

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](#).

Als gevolg van de woningbouw- en verstedelijkingsopgave zal de vraag naar én verdichting van de mobiliteit en daarmee de druk op de Brabantse omgeving en het mobiliteitssysteem de komende jaren flink toenemen. Grootschalige woningbouw concentreert zich rondom spoorzones, de omgeving moet leefbaar blijven en er is de stormachtige ontwikkeling van de Brainportregio. Dit zorgt ervoor dat de opgave groot is. Met het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE), ontwikkeld door het programma SmartwayZ.NL, is er een instrument voor een betere koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. En ook omdat niet alles kan, moeten we keuzes maken. Daarbij kijken we naar maatregelen in samenhang (gebiedsgericht) met de nadruk op uitvoeringskracht.

Ook de impact van het pauzeren van rijksinfraprojecten in Brabant als gevolg van verschillende herprioriteringen van het Mobiliteitsfonds wordt steeds meer merkbaar. Hierdoor wordt de druk op het Brabantse mobiliteitssysteem verder vergroot. Omdat de financiële middelen zo onder druk staan bij het Rijk, zijn er daarnaast in meerdere projecten discussies over aanvullende kosten, risico's en indexatie. Daarom zijn aanvullende maatregelpakketten afgesproken (o.a. voor A58 Tilburg - Breda, A2 Deil – 's-Hertogenbosch en A67 Eindhoven - Asten), vooral gericht op het onderliggende wegennet en de mobiliteitstransitie. Vanaf 2027 worden de maatregelen uit deze pakketten geleidelijk gerealiseerd. In 2027 wordt een belangrijk besluit genomen over het Voorkeursalternatief N279 Veghel – Asten. In de [Notitie Reikwijdte en Detailniveau \(NRD\)](#) is eerder een aantal kansrijke alternatieven met voldoende oplossingsvermogen benoemd. Deze zijn verder uitgewerkt inclusief kostenraming. Voor de [N629 Dongen - Oosterhout](#) is in ieder geval duidelijk dat deze vanwege stikstof op korte termijn niet realiseerbaar is. Het pakket van overbruggingsmaatregelen wordt samen met de gemeente in 2027 uitgevoerd. De N285 Noordelijke randweg Zevenbergen is volop in uitvoering en wordt in tegenstelling tot de oorspronkelijke planning pas in 2028 opgeleverd vanwege uitloop van werkzaamheden in de treinvrije periode.

Om Brabant bereikbaar én leefbaar te houden, is versnelling van de mobiliteitstransitie (naar actieve en gedeelde vormen van mobiliteit) nodig. De OV-ambities liggen vast in het Toekomstbeeld OV 2040 ([TBOV 2040](#)). Een belangrijk deel hangt samen met de ontwikkeling van de Brainportregio. Begin 2027 wordt het voorkeursalternatief voor de Brainportlijnen vastgesteld. De Brainportlijnen bestaan uit twee netwerken: een stedelijke OV-as (TramBus) en regionale lijnen (Brabantliners) en is belangrijk voor de ontsluiting van (nieuwe) werklocaties. De Brainportlijnen heeft een sterke relatie met de MIRT-verkenning A2/N2. Maar ook met de Noord-Westelijke ontsluiting van de werklocatie BIC-Noord (onderdeel van convenant Beethoven); de uitvoering hiervan start in 2027. Voor de exploitatie van de Brainportlijnen is een [Statenvoorstel](#) voor aanvullende middelen uitgewerkt (zie begrotingsprogramma 08).

Op basis van de Bestuursovereenkomsten kan in 2027 gestart worden met de plan- en studiefase voor zowel de Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) als voor Bosch Centraal.

Er wordt een lobby opgestart voor een directe OV-verbinding Brainport – Brussel.

Om grootschalige woningbouw mogelijk te maken investeert de provincie fors in mobiliteitsmaatregelen waar in het kader van [WoMo](#) (2026) diverse Brabantse gemeenten ook rijksmiddelen voor ontvangen. Deze woningbouw concentreert zich in en rondom spoorzones. We voeren een onderzoek uit naar stationsomgevingen in relatie tot stedelijke verdichtingen (o.a. Tilburg Universiteit, Oss en Roosendaal).

We ronden de realisatie van het snelfietsroutenetwerk af. Helmond – Deurne (2027) en Gemert – Eindhoven (2028) worden opgeleverd. Via de mobiliteitspakketten worden verschillende doorfietsroutes gerealiseerd. Zo wordt er bijvoorbeeld gestart met de realisatie van Tilburg – Goirle – Hilvarenbeek als onderdeel van het pakket A58 Tilburg – Breda. De ambities voor Fiets liggen vast in het Brabants Toekomstbeeld Fiets ([BTF](#)). Fietsstimulering is onderdeel van de integrale gedragsaanpak en is structureel belegd bij de uitvoeringsorganisatie Brabant Bereikbaar.

Op de goederencorridor zijn Tilburg en Moerdijk als bovenregionale knooppunten benoemd. In 2027 wordt aanpassing van aansluiting 26 op de A17 ("De Entree" van Port of Moerdijk) opgeleverd. Hiervoor zijn extra Rijksmiddelen ontvangen.

Via de [Programmering Mobiliteit](#) worden de Staten jaarlijks geïnformeerd over projecten van de mobiliteitsportefeuille en de (financiële) vertaling van de gemaakte afspraken. De huidige afspraken zijn financieel gedekt. Besluitvorming over financiële middelen voor nieuwe ambities vindt plaats in het kader van een nieuw bestuursakkoord.

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 (2027).
- Planstudie Spookknoop Eindhoven (westelijk spooreplacement) gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2029).
- Start realisatie HOV4 Eindhoven in 2027 (oplevering: 2033).
- Start uitvoering spoorzone Gilze en Rijen in 2027 (oplevering: 2029).
- Bus Rapid Transit (BRT) Breda – Gorinchem - Utrecht: Bestuursovereenkomst over realisatie Hub Sleeuwijk De Tol (oplevering: ntb)
- Besluit over vervolg onderzoek barrièrewerking spoor Oss
- Definitief ontwerp HOV 't Zoet in Breda (2028)

Uitvoering van rijksprojecten (derden):

- Realisatie Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught: oplevering: 2031.
- 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).
- Project N285 Noordelijke randweg Zevenbergen is opgeleverd (2028).
- Start realisatie van de N605 Volkel (2029).

Rijkswegennet:

- Oplevering MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting Brainport (2027).
- Realisatie van korte termijn maatregelenpakket N65 (doorstroming, geluid en veiligheid): oplevering: 2028.

(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).
- Realisatie van 3 doorfietsroutes uit KTM1 (2027)
- Realisatie van 4 doorfietsroutes uit KTM2 (2032)
- Snelfietsroute Tilburg – Goirle – Hilvarenbeek: start realisatie in 2027 (oplevering: 2032)
- Snelfietsroutes Bergen op Zoom – Antwerpen en Roosendaal – Etten-Leur: Bestuursovereenkomst in 2027 (oplevering: ntb)
- 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:

- Gunning verbetering en optimalisatie haven Loven Tilburg in 2027.
- Start realisatie herbouw Sluis II in 2027 (oplevering: ntb).
- Realisatiepacten Tilburg en Moerdijk (BO-MIRT afspraken uit 2023 respectievelijk 2024) zijn gerealiseerd (2027).
- Opstellen business case voor minimaal 1 truckparking locatie in 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: ondergronds busstation, stationsgebouw noordzijde en fietsenstallingen) gereed (projectbesluit: 2029).
- Planstudie OV-knoop Bosch Centraal gereed (projectbesluit: 2029).

Mobiliteitspakketten

- Start uitvoering no-regret maatregelenpakket A58 Tilburg – Breda in 2027 (oplevering: 2031)
- Start uitvoering breed mobiliteitspakket A2 Deil – ‘s-Hertogenbosch in 2027 (oplevering: 2030)
- Start uitvoering multimodaal mobiliteitspakket A50 in 2027 (oplevering: 2030)

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).
- De provinciale subsidieregeling Clean Energy Hubs is operationeel.

Smart Mobility

- Het werkprogramma SmartwayZ.NL 2024-2027 is uitgevoerd (2027).
- Vaststelling van het werkprogramma SmartwayZ.NL 2028–2032.
- Uitvoering van de Roadmap Autonoom OV Zuid-Nederland: vaststellen roadmap, minimaal 1 pilot uitgevoerd en plan van aanpak opschaling (2027).
- Implementeren van maatregelen in het kader van Spreiden & Mijden in samenspraak met Ministerie van IenW (2027).
- Opleveren Ontwikkelijnen en Bekostigingsstrategie MMA (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 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.

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 nog een mogelijke 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 plannen van projecten.
- De huidige instabiliteit op het wereldtoneel zorgt voor onzekerheid over de beschikbaarheid van materialen en grondstoffen en over de prijsontwikkeling. Projecten kunnen hierdoor ineens vertragen en/of flink duurder worden.
- Afspraken over continueren programma SmartwayZ.NL na 2027 zijn nog niet gemaakt.
- 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 vanwege grote tekorten op de rijksbegroting.
- 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.

Wat mag het kosten?

9. Mobiliteitsontwikkeling

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting 2026	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2025	na wijz.	2027	2028	2029	2030
<u>Lasten</u>							
	Programmalasten	95.329 N	127.892 N	80.994 N	50.162 N	537.708 N	40.977 N
	Toerekening organisatiekosten	11.593 N	11.119 N	11.999 N	8.358 N	8.358 N	7.820 N
Totaal Lasten		106.923 N	139.011 N	92.993 N	58.519 N	546.066 N	48.797 N
<u>Baten</u>							
	Programmabaten	863 V	2.500 V	4.242 V	570 V	50.939 V	0
	Bijdrage in toerekening org. kosten	1.903 V	0	0	0	0	0
Totaal Baten		2.765 V	2.500 V	4.242 V	570 V	50.939 V	0
Saldo van baten en lasten		104.157 N	136.511 N	88.751 N	57.949 N	495.127 N	48.797 N
<u>Reservemutaties*</u>							
	Storting in reserves	426.195 N	98.201 N	85.624 N	105.905 N	113.885 N	114.638 N
	Onttrekking aan reserves	529.218 V	157.495 V	116.882 V	76.794 V	514.852 V	83.763 V
Resultaat incl. reservemutaties		1.134 N	77.216 N	57.493 N	87.061 N	94.160 N	79.671 N

Omschrijving (toelichting)

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. Voor een uitgebreide specificatie van de projecten wordt verwezen naar de [Programmering Mobiliteit 2027-2046](#).

Lasten

In 2027 is totaal € 81,0 mln. aan programmalasten op de begroting geraamd (€ 46,9 mln. (36,7%) minder dan in de bijgestelde begroting 2026). De geraamde bedragen zijn bestemd voor o.a. meerjarige uitgaven voor verschillende projecten als Maaslijn (€ 11,8 mln.), wegenoverdracht van de N625 aan gemeente Oss (€ 16,7 mln.) en afspraken Regionale Mobiliteitsprogramma's (€ 18,6 mln.). De geraamde lasten zijn lager dan in de bijgestelde begroting van 2026, omdat in 2026 een hogere bijdrage aan Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught was geraamd.

Tenslotte worden er uitgaven gedaan voor een aantal reconstructieprojecten op de provinciale wegen. In 2027 is totaal ongeveer € 49,8 mln.

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

Baten

De totale baten 2027 zijn geraamd op € 4,2 mln., € 1,7 mln. hoger dan in de bijgestelde begroting 2026. Het verschil is te verklaren door hogere toegerekende rijksbijdragen voor BRT-maatregelen A50 en maatregelen in het kader van Spreiden en Mijden. Tegenover deze extra inkomsten staan ook de toegerekende kosten.