

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De ambities voor doorontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem staan onder druk. Ondanks belangrijke afspraken en de stappen die in de uitvoering worden gezet, vergen onzekerheden rondom de 4 netwerken wegennet, OV- en fietsnetwerk, en goederencorridors de nodige adaptiviteit.

Op het Rijkswegennet is een aantal projecten gepauzeerd als gevolg van herprioritering van het Mobiliteitsfonds (o.a. A2 Deil - Vught, A58 Breda - Tilburg en A67 Leenderheide – Geldrop). Wel zijn tijdens het afgelopen BO-MIRT afspraken gemaakt over de inzet van restbudgetten A2 en A58 voor mobiliteitspakketten om de impact van het pauzeren te mitigeren. Via de Brainportdeal wordt met de uitvoering van de A58 Tilburg – Eindhoven zo snel als mogelijk gestart bij voldoende budget, capaciteit en stikstofruimte. Uiteraard denken wij, zonder de primaire verantwoordelijkheid van het Rijk over te nemen, mee in de oplossingen (o.a. beschikbaar stellen van capaciteit).

Reconstructies op provinciale infrastructuur zijn na de tijdelijke stop van de vergunningverlening Natuur, al dan niet met beperkte aanpassingen, terug opgestart zoals de N282 Rijen - Hulten - Reeshof en de N285 Noordelijke randweg Zevenbergen. De realisatiekosten vallen door de vertraging en extra maatregelen wel hoger uit. Bij de N629 Oosterhout - Dongen is nader onderzoek gedaan om uit te wijzen wat wel kan of haalbaar is. De N279 Veghel - Asten is in 2024 gestart met het participatietraject onder de nieuwe omgevingswet en stond 2024 in het teken van het ophalen van (meer dan 300) potentiële maatregelen om deze weg aan te pakken. Een prima basis om in 2025 uit te werken tot de meest realistische en kansrijke bouwstenen en een uiteindelijk voorkeursalternatief.

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). Zo is in 2024 de tracékeuze HOV4 Eindhoven gemaakt. Deze wordt verder uitgewerkt in een voorontwerp met kostenraming gericht op een investeringsbesluit in 2025. Via het convenant Beethoven is besloten tot realisatie van de tangentverbinding van de Brainportlijn. Hiervoor is het Rijk de MIRT-verkenning A2/N2 - Brainportlijn gestart in samenwerking met de regio. Voor de spoorknoppen Eindhoven en 's-Hertogenbosch zijn voorkeursalternatieven in uitwerking en worden in 2025 vastgesteld. Ook is besloten om de realisatie van de Bus op Vluchtstrook trajecten rondom Eindhoven met prioriteit op de pakken; waarbij de A67 Eersel - Veldhoven als eerste. Maar ook voor een Bus Rapid Transit concept op de corridor A50 zijn middelen vrijgemaakt (bedoeld voor pilot projecten) en doen we nader onderzoek hiernaar op de corridor A27 Breda – Gorinchem – Utrecht samen met het Rijk en de betrokken provincies en gemeenten.

Het fietsnetwerk is verder uitgebreid met de realisatie van Eindhoven – Helmond en zijn er vijf Bestuursvereenkomsten (totaal 50 kilometer) ondertekend voor nieuwe routes in het kader van het Korte Termijn Pakket van de Brainportdeal.

Voor de doorontwikkeling van de goederencorridor zijn belangrijke afspraken gemaakt over optimalisatie en verduurzaming van het gebruik van het spoor rondom havenbedrijf Moerdijk. Dit kan worden gezien als een eerste stap van het realisatiepact Moerdijk. Met het besluit over Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal is er na jaren zicht op de realisatie van het toekomstbestendig maken van en het faciliteren van groei op de belangrijke goederenvervoerverbinding met de haven Rotterdam.

Begin 2024 zijn de afspraken van de Brainportdeal aangevuld met convenant Beethoven. De komende jaren wordt totaal ongeveer € 2,5 miljard geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de Brainportregio. Een betekenisvolle stap in de OV-exploitatie van het busvervoer in deze regio is randvoorwaardelijk (zie programma 08). Met de vier stedelijke regio's zijn Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) opgesteld. Op basis van de verstedelijkingsstrategie NOVEX zijn hiervoor samen met de regio de eerste contouren uitgewerkt aansluitend bij de woningbouwplannen. Dit gaat ook de basis vormen voor zowel de afspraken in de Multimodale Agenda (MMA) tussen Rijk en regio als afspraken over provinciale cofinanciering in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP).

Via de Programmering Mobiliteit 2025-2044 is inzicht gegeven in de mobiliteitsportefeuille. De

mobilitateitsoptake is onverminderd groot en de middelen beperkt. Dat vraagt voortdurend om scherpe keuzes.

Wat hebben we bereikt?

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.*

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat hebben we daarvoor gedaan?

OV-netwerk

We werken aan de doorontwikkeling van het OV-netwerk:

- Afspraken over realisatie van vijf Hub's langs verschillende OV-assen zijn gemaakt.
- Realisatie HOV3 Eindhoven is gestart.
- Plan HOV4 Eindhoven is uitgewerkt.
- Project Vluchtstrookgebruik (Bus Rapid Transit als onderdeel A50 pakket en De Run) is opgestart (realisatie 2024)

Uitvoering van rijksprojecten (derden):

- Start voorbereiding / uitvoering PHS in: 2024 (oplevering: 2030).
- Realisatie Maaslijn door derden (provincie niet risicodragend): opdracht voor realisatie is gegund (oplevering in: ntb).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

HOV3 Eindhoven zal begin 2025 worden opgeleverd. Het tracébesluit voor HOV4 is vastgesteld en wordt nu verder uitgewerkt.

Er is gestart met de voorbereidingen voor Bus op de Vluchtstrook. De eerste bussen zullen in eerste helft van 2025 daadwerkelijk gaan rijden op de A67. Een jaar later volgen trajecten op de A50. Op de A2 loopt een studie, die getrokken wordt door de provincie Limburg. Bij BO-MIRT zijn voor A50 middelen vrijgemaakt om voor BRT de benodigde infrastructurele aanpassingen (o.a. mobiliteitshubs en aanpassingen aan afrit) te realiseren.

De HOV-verbinding Valkenswaard – Eindhoven nagenoeg gereed. De spoortunnel op de provinciale weg N631 bij Gilze en Rijen is opgeleverd.

De aankoop van een perceel voor de realisatie van een hub Westfields aan de westkant van Eindhoven is in de laatste fase. Voor de Brainporthubs worden 6 planstudies gemaakt, drie zijn in 2024 afgerond en één bijna. Twee starten in 2025.

Er is onderzoek gedaan naar een goed netwerk van hubs in Brabant. In het verlengde van de start van de nieuwe concessie West in combinatie van Bravoflex worden 34 kleine en wat grotere hubs gerealiseerd. Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in Vught ligt op schema met de realisatie van een tijdelijk spoor en station. Het maatregelenpakket PHS Boxtel kent vertraging. Het bestemmingsplan van de gemeente is nog niet behandeld door Raad van State en ook hier geldt dat voor de uitvoering geen vergunning Natuur

gegeven kan worden in verband met de huidige stikstofproblematiek. De voorbereidende werkzaamheden voor realisatiefase van de verbetering van de Maaslijn zijn in 2024 uitgevoerd. De vaste provinciale bijdrage is via een subsidie overgemaakt.

Goederencorridor

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

- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in: ntb. Herbouw sluis II staat op prioriteringslijst van het Rijk, wij zijn afhankelijk van het rijk.
- Vervolgafspraken over de realisatie van truckparking(s) op corridor Rotterdam – Venlo.
- Vervolgafspraken over corridor Zuid (Amsterdam – Antwerpen) nav startbeslissing bij BO MIRT 2022.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Met het vaststellen van het projectplan Waterwet voor de Herbouw Sluis II is een grote stap gezet en daarmee wordt goede basis gelegd voor een oplossing voor de optimalisatie van het Wilhelminakanaal Kraaiven-Loven in Tilburg. Hierdoor is er zicht op een duurzame verbinding van Tilburg als bovenregionaal knooppunt met de haven van Rotterdam. Met de continuering (in ieder geval t/m 2030) van de nachtelijke weekendbediening van de sluisen in Brabant is daarnaast een belangrijke afspraak gemaakt in het kader van de ketenoptimalisatie van het goederenvervoer over water.

De realisatie van truckparkings blijft lastig. Op basis van een motie over extra provinciale inzet op de realisatie van truckparkings werken we verschillende scenario's uit om de huidige aanpak te verbreden en / of te versnellen.

Wegennet

Provinciaal wegennet:

- Er is een besluit genomen over een vervolg voor de N279 Veghel – Asten n.a.v. het ontwikkelperspectief.
- Er is een besluit genomen over een vervolg voor de N629 Dongen – Oosterhout n.a.v. het pauzeren voor onbepaalde tijd.
- De projecten N282, N264 en N270 zijn uitgevoerd en het project N285 is gestart met uitvoering (oplevering: 2026).

Rijkswegennet:

- Er is een besluit genomen of en hoe verder met de reconstructie van de N65.
- Er is een definitieve afspraak gemaakt over realisatie A58 Tilburg – Eindhoven.
- De uitvoering van de versnelde aanpak van knooppunt Hooipolder (onderdeel van verbreding A27) is gestart (oplevering: 2026).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Een aantal rijksprojecten is voor onbepaalde tijd gepauzeerd. Voor de projecten die wel doorgaan zoals A58 Tilburg – Eindhoven en A50 Paalgraven – Bankhoef gelden randvoorwaarden (budget, capaciteit en stikstofruimte).

De provinciale reconstructies van de N270 Deurne - Limburgse grens en N264 Uden zijn opgeleverd, evenals het eerste deel van het project op de N282 Rijen – Hulten - Reeshof. Het tweede deel wordt in 2025 uitgevoerd. De aanleg van de Noordelijke Randweg Zevenbergen (N285) is gestart.

Voor de N279 Veghel – Asten zijn in het kader van het participatietraject mogelijke maatregelen opgehaald en is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd om te komen tot een selectie van kansrijke oplossingen. Dit onderzoek loopt nog en wordt in 2025 vastgelegd in een Nota Reikwijdte en Detailniveau. Voor de N629 worden nieuwe doorrekeningen gemaakt van de stikstofdepositie. Op basis van deze studies en onderzoeken in 2024 wordt besluitvorming verwacht in de loop van 2025. Vooruitlopende daarop wordt bij de N629 wel al een aantal maatregelen gerealiseerd. Zo is gestart met de (gedeeltelijke) aanleg van de snelfietsroute Oosterhout – Dongen – Tilburg (F629) en de natuurcompensatie en komt er een tijdelijke aansluiting op het bedrijventerrein.

De versnelde aanpak van knooppunt Hooipolder is gestart en in BO-MIRT zijn afspraken gemaakt over het heropstarten van de A58 Tilburg – Eindhoven en is een besluit genomen over de realisatie van een Korte Termijn Maatregelen pakket vanwege de pausstand van de reconstructie van de N65.

(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 het hoofdfietsnetwerk uit de MMMP's naar aanleiding van BO-MIRT 2024 zijn uiterlijk in 2026 vertaald naar bestuursovereenkomsten en de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP 2026 en 2027).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De route F270 Eindhoven – Helmond is (grotendeels) opgeleverd en daarmee staat de teller op 5 gerealiseerde routes. Door procedures lopen de routes GOL en F50 vertraging op. Vanwege de uitvoeringskracht worden grote delen aangelegd zoals bij Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en worden de laatste schakels later gerealiseerd.

In de MMMP's zijn de eerste contouren geschetst van een fijnmaziger en verbindend hoofdfietsnetwerk in de regio als uitwerking van het Brabants Toekomstbeeld Fiets. Komende tijd wordt dit verder uitgewerkt naar concrete routes en rutedelen, die moeten resulteren in een Bestuursovereenkomst voor realisatie.

Wat hebben we bereikt?

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.*

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De modal split voor goederenvervoer is uitgekomen op 10,2% (cijfer 2023) en is daarmee gelijk aan het jaar ervoor.

De modal split voor personenvervoer is met 0,6% afgenomen tot 27,5% (cijfers 2023). Een deel van de verklaring is dat het aantal reizigers in het OV nog altijd niet terug op het oude niveau is. Daarnaast is het effect van een absolute stijging in het autogebruik door het hoge aandeel groter.

Cijfers over 2024 zijn nog niet vrijgegeven.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Smart Mobility

Nader te bepalen n.a.v. de strategische heroriëntatie van het programma SmartwayZ.NL

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

In 2024 is de heroriëntatie van SmartwayZ.NL met onze partners samen gedaan en afgerond. De uitkomst daarvan is het nieuwe werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027, deze is vastgesteld door de Programmaraad SmartwayZ.NL. De restant middelen van het programma SmartwayZ.NL worden hiervoor in gezet.

Daarnaast hebben we op het gebied van de mobiliteitstransitie mooie resultaten bereikt. Een aantal voorbeelden hiervan zijn:

- IkSwitch campagne live voor minder in de auto, meer met andere vervoersmiddelen of thuiswerken;
- Eerste ronde van de SiR (Start-up in Residence) gestart, eerste pilots en tweede ronde starten in 2025;
- 4 succesvolle inspiratiesessies op het gebied van de mobiliteitstransitie georganiseerd;
- Menukaart met oplossingen voor de mobiliteitstransitie gepubliceerd voor onze partners;
- Bieden van de integrale strategische tafel voor het bespreken van bereikbaarheidsvraagstukken in Zuid-Nederland via Programmaraad SmartwayZ.NL;
- Eerste stap in de MMA gezet, in 2025 oplevering van de MMA;
- Aanbesteding van een nieuwe fietsapp voor Zuid-Nederland waarmee we straks een back-end hebben en efficiënter met elkaar de transitie kunnen vormgeven;
- Activatiesessies verkeersveiligheid georganiseerd, waarmee we een extra stap buiten de gebaande paden met elkaar zetten op het gebied van verkeersveiligheid. In 2025 zullen hier concrete projecten vanuit worden gestart en opgeleverd;
- Onder de werktitel is een eerste Quick Scan uitgevoerd Mobiliteits Plan van Eisen (MPVE). Deze pilot is gedraaid met gemeente St Oedenrode. Deze MPVE wordt verder in Zuid-Nederland uitgerold onder alle gemeentes en regio's in 2025.

Multimodaal goederenvervoer

- Er zijn minimaal 3 geschikte locaties voor Clean Energy Hub's (CEH's) voor weg of binnenvaart bepaald.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Er zijn in totaal 13 Clean Energy Hub's gerealiseerd, allen voor goederenwegvervoer. We streven ernaar ook één of meerdere hub's voor de binnenvaart te ontwikkelen.

Ontwikkeling knooppunten / mobiliteitshubs

- Er is een besluit over het voorkeursalternatief voor station Eindhoven n.a.v. het MIRT-onderzoek.
- Er is een besluit over het voorkeursalternatief voor station 's-Hertogenbosch n.a.v. het MIRT-verkenning.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het MIRT-onderzoek voor de OV-knoop Eindhoven bestaat uit het Multimodaal Knooppunt (MMK = busstation) en Spoorknoop Eindhoven (SKE). Met het vaststellen van de Nota Kansrijke Oplossingen is de analyse fase afgerond. In 2025 wordt op basis hiervan een voorkeursbesluit genomen.

Een definitief besluit over het voorkeursalternatief n.a.v. de MIRT-verkenning 's-Hertogenbosch is nog afhankelijk van de financiële dekking. Dit wordt opgewerkt richting BO-MIRT 2025.

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 2023 zijn vertaald in de Regionale Mobiliteitspakketten 2024 (RMP's).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het maatregelenpakket De Run is nagenoeg uitgevoerd.

De MMMP's zijn in verband met de kabinetswissel pas bij het BO-MIRT 2024 op hoofdlijnen vastgesteld. Dit vormt de basis voor verdere uitwerking in RMP's in 2025.

Wat hebben we bereikt?

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Er deden 26 gemeenten mee aan het programma Doortrappen (15 in 2023).

Wat hebben we bereikt?

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het meest recente cijfer van het aantal woningen met geluidshinder is 5.950 (cijfer 2022). Dit is op basis van het actieplan geluid (herijking eind 2024). Met de invoering van de nieuwe omgevingswet is de ambitie om breder te kijken dan alleen de provinciale wegen, hierbij zijn we afhankelijk van de landelijke ontwikkelingen voor de invoering van het digitaal stelsel omgevingswet.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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: 275 werkgevers in 2024 en 300 in 2025 die fiets stimuleren in hun organisatie via Sjees gangmakers.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Via activiteiten en campagnes van Ons Brabant Fiets zijn veel mensen bereikt via een breed scala van fietsstimulering. Naast het aspect van spitsmijden zijn hier ook de gezondheidseffecten meegenomen. Met 56 nieuwe werkgevers is het aantal werkgevers die deelnemen aan fietsstimulering gestegen tot totaal 267.

Inzet verbonden partijen

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

Wat heeft het gekost?

Excel-tabel

9.

Mobiliteitsontwikkeling

Bedragen x € 1.000		Begroting 2024 primitief	Begroting 2024 na wijziging	Jaarrekening 2024 realisatie	Verschil begr. na wijz. - realisatie
<u>Lasten</u>					
	Programmalasten	212.288 N	79.366 N	59.267 N	20.099 V
	Toegerekende organisatiekosten	5.875 N	3.506 N	4.125 N	619 N
Totaal Lasten		218.162 N	82.871 N	63.392 N	19.480 V
<u>Baten</u>					
	Programmabaten	57.728 V	9.608 V	9.766 V	158 V
	Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	0	0	1.625 V	1.625 V
Totaal Baten		57.728 V	9.608 V	11.391 V	1.783 V
Saldo van baten en lasten		160.435 N	73.264 N	52.001 N	21.263 V

Toelichting op de verschillen t.o.v. de begroting Excel-tabel

9. Mobiliteitsontwikkeling

9. Mobiliteitsontwikkeling - Afwijking lasten (bedragen x € 1.000) 19.480

V

Algemeen

Begrotingsprogramma 09 Mobiliteitsontwikkeling gaat over opgaven en projecten gericht op de (door-)ontwikkeling van het totale Brabantse mobiliteitssysteem en deze worden gefinancierd vanuit de reserve. Op basis van de (meerjarige) afspraken in het kader van de programmering worden de middelen op de meerjarige begroting geraamd. De realisatie van de programmalasten van 09 Mobiliteitsontwikkeling komt uit op € 59,3 mln ten opzichte van een begroting van € 79,4 mln. Een onderschrijding van € 20,1 mln (74,7% realisatie).

Restbudget programma SmartwayZ.NL

8.132

V

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid Zuid-Nederland zijn in 2016 samen met het Rijk en provincie Limburg middelen bij elkaar gebracht voor de uitvoering van het gezamenlijke programma SmartwayZ.NL (tot 2024). Over de inzet van het gezamenlijke restbudget voor een nieuw werkprogramma SmartwayZ.NL voor de komende jaren zou in 2024 besloten worden. Deze besluitvorming heeft uiteindelijk pas bij het BO-MIRT eind 2024 plaatsgevonden en daarmee kwam de verwerking hiervan op de meerjarige begroting te laat. De begrotingswijziging is inmiddels via een statenmededeling aan de Staten voorgelegd en wordt begin 2025 via de reguliere Sturings- en Verantwoordingscyclus verwerkt.

Subsidieplafond bijdrageregeling

3.500

V

Van een eerder verstrekte subsidie (t.b.v.. Smart Mobility maatregelen A67) stond het niet-benutte deel van het subsidieplafond op de begroting geraamd. In tegenstelling tot de verwachtingen is er in 2024 geen aanvraag vanuit de gemeente hierop binnengekomen.

Eindafrekening N65

1.936

V

Samen met Rijk en regio willen we de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de rijksweg N65 Vught - Helvoirt verbeteren. De provincie zou oorspronkelijk de uitvoering namens het Rijk op zich nemen. Als gevolg van stikstof is de realisatie van het Voorkeursalternatief plus voor onbepaalde tijd gepauzeerd. Vanwege de beperkte looptijd van de regeling op basis waarvan de rijksmiddelen zijn overgemaakt, is besloten om over te gaan tot een tussentijdse afrekening van het project. Door deze correctie is een onderschrijding ontstaan. Hier staan ook lagere opbrengsten tegenover. Gewerkt wordt aan afspraken over een korte termijn maatregelenpakket.

Brainportdeal

2.493

V

Met de afspraken over de Brainportdeal (en aangevuld met het convenant Beethoven) wordt er de komende jaren samen met Rijk en regio fors geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de Brainportregio. Afspraken worden gemaakt over de governance en de wijze van uitvoering. Tegelijkertijd worden er al zaken opgepakt in de planuitwerking en de uitvoering van het Korte Termijn Pakket. Dat samen maakt het op dit moment lastig om per jaarschijf een goede inschatting te maken van het benodigde budget.

RMP's

5.159

V

9. Mobiliteitsontwikkeling

Via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) worden samen met de regio's uitvoeringsafspraken gemaakt. Op basis hiervan kunnen gemeenten cofinanciering aanvragen voor opgaven en projecten. Enkele bijdragen voor o.a. snelfietsroutes worden later aangevraagd.

Snelfietsroutes	1.353
	V

Voor de realisatie van een snelfietsrouten netwerk zijn via een subsidieregeling middelen ter beschikking gesteld aan gemeenten. De lasten over de verschillende moeten worden genomen op basis van voortgang bij deze gemeenten. Naar aanleiding van financiële voortgangsrapportages zijn de lasten gecorrigeerd en is hierdoor sprake van onderbesteding in 2024.

Mobiliteitspakketten	775
----------------------	-----

Gekoppeld aan de aanpak van rijksinfrastructuur (A2 en A50) zijn samen met de regio meerjarige pakketten met flankerende mobiliteitsmaatregelen afgesproken. O.a. door de lagere vaststelling van eerder verstrekte bijdragen is uiteindelijk onderbesteding in 2024 ontstaan.

N279 Smart Mobility	508
---------------------	-----

Een deel van het totale projectbudget N279 Veghel-Asten is bestemd voor smart mobility maatregelen. In verband met de lopende studies over de toekomst van de verbinding N279 zijn er geen grote pilots opgepakt. Dit heeft geleid tot een onderbesteding op het geraamd budget voor 2024.

Maaslijn	3.836
	N

De provincie draagt financieel bij in de verbetering van de spoorverbinding Maaslijn. Eind 2024 is nog net de subsidieaanvraag ontvangen en beschikbaar. De aanvraag was vanaf 2025 verwacht. Hierdoor valt een deel van de lasten al in 2024 en is een overschrijding ontstaan.

Toegerekende organisatiekosten	619
--------------------------------	-----

De toegerekende organisatiekosten komen op basis van de gerealiseerde capaciteitsinzet hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere lasten	79
--	----

9. Mobiliteitsontwikkeling - Afwijking baten (bedragen x € 1.000)	1.783
	V

Algemeen

De realisatie van de programmabaten van 09 Mobiliteitsontwikkeling komt uit op € 9,8 mln. ten opzichte van een begroting van € 9,6 mln. Een kleine overschrijding van € 0,2 mln. (101,1% realisatie).

Eindafrekening N65	1.734
	N

Er is besloten om over te gaan tot een tussentijdse afrekening van het project. Door deze correctie is een onderschrijding op baten ontstaan. Hier staan ook lagere kosten tegenover.

9. Mobiliteitsontwikkeling

Rijksregeling snelfietsroutes	1.535
	V

Voor het stimuleren van de aanleg van snelfietsroutes is er een rijksregeling voor cofinanciering. Vanwege het einde van de looptijd van deze regeling is in overleg met het Rijk voor een andere invulling gekozen. In plaats van het provinciale deel van een snelfietsroute (investering) ten laste te brengen van de regeling wordt nu de provinciale cofinanciering aan het gemeentelijke deel (exploitatie) voor de regeling opgevoerd. Dit was niet zo op de begroting geraamd.

BO-MIRT afspraken 2024	383 V
------------------------	-------

Pas bij BO-MIRT eind 2024 zijn definitief cofinancieringsafspraken gemaakt met het Rijk over o.a. doelgroep benadering en onderzoekskosten voor het opstellen van de Multimodale Mobiliteits Agenda (MMA). Deze inkomsten konden daarom niet eerder op de begroting geraamd worden.

Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	1.625
	V

De bijdrage in toegerekende organisatiekosten komt hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere baten	26 N
---	------

