

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 hard nodig met de grote mobiliteitsopgave die voor ons ligt. De vraag naar én verdichting van de mobiliteit zal flink toenemen met de woningbouwopgave (o.a. propositie [Brabant Bouwt](#)) en de verstedelijking. Om dat mogelijk te maken zijn enorme investeringen nodig en dat doen we via Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) met de regio's en de Meerjarige Mobiliteitsagenda (MMA) met het Rijk. 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. Een groot aantal rijksinfraprojecten (A2, A50, A58 Tilburg – Breda en Galder – St.-Annabosch en A67) is gepauzeerd o.a. vanwege de herprioritering van het mobiliteitsfonds. Van de projecten die wel doorgaan (A58 Tilburg – Eindhoven, N65 Vught – Helvoirt – Haaren en A2/N2 Eindhoven) is het de vraag of én op welke termijn ze gerealiseerd kunnen worden. Er zijn belemmeringen op stikstof, capaciteit en financiën.

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.

Wel is bij sommige projecten besloten om restbudgetten aangevuld met regionale cofinanciering in te zetten voor mobiliteitspakketten om de impact van het pauzeren te verminderen.

Veel van de provinciale projecten kunnen, soms met aanpassingen, wel door. Zo loopt de realisatie van de N285 Noordelijke randweg Zevenbergen en wordt een definitief besluit genomen over de aanpak van de N605 bij Volkel. Voor een aantal andere projecten streven we ernaar om vervolgstappen te zetten in het proces naar besluitvorming zoals bij de [N279 Veghel - Asten](#) en de [N284 Reusel - Hapert](#). We maken ons wel zorgen over de (termijn van de) realisatie. Een project waarvan duidelijk is dat dit op korte termijn niet tot uitvoering kan komen is de [N629 Dongen - Oosterhout](#). Er wordt gekeken welke onderdelen in 2026 wel gerealiseerd kunnen worden.

Vanwege de impasse bij een aantal belangrijke wegenprojecten in Brabant maar ook om de woningbouw- en verstedelijkingsopgave mogelijk te maken, zetten we stevig in op de mobiliteitstransitie naar actieve en gedeelde vormen van mobiliteit en mobiliteitshubs. De ambities liggen vast in het Toekomstbeeld OV 2040 ([TBOV 2040](#)) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets ([BTF](#)). Deze ambities zijn ook een belangrijke basis voor de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP) per stedelijke regio. Op basis hiervan zijn in 2026 maatregelenpakketten uitwerkt die vertaald zijn in het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) voor 2026 en 2027. De afgesproken maatregelen kunnen dus uitgevoerd worden in 2026. Dit gaat onder andere om maatregelen op het gebied van fiets, doorstromingsmaatregelen OV en ontwikkeling van mobiliteitshubs.

Met het rijk werken we samen aan een schaa sprong OV via knooppuntontwikkeling en een aantal spoorse opgaven. Ook vragen we een bijdrage van het Rijk in de schaa sprong via het OV, bijvoorbeeld via de ontwikkeling van Bus Rapid Transit op een aantal corridors. Er wordt gestart met de uitvoering van de Spoorzone Gilze en Rijen. Maar ook verwachten we in 2026 belangrijke vervolgstappen te zetten in de uitwerking en realisatie van de afspraken omtrent de knooppuntontwikkeling Bosch Centraal en van de Brainportdeal en convenant Beethoven. Er is besluitvorming over het definitieve ontwerp HOV4 in Eindhoven en start het ontwerp van de OV-Knoop Eindhoven o.b.v. een voorkeursbesluit. De investeringen in de (H)OV-infrastructuur gaan ook effect hebben op de OV-exploitatie (begrotingsprogramma 08). Zo moeten er o.a. afspraken gemaakt worden over de exploitatie van de Brainportlijn; wat ons betreft een gedeelde verantwoordelijkheid met Rijk en regio. En waar ook het bedrijfsleven een belangrijke rol heeft waar het gaat om vervoer naar werklocaties. Dit maakt onderdeel uit van de MIRT-verkenning bestaande uit A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting van de Brainport. Deze gehele MIRT-verkenning wordt in 2027 opgeleverd. Omdat de nieuwe ASML-locatie op Eindhoven BIC Noord begin 2028 wil openen, dienen de vereiste mobiliteitsmaatregelen al op korte termijn bekend zijn en wordt in 2026 gestart met de uitvoering.

We breiden het hoofd fietsnetwerk verder uit. Een aantal routes uit het Korte Termijn Pakket van de Brainportdeal wordt gerealiseerd en er kan eindelijk een start gemaakt worden met de realisatie van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Waalwijk in het kader van de Gebiedsopgave Oostelijke Langstraat (GOL). Daarnaast blijven we inzetten op fietsstimulering en fietsparkeren.

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 2026-2045](#). Daarmee zijn de lopende afspraken gedekt. Voor betekenisvolle stappen in de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem na deze bestuursperiode zijn aanvullende middelen nodig. Hiervoor kan - indien gewenst - net als eerdere malen worden besloten de voeding van de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) te verlengen.

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:

- Oplevering regionale verkenning Brainportlijn (onderdeel MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting Brainport) inclusief afspraken over exploitatie Brainportlijn (2026).
- Planstudie Spoor knoop Eindhoven gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2027).

- Definitief ontwerp voor HOV4 Eindhoven is vastgesteld in 2026 (oplevering: 2030).
- Gunning spoorzone Gilze en Rijen in 2026 (oplevering: 2029).
- Deelprojecten Bus op de Vluchtstrook zijn gerealiseerd: A50 en A2 (2026).
- Bus Rapid Transit (BRT) Breda – Gorinchem - Utrecht: Bestuursovereenkomst over realisatie Hub Sleeuwijk De Tol (oplevering: ntb)

Uitvoering van rijksprojecten (derden):

- Realisatie Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught: start bouw verdiepte ligging, station en spoor in 2026 (oplevering: 2030).
- Realisatie Maaslijn door derden (provincie niet risicodragend): oplevering in 2027.

Wegennet

Provinciaal wegennet:

- Er is een besluit genomen over het voorkeursalternatief voor de N279 Veghel – Asten n.a.v. de Notitie Detail en Reikwijdte (NDR) (2027).
- Er is een besluit genomen over vervolmaatregelen voor de N629 Dongen – Oosterhout n.a.v. het pauzeren voor onbepaalde tijd.
- Project N285 Noordelijke randweg Zevenbergen is opgeleverd (2027).
- Er is een besluit genomen over de N605 Volkel.

Rijkswegennet:

- Oplevering MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting Brainport (2027).
- Start realisatie van korte termijn maatregelenpakket N65 op basis van besluit stuurgroep (saneren aansluitingen, bermbeveiliging, geluidsschermen, herinrichting kruispunt, snelheidscontrole en fietstunnels) in 2026 (oplevering: 2030).
- Oplevering van de versnelde aanpak van knooppunt Hooipolder (onderdeel van verbreding A27) in 2026.

(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).

Goederencorridor

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

- Bestuursovereenkomst over verbetering en optimalisatie haven Loven Tilburg in 2026.
- Gunning uitvoering Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal in 2026 (oplevering: 2029).
- Realisatiepacten Tilburg en Moerdijk (BO-MIRT afspraken uit 2023 respectievelijk 2024) 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 zijn minimaal 2 mobiliteitshubs gerealiseerd in de Brainportregio (2027).
- Planstudie Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2027).
- Planstudie OV-knoop Bosch Centraal gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2027).

Mobiliteitspakketten

- Er is een besluit genomen over een mobiliteitspakket voor de A67.
- 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 uitgevoerd (2027).
- Er zijn vervolgafspraken gemaakt over de vastgestelde Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) bij BO-MIRT 2026.
- Regionale doorvertaling van [Bereikbaarheid op Peil](#) (2026).
- In het kader van de gedragsaanpak opzetten en financieren van de nieuwe uitvoeringsorganisatie Brabant Bereikbaar (2027).
- Implementeren van maatregelen in het kader van Spreiden & Mijden in samenspraak met Ministerie van IenW (2027).

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.

Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

- [Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030](#)
- [Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur 2023-2027](#)
- ['Gedeelde mobiliteit is maatwerk'](#)
- [Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027](#)

Inzet verbonden partijen

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

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 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 plannings van projecten.
- De mate van cofinanciering door Rijk en regio kan de haalbaarheid van opgaven en projecten beïnvloeden. Ook staan steeds vaker gemaakte afspraken met het Rijk ter discussie. De val van het kabinet kan het lastiger maken om op korte termijn hier terug afspraken over te maken.
- Vanwege de regelgeving rondom de lastneming van het financieren van de afspraken met de regio (o.a. in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's en bij projecten) kan het ritme van de bestedingen op de provinciale begroting beïnvloed worden. Hierdoor kan onder- of overbesteding ontstaan in een specifiek jaar. We zijn hierin in belangrijke mate afhankelijk van (de uitvoering door) gemeenten.

Wat mag het kosten?

9. Mobiliteitsontwikkeling

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting 2025	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2024	na wijz.	2026	2027	2028	2029
<u>Lasten</u>							
	Programmalasten	59.267 N	99.072 N	120.105 N	72.714 N	44.448 N	456.319 N
	Toerekening organisatiekosten	4.125 N	13.133 N	9.726 N	9.517 N	6.270 N	6.270 N
Totaal Lasten		63.392 N	112.205 N	129.831 N	82.230 N	50.718 N	462.589 N
<u>Baten</u>							
	Programmabaten	9.766 V	1.465 V	1.888 V	1.334 V	70 V	0
	Bijdrage in toerekening org. kosten	1.625 V	0	0	0	0	0
Totaal Baten		11.391 V	1.465 V	1.888 V	1.334 V	70 V	0
Saldo van baten en lasten		52.001 N	110.740 N	127.943 N	80.896 N	50.648 N	462.589 N
<u>Reservemutaties</u>							
	Storting in reserves	85.868 N	99.668 N	101.346 N	107.125 N	113.332 N	113.886 N
	Onttrekking aan reserves	61.717 V	120.417 V	149.000 V	107.564 V	72.642 V	482.789 V
Resultaat incl. reservemutaties		76.151 N	89.990 N	80.290 N	80.457 N	91.338 N	93.685 N

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) plannen 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. Voor een uitgebreide specificatie van de projecten wordt verwezen naar de [Programmering Mobiliteit 2026-2045](#).

Lasten

In 2026 is totaal € 120,1 mln. aan programmalasten op de begroting geraamd (€ 21,0 mln. meer dan in de bijgestelde begroting 2025). De geraamde bedragen zijn bestemd voor o.a. meerjarige uitgaven voor verschillende projecten als € 60,5 mln. voor Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught (€ 16,2 mln. meer dan in 2025), € 7,7 mln. bijdrage aan Maaslijn (€ 3,6 mln. meer dan in 2025), € 23,0 mln. voor de financiering van verschillende afspraken van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (€ 4,4 mln. meer dan in 2025) en € 3,4 mln. voor de realisatie van het werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027 (€ 3,3 mln. minder dan in 2025).

Tenslotte worden er uitgaven gedaan voor een aantal reconstructieprojecten op de provinciale wegen. In 2026 is totaal ongeveer € 106,7 mln. aan provinciale (onderhouds-)projecten geraamd. Hiervan is € 83,0 mln. geraamd voor verschillende (kleinschalige) reconstructies van provinciale wegen ter verbetering van de verkeersveilige inrichting, de leefbaarheid en de doorstroming zoals N285 Randweg Zevenbergen en N279 Veghel - Asten. Na het pauzeren vanwege het tijdelijk stopzetten van de vergunningverlening in Brabant is een aantal projecten weer terug opgestart. Alleen bij de N629 Oosterhout – Dongen is duidelijk dat realisatie op korte termijn niet mogelijk is.

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 egaliseringsreserve onderhoud (groot onderhoud en vervanging) en de reserve Verkeer & Vervoer en Spaar- & Investeringsfonds (reconstructie). De financiële toelichting op de investeringskredieten wegen is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

Baten

De totale baten 2026 zijn geraamd op € 1,9 mln., € 0,4 mln. hoger dan in de bijgestelde begroting 2025. Het verschil is te verklaren door verschillen in de bijdragen uit verschillende rijksregelingen. De bijbehorende lasten worden tegelijk verantwoord.