

## **Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling**

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

We werken aan de (door-)ontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem vanuit een viertal robuuste en betrouwbare netwerken (OV-netwerk, wegennet, fietsnetwerk en goederencorridor) die we goed met elkaar verbinden tot een samenhangend systeem. De ambities voor de verschillende netwerken zijn vastgelegd in het beleidskader mobiliteit Koers 2030.

En die doorontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem is enorm belangrijk. Want er ligt een grote mobiliteitsopgave om de woningbouw- en verstedelijkingsopgave mogelijk te maken en die om enorme investeringen in de komende jaren vraagt. Duidelijk is dat niet alles kan zowel qua financiële middelen als in de uitvoering. Daarom moeten we scherpe keuzes maken met een focus op wat wel kan.

De realisatie van wegenprojecten is en blijft de komende jaren lastig o.a. in verband met de stikstofproblematiek en vanwege de herprioritering van het mobiliteitsfonds door het Rijk.

We blijven bij het Rijk hameren op hun verantwoordelijkheid en het belang voor het Brabantse mobiliteitssysteem om een aantal rijksprojecten zo snel als mogelijk weer op te starten.

Gelukkig kan bij een aantal provinciale projecten, soms met aanpassingen, de realisatie wel door zoals bij de N282 Rijen – Tilburg en de N285 Noordelijke randweg Zevenbergen. Voor een aantal andere projecten streven we ernaar om in 2025 vervolgstappen te zetten in de besluitvorming over o.a. de N279 Veghel - Asten en N629 Dongen - Oosterhout.

Om de impact van de pauze van een aantal wegenprojecten te beperken en de verstedelijkingsopgave te kunnen faciliteren is extra inzet op de mobiliteitstransitie naar actieve en gedeelde vormen van mobiliteit nodig. De ambities liggen vast in het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). Maar ook gedragsmaatregelen en innovaties o.b.v. het werkprogramma SmartwayZ.NL 2024-2027 zijn belangrijk. De focus van de provinciale inzet is daarmee gericht op de spoedige realisatie van de afspraken met het Rijk in de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) met vertaling ervan naar de regio's via de Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's). Met de nieuwe OV-concessie en flexvervoer in West (begrotingsprogramma 08) zetten we een belangrijke stap in de transitie naar gedeelde mobiliteit. Een randvoorwaardelijke basis voor de uitwerking van de MMMP's. Via deze MMMP's werken we aan doorstromingsmaatregelen en knooppuntontwikkeling om samen met een aantal spoorse opgaven van het Rijk een schaa sprong van het OV te kunnen realiseren. Er zal besluitvorming plaatsvinden over het voorkeursalternatief voor spoorknoop Eindhoven naar aanleiding van de MIRT-verkenning en een inventarisatie van de impact van aanvullende woningbouwlocaties (Roosendaal en Oss) op de spoorzones. Er wordt een start gemaakt met de uitvoering van de Maaslijn en de HOV3 verbinding in Eindhoven wordt opgeleverd. Fiets richt zich naast de realisatie van het hoofd fietsnetwerk via de afspraken in MMMP's op de fiets in de keten, dus ook fietsparkeren (hiervoor komen Europese middelen beschikbaar) en fietsstimulering.

Op de goederencorridor richten we ons op de uitvoering van de projecten uit de realisatiepacten voor Tilburg en Moerdijk als bovenregionaal goederenknooppunt op de corridor.

Een meerjarig en gedetailleerd inzicht in de mobiliteitsprojecten en –opgaven wordt gegeven via de programmering mobiliteit 2025-2044.

## 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.*

## 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).

### 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).

### 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.

### (Snel-)fietsrouten netwerk

- 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).

## 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?

### 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.

### 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).

### 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).

### 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).

## 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.

## 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 Schaalsprong 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.

## Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

Beleidskader:

- Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030

Uitvoeringsagenda's:

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur 2023-2027 (KOPI)
- OV-visie "Gedeelde mobiliteit is maatwerk"
- Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP)

## Inzet verbonden partijen

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit begrotingsprogramma worden binnen het programma geen verbonden partijen ingezet.

## Ontwikkelingen en onzekerheden

- Het on-hold zetten van een aantal projecten op rijksinfrastructuur en de herprioritering van het mobiliteitsfonds heeft invloed op het mobiliteitsnetwerk in Brabant.
- Ontwikkelingen in wet- en regelgeving rondom stikstof en vergunningverlening kunnen de realisatie en 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 plannings van projecten.
- De mate van cofinanciering en het ter discussie stellen van toegezegde cofinanciering door Rijk en regio kan de haalbaarheid van opgaven en projecten beïnvloeden.
- Vanwege het tijdelijk pauzeren van de reconstructie N65 vindt er een afrekening plaats die leidt terugbetaling. De effecten ervan kunnen niet volledig verwerkt worden in de bijgestelde begroting. Hierdoor zal er sprake zijn van onderbesteding.
- Herprioritering bij spoorinfra door Rijk kan gevolgen hebben op de haalbaarheid van een aantal opgaven.

## Wat mag het kosten?

### Toelichting op de verschillen tussen begroting 2025 en begroting 2024

De meerjarige begroting voor het begrotingsprogramma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit is opgebouwd op basis van gemaakte afspraken met partners en is sterk afhankelijk van de (meerjarige) plannings van de opgaven en projecten. De middelen zijn beschikbaar in de reserves Verkeer & Vervoer en reserve Spaar- &

Investeringsfonds (SIF) en worden op basis van het verwachte uitgavenpatroon op de meerjarige begroting geraamd. Via een structurele toevoeging aan reserve Verkeer en Vervoer van circa € 35 mln. en van circa € 68 mln. t/m 2034 aan de reserve Spaar- en Investeringsfonds (SIF) worden de uitgaven gedekt. De toevoegingen aan de reserves worden verantwoord onder programma 31 Algemeen financieel beleid. In het kader van het bestuursakkoord is bij de Perspectiefnota 2025 om de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) met 4 jaar te verlengen t/m 2034.

### **Lasten**

In 2025 is totaal € 215,5 mln. aan programmalasten op de begroting geraamd (€ 147,6 mln. meer dan in de bijgestelde begroting 2024). De geraamde bedragen zijn bestemd voor o.a. meerjarige uitgaven voor verschillende projecten als Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught (€ 59,0 mln.), bijdrage aan Maaslijn (€ 10 mln.), snelfietsroutes (€ 8,5 mln.) en de financiering van verschillende afspraken van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (€ 15 mln.) en MIRT-afspraken over mobiliteitspakketten en gebiedsopgaven (€ 62,2 mln.). De bijdrage in de aanpak van de rijksweg A67 (€ 38,7 mln) staat vooralsnog op de begroting geraamd in afwachting van een besluit over hoe nu verder.

Tenslotte worden er uitgaven gedaan voor een aantal reconstructieprojecten op de provinciale wegen. In 2025 is totaal ongeveer € 250 mln. aan provinciale projecten geraamd. Hiervan is € 48,3 mln geraamd voor verschillende kleinschalige reconstructies van provinciale wegen ter verbetering van de verkeersveilige inrichting, de leefbaarheid en de doorstroming zoals N270 Helmond – Well en Helmond – Walsberg, N629 Dongen - Oosterhout en N285 Randweg Zevenbergen. Na het pauzeren vanwege het tijdelijk stopzetten van de vergunningverlening in Brabant zal bij een aantal projecten moeten blijken of en wanneer exact de projecten uitgevoerd kunnen worden. Ook is er een investeringskrediet voor de realisatie van de busremise in Breda (€ 20 mln.) geraamd. De uitgaven moeten op basis van wet- en regelgeving worden geactiveerd en afgeschreven (investeringen) en zijn via kapitaallasten op de meerjarige begroting geraamd. De dekking van de kapitaallasten is afkomstig uit de reserve. De financiële toelichting op de investeringskredieten wegen is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

### **Baten**

De totale baten 2025 zijn geraamd op € 0,2 mln., € 4,4 mln lager dan in de bijgestelde begroting 2024. In 2024 waren er inkomsten uit hoofde van een LVO-rijksbijdrage in de spoortunnel op de provinciale weg bij Rijen (€ 2,0 mln.) en geraamde inkomsten in het kader van de reconstructie van de N65 (€ 1,9 mln). Voor een uitgebreide specificatie van de projecten wordt verwezen naar de programmering mobiliteit 2025-2044.

9.

Mobiliteitsontwikkelin

g

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting 2024	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	
		2023	oorspronkelijk	na wijz.	2024	2025	2026	2027	2028
<u>Lasten</u>									
	Programmalasten	57.456 N	212.288 N	67.913 N	215.471 N	176.818 N	146.880 N	62.312 N	
	Toerekening organisatiekosten	10.663 N	5.875 N	4.069 N	7.384 N	7.120 N	6.911 N	5.361 N	
<b>Totaal Lasten</b>		<b>68.119 N</b>	<b>218.162 N</b>	<b>71.982 N</b>	<b>222.854 N</b>	<b>183.938 N</b>	<b>153.791 N</b>	<b>67.674 N</b>	
<u>Baten</u>									
	Programmabaten	19.450 V	57.728 V	4.602 V	192 V	170 V	70 V	70 V	
	Baten toerekening organisatiekosten	2.304 V	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal Baten</b>		<b>21.755 V</b>	<b>57.728 V</b>	<b>4.602 V</b>	<b>192 V</b>	<b>170 V</b>	<b>70 V</b>	<b>70 V</b>	
<b>Saldo van baten en lasten</b>		<b>46.365 N</b>	<b>160.435 N</b>	<b>67.380 N</b>	<b>222.662 N</b>	<b>183.768 N</b>	<b>153.721 N</b>	<b>67.604 N</b>	
<u>Reservemutaties</u>									
	Storting in reserves	98.465 N	116.212 N	91.678 N	102.348 N	100.362 N	105.831 N	111.826 N	
	Onttrekking aan reserves	46.907 V	177.381 V	78.084 V	236.336 V	208.829 V	194.058 V	107.427 V	
<b>Resultaat incl. reservemutaties</b>		<b>97.923 N</b>	<b>99.266 N</b>	<b>80.974 N</b>	<b>88.674 N</b>	<b>75.301 N</b>	<b>65.494 N</b>	<b>72.003 N</b>	

(bedragen x € 1.000)	Realisatie	Begr. 2024, na	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	jaarrekening 2023	wijziging	2025	2026	2027	2028
Storting in reserve	98.465 N	91.678 N	102.348 N	100.362 N	105.831 N	111.826 N
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	98.465 N	91.678 N	102.348 N	100.362 N	105.831 N	111.826 N
Onttrekking aan reserve	46.907 V	78.084 V	236.336 V	208.829 V	194.058 V	107.427 V
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	46.907 V	78.084 V	236.336 V	208.829 V	194.058 V	107.427 V
<b>Eindtotaal</b>	<b>51.558 N</b>	<b>13.594 N</b>	<b>133.988 V</b>	<b>108.467 V</b>	<b>88.227 V</b>	<b>4.400 N</b>

