

## **Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling**

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

De ambities voor doorontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem staan onder druk. De continu veranderende omgeving vragen om een hoge mate van adaptiviteit om de noodzakelijke stappen voor de 4 netwerken wegennet, OV- en fietsnetwerk, en goederencorridors te kunnen zetten.

Tijdens het afgelopen BO-MIRT zijn afspraken gemaakt over de inzet van restbudgetten van de gepauzeerde projecten op het rijkswegennet (A2 Deil - Vught, A58 Breda – Tilburg en Galder – st.-Annabosch en A67 Leenderheide – Geldrop) als gevolg van herprioritering van het Mobiliteitsfonds voor mobiliteitspakketten om de overlast voor omwonenden te beperken, de veiligheid te vergroten en de doorstroming op het lokale wegennet te verbeteren. De aanpak van de A58 Tilburg – Eindhoven wordt als onderdeel van de Brainportdeal wel zo snel als mogelijk gestart bij voldoende budget, capaciteit en stikstofruimte. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk. We denken mee in het zo snel als mogelijk wegnemen van de barrières in het oppakken van de uitvoering.

Reconstructies op provinciale infrastructuur zijn na de tijdelijke stop van de vergunningverlening Natuur, al dan niet met beperkte aanpassingen, terug opgestart. In 2025 wordt o.a. de 2e fase van de reconstructie N282 Rijen - Hulten - Reeshof gerealiseerd en wordt verder gewerkt aan de N285 Noordelijke randweg Zevenbergen. De realisatiekosten van veel infraprojecten vallen door de vertraging en extra maatregelen (o.a. fasering en inzet elektrisch materieel) wel hoger uit. Voor het project N629 Oosterhout - Dongen worden nieuwe stikstofberekening gemaakt en wordt in de 1e helft van 2025 een besluit genomen over het vervolg. Voor de N279 zijn de Staten geïnformeerd over de eerste tussenresultaten van het participatietraject. Op basis hiervan wordt in 2025 de Notitie Detail en Reikwijdte opgeleverd als basis voor verdere besluitvorming.

Het OV- en het fietsnetwerk zijn belangrijk voor de mobiliteitstransitie en hard nodig voor de verstedelijkingsstrategie NOVEX stedelijk Brabant. De ambities liggen vast in het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). 2025 staat in het teken van een aantal belangrijke keuzes. Zo wordt nu op basis van de tracékeuze voor HOV4 Eindhoven uit 2024 een voorontwerp met kostenraming uitgewerkt gericht op een investeringsbesluit in 2025. Voor de spoorknopen Eindhoven en Bosch Centraal werken we toe naar een besluit over een voorkeursvariant. Er zal voor Bosch Centraal ook nog gezocht moeten worden naar aanvullende middelen, want de huidige varianten kunnen namelijk niet binnen het budget gerealiseerd worden. Samen met het Rijk zijn we bezig om eind 2025 het mogelijk te maken om op bepaalde trajecten van de A67 en later de A2 en A50 bussen op de vluchtstrook te laten rijden. Deze aanpassingen zijn bedoeld om het OV rond Eindhoven betrouwbaarder te maken én om zo ook de drukte op de wegen te verminderen.

In 2025 werken we gestaag aan de uitbreiding van het (snel-)fietsnetwerk in Brabant. Zo openen we het grootste deel van de F2 Zaltbommel – 's-Hertogenbosch, vordert de realisatie van de F58 tussen Rijen en Breda, is gestart met de realisatie van de F629 Dongen – Oosterhout en gaan we het laatste stuk van de F270 Eindhoven-Helmond realiseren. Met de positieve uitspraak van RvS inzake de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) is de realisatie van de route 's-Hertogenbosch - Waalwijk ook weer een stapje dichterbij.

Voor de doorontwikkeling van de goederencorridor is er met het ondertekenen van de bestuurs-overeenkomst voor de Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal na jaren zicht op de realisatie van het toekomstbestendig maken van de belangrijke goederenvervoerverbinding met de haven Rotterdam. Naar aanleiding van een motie werken we nu een actieplan truckparkings uit.

Met de stedelijke regio's zijn Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) opgesteld.

Daarnaast wordt vanuit SmartwayZ.NL gewerkt aan het opstellen van een Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) voor heel Zuid-Nederland. Deze wordt in gezamenlijkheid met alle partners opgeleverd in 2025. Via de Programmering Mobiliteit 2025-2044 is inzicht gegeven in de mobiliteitsportefeuille. De mobiliteitsopgave is onverminderd groot en de middelen beperkt. Dat vraagt voortdurend om scherpe keuzes. Daarnaast werken we een propositie uit voor Zuid-Nederland voor een beroep op deel van de € 2,5

mrd. die bij het Rijk beschikbaar is voor investeringen in de infrastructuur voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwprojecten. Rond de zomer wordt de programmering mobiliteit geactualiseerd.

### Wat willen we bereiken?

**We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.**

De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten.

- De ontwikkeling van de werkelijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de freeflow reistijd (Noord-Brabant & provinciale wegen, naar typen wegen): < vorig jaar.

*\*Freeflow = reistijd buiten de spits zonder vertraging.*



De onzekerheid over de (termijn van) realisatie van een aantal infrastructurele projecten, zowel op het rijkswegennet als op provinciale wegen, verhogen de druk op het Brabantse mobiliteitssysteem. Het belang van de realisatie van de maatregelen op de andere modaliteiten neemt hierdoor toe.

### Wat gaan we daarvoor doen?

#### OV-netwerk

We werken aan de doorontwikkeling van het OV-netwerk:

- Inventarisatie van impact € 2,5 miljard beschikbaar voor woningbouw op ontwikkeling van spoorzones (o.a. Roosendaal en Oss).
- Planstudie OV-knoop Bosch Centraal gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2027).
- Besluit voorkeursalternatief Spoorknoop Eindhoven.
- Realisatie spoorzone Gilze en Rijen gestart (2026).
- HOV3 Eindhoven is gerealiseerd.
- Voorlopig ontwerp (VO) voor HOV4 Eindhoven is vastgesteld.

Uitvoering van rijksprojecten (derden):

- Start voorbereiding / uitvoering PHS: tijdelijk spoor en tijdelijk station Vught in gebruik in 2025 (oplevering: 2030).
- Realisatie Maaslijn door derden (provincie niet risicodragend): start uitvoering (oplevering in: 2027).
- Deelprojecten Bus op de Vluchtstrook zijn gerealiseerd: A2 / A67 (2025) en A50 (2027).



#### Wegennet

Provinciaal wegennet:

- Er is een besluit genomen over een vervolg voor de N279 Veghel – Asten n.a.v. het ontwikkelperspectief: Notitie Detail en Reikwijdte (NDR) gereed in 2025.
- Er is een besluit genomen over een vervolg voor de N629 Dongen – Oosterhout n.a.v. het pauzeren voor onbepaalde tijd.
- Project N282 Rijen – Hulten – Reeshof is opgeleverd.
- Project N285 Noordelijke randweg Zevenbergen is opgeleverd (2027).

Rijkswegennet:

- Het korte termijn maatregelenpakket N65 is vastgesteld.
- Oplevering van de versnelde aanpak van knooppunt Hooipolder (onderdeel van verbreding A27) in 2026.



De (ontwikkelingen omtrent) wet- en regelgeving over stikstof blijft grote invloed hebben op (de uitvoering van) infrastructurele projecten.

#### **(Snel-)fietsroutenetwerk**

- Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we een netwerk van snelfietsroutes: snelfietsroutes van het programma Fiets in de Versnelling 2016-2020 zijn gerealiseerd (6 in 2025, 7 in 2026 en 9 in 2027).
- Alle afspraken over hoofdfietsnetwerk MMMP's n.a.v. BO-MIRT 2024 zijn uiterlijk 2026 vertaald naar bestuursovereenkomsten (RMP 2026 en 2027).



Ondanks dat met een positieve uitspraak Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) een belangrijke belemmering voor de realisatie van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Waalwijk is weggenomen, blijft het inpassen van snelfietsroutes en routes uit het hoofdfietsnetwerk in de omgeving complex vanwege o.a. de afhankelijkheid van (capaciteit bij) gemeenten, financiële middelen en stikstof.

#### **Goederencorridor**

Goederenvervoer richt zich met name op de verduurzaming en ketenoptimalisatie op de corridors Rotterdam – Venlo en Amsterdam – Antwerpen:

- Definitief besluit over verbetering en optimalisatie haven Loven Tilburg in 2025.
- Gunning uitvoering Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal in 2026 (oplevering: ntb).
- Realisatiepacten Tilburg en Moerdijk zijn gerealiseerd (2027).



#### **Wat willen we bereiken?**

**We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.**

Het aantal multimodale ketenverplaatsingen\* in personen- en goederenvervoer in Brabant is in 2030 verdubbeld ten opzichte van 2019.

- Ontwikkeling modal split in het personenvervoer van weg naar openbaar vervoer en fiets (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar
- Ontwikkeling modal split in het goederenvervoer van weg naar spoor en water (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar

*\*Bij multimodale ketenverplaatsing is er sprake van een combinatie van meerdere (duurzame) vervoerwijzen voor één verplaatsing. Modal split houdt de verdeling in tussen modaliteiten.*



#### **Wat gaan we daarvoor doen?**

##### **Ontwikkeling knooppunten / mobiliteitshubs**

- Er is een besluit over het voorkeursalternatief voor station Eindhoven n.a.v. het MIRT-onderzoek.
- Er zijn minimaal 2 mobiliteitshubs gerealiseerd in de Brainportregio (2027).



De gewenste oplossingsrichtingen voor de multimodale knopen Eindhoven en 's-Hertogenbosch passen niet binnen de huidige financiële ruimte.

### Mobiliteitspakketten

- In 2025 is het maatregelenpakket De Run uitgevoerd.
- Afspraken mobiliteitspakketten voor stedelijke regio's Tilburg - Breda, 's-Hertogenbosch, Bergen-op-Zoom – Roosendaal en Metropool Regio Eindhoven (MRE) bij BO-MIRT 2024 zijn uiterlijk in 2026 vertaald in de Regionale Mobiliteitspakketten 2026 en 2027 (RMP's).



### Multimodaal goederenvervoer

- Er zijn minimaal 3 geschikte locaties voor Clean Energy Hub's (CEH's) voor weg of binnenvaart gerealiseerd (1 in 2025, 2 in 2026 en 3 in 2027).



### Smart Mobility

- Het werkprogramma SmartwayZ.NL 2024-2027 is vastgesteld.
- Het werkprogramma SmartwayZ.NL is uitgewerkt en opgenomen in de begroting 2025.
- De Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) op hoofdlijnen (BO-MIRT 2024) met het Rijk is uitgewerkt en vastgesteld bij BO-MIRT 2025.



Het streven is nog steeds om bij BO-MIRT 2025 de MMA vast te stellen. Verschillende onzekerheden, discussies en afhankelijkheden beïnvloeden dit proces. De richting van de verdere uitwerking is reeds vastgesteld:

- De MMA is het gezamenlijke kader van alle betrokken overheden (gemeenten/regio's, provincies, IenW) om de komende jaren (wederkerige) afspraken te maken over de realisatie van projecten, rekening houdend met ruimtelijke, economische en de sociaal-maatschappelijk uitdagingen waar Zuid-Nederland voor staat;
- De MMA moet op het schaalniveau van Zuid-Nederland een afweging mogelijk maken tussen kansrijke multimodale mobiliteitsmaatregelen voor personen- en goederenvervoer (fiets, OV, wegen, spoorwegen, vaarwegen en buisleidingen) op systeemniveau (zowel fysiek als beleidsmatig) die bijdragen aan het bevorderen van de brede welvaartsdoelen en het faciliteren van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie;
- En dit uitgezet in de tijd, onderverdeeld in korte termijn (-2030), middellange termijn (2030-2035) en lange termijn met als eindpunt 2040;
- Al bestaande afspraken tot en met 2024 worden als uitgangspunten meegenomen in de MMA (onder andere MMMP's voor Noord-Brabant en eerdere BO-MIRT afspraken).

### Wat willen we bereiken?

#### We gaan voor mobiliteit voor iedereen.

Onderwijs-, zorg-, werk-, recreatie-, natuur- en dagelijkse voorzieningen en sociale contacten zijn in 2030 goed bereikbaar voor iedereen.

- Ontwikkeling van de nabijheid van voorzieningen in verschillende type regio's en voor verschillende type modaliteiten.



Door de toenemende druk op het mobiliteitssysteem staat ook de nabijheid van voorzieningen onder druk. Met de introductie van Bravoflex per 1 januari in West-Brabant verwachten we een verbetering. Vanaf 2026 volgt Bravoflex in de andere twee concessiegebieden.

### Wat gaan we daarvoor doen?

#### Toegang tot mobiliteit

We stimuleren dat elke Brabander in de gelegenheid is om te fietsen en dat ook zo lang mogelijk kan blijven doen. Daartoe faciliteren we voor de fietsende ouderen het programma Doortrappen van het ministerie van IenW: in 2027 minimaal 45 gemeenten (=80% van de Brabantse gemeenten) die meedoen met Doortrappen.



### Wat willen we bereiken?

#### We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit

We zorgen in Noord-Brabant dat de overlast van verkeer geminimaliseerd wordt door in te zetten op stille voertuigen en infrastructuur.

- Ontwikkeling aantal objectief geluidgehinderden waar de wettelijke geluidnormen worden overschreden (provinciale wegen): aantal < vorig jaar.



### Wat gaan we daarvoor doen?

#### Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

- Realiseren Schaa sprong Fiets: 20% meer fietsers (op de snelfietsroutes in 2027 tov 2017) in samenwerking met de Brabantse gemeenten. Hiermee dragen we bij aan de doelstelling van drie extra gezonde levensjaren voor de Brabantse burger.
- Fietsstimulering via werkgevers: 300 in 2025 die fiets stimuleren in hun organisatie via Sjees gangmakers.



### Ontwikkelingen en onzekerheden

- Het pauzeren van een aantal rijkswegenprojecten en de herprioritering van het Mobiliteitsfonds heeft invloed op de bereikbaarheid van Brabant.
- Ontwikkelingen in wet- en regelgeving rondom stikstof en vergunningverlening en personeelskosten kunnen de realisatie én de kosten van (infrastructurele) projecten beïnvloeden.
- Onzekerheid en vertraging in de doorlooptijden bij behandeling door de Raad van State heeft invloed op de haalbaarheid en zekerheid van de planningen van projecten.
- De mate van cofinanciering door Rijk en regio kan de haalbaarheid van opgaven en projecten beïnvloeden.

- De wijze van financieren van de afspraken met de regio in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's en de regelgeving rondom de lastneming kan het ritme van de besteding van de provinciale begroting beïnvloeden. Hierdoor kan onder- of overbesteding ontstaan in een specifiek jaar. We zijn hierin in belangrijke mate afhankelijk van (de uitvoering door) gemeenten.

## Financieel overzicht

| Bedragen x € 1.000         |                       |             |                       |
|----------------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|
| 9. Mobiliteitsontwikkeling | Begroting t/m wijz. 3 | Wijziging 4 | Begroting t/m wijz. 4 |
| Lasten                     | 226.182               | -78.332     | 147.849               |
| Baten                      | 192                   | 2.463       | 2.655                 |
| Saldo baten en lasten      | 225.989 N             | 80.795 V    | 145.194 N             |