbyt daarnaast bij het Rijk voor duidelijke afspraken in de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2035 over de realisatie van de extra treinen. Voor het mogelijk maken van extra en snellere Intercity's naar Den Haag en Utrecht steunt de provincie de inzet van buurprovincies voor spoorverdubbeling Houten-Geldermalsen en Delft-Schiedam.

5. **Meer verbindingen met Antwerpen en Düsseldorf**

Om Noord-Brabant beter internationaal te ontsluiten zetten we bij het Rijk voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2035 in op een rechtstreekse Intercity van Eindhoven naar Antwerpen (zo mogelijk te koppelen aan de Intercity naar Düsseldorf). Door deze verbinding 2x per uur te bieden wordt de verbinding Breda-Noorderkempem-Antwerpen veel aantrekkelijker voor forenzen. De provincie zet zich ook in voor een verhoging van de frequentie naar twee keer per uur tussen Roosendaal en Antwerpen. De Intercity naar Düsseldorf moet een extra trein worden en niet ten koste gaan van binnenlandse Intercity's.

6. **Investerings bekostigen uit grondexploitaties**

Voor bekostiging van de noodzakelijke investeringen in het trein-, bus- en fietsnetwerk van Noord-Brabant worden met gemeenten en ontwikkelaars afspraken gemaakt deze te dekken uit de grondexploitaties van alle nieuw te bouwen woningen in Noord-Brabant². Zo komt per nieuwbouwwoning, afhankelijk van het type, gemiddeld 10.000 euro beschikbaar. In ruil kunnen parkeernormen worden verlaagd. De provincie stelt een zelfde bedrag als cofinanciering beschikbaar. Met dit bod wordt ook het Rijk overgehaald mee te investeren. Zo kan 1 miljard euro uit grondexploitaties leiden tot 2 tot 4 miljard investeringen in de infrastructuur in Noord-Brabant.

¹ In de huidige plannen van ProRail blijft de frequentie van de Sprinters tussen Dordrecht en Helmond en tussen Oss en Wijchen tot 2030 slechts 2x per uur. Om het OV-aandeel in de modal split op afstanden van 10 tot 40 km te verhogen is juist ook op de kleinere stations een hoogfrequent aanbod nodig.

² Als woningen worden gebouwd is in de grondexploitatie meestal de bekostiging van parkeren op eigen terrein of in de openbare ruimte meegerekend. Voor het OV is echter niets geregeld. En dat terwijl extra auto's een grote druk leggen op het (provinciale) wegennet. Gezien de enorme woningbouwopgave en de beperkte beschikbare ruimte is dit systeem niet meer houdbaar.