

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De ambities voor de doorontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem langs de vier netwerken wegennet, OV-netwerk, hoofdfietsnetwerk, en goederencorridor staan onder druk.

Als gevolg van herprioritering van het Mobiliteitsfonds is een aantal rijksinfraprojecten gepauzeerd. Voor enkele projecten is afgesproken om restbudgetten in te zetten voor mobiliteitspakketten om de impact te verminderen (A2 Deil - Vught, A50 Paalgraven – Bankhoef, A58 Breda – Tilburg en Galder – St.-

Annabosch en A67 Leenderheide – Geldrop) met cofinanciering door de regio. Voor de projecten A2 Deil – Vught en A50 Paalgraven – Bankhoef is aangegeven dat deze voorlopig (in ieder geval tot 2030) niet worden opgepakt. Van projecten die wel doorgaan (A58 Eindhoven – Tilburg en N65 Vught - Helvoirt) is het de vraag of én op welke termijn deze gerealiseerd worden vanwege belemmeringen op het gebied van stikstof, capaciteit en financiën. De werkzaamheden A27 Houten - Hooipolder worden gefaseerd en zijn vertraagd. Op de provinciale infrastructuur is de provincie er wel in geslaagd om, al dan niet met kleine aanpassingen, projecten door te laten gaan. De 2e fase van de N282 Rijen - Hulten - Reeshof is nu in uitvoering en er is gestart met de N285 Noordelijke randweg Zevenbergen. Ook het project op de N605 bij Volkel kan binnenkort starten. De realisatiekosten van veel infraprojecten vallen door de vertraging en extra maatregelen (o.a. fasering en inzet elektrisch materieel) wel hoger uit. Een project dat voorlopig niet door kan vanwege stikstof is de N629 Dongen - Oosterhout. Gekeken wordt welke onderdelen wel opgepakt kunnen worden. Voor de N279 Veghel - Asten is op basis van een uitgebreid participatietraject de Notitie Detail en Reikwijdte opgeleverd met een aantal kansrijke alternatieven als basis voor verdere besluitvorming. Voor de N284 Reusel - Hapert wordt het Voorkeursalternatief via een participatietraject uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Deze projecten lijken echter niet (op redelijke termijn) realiseerbaarheid, maar we gaan ondertussen wel door met de projectvoorbereiding.

Het OV- en het hoofdfietsnetwerk zijn belangrijk voor de mobiliteitstransitie en hard nodig voor de realisatie van het ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant. De ambities liggen vast in het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). In de 2e helft van 2025 wordt een aantal belangrijke keuzes gemaakt. Zo wordt voor HOV4 in Eindhoven op basis een uitgewerkt voorontwerp inclusief kostenraming een investeringsbeslissing genomen. Voor de spoorknopen Eindhoven en Bosch Centraal werken we toe naar een besluit over een voorkeursvariant. Er zal ook nog gezocht moeten worden naar optimalisaties in het ontwerp en aanvullende middelen, want de huidige varianten kunnen namelijk niet binnen het budget gerealiseerd worden. Samen met het Rijk zijn maatregelen getroffen (o.a. aanpassen op- en afritten en realiseren haltering) om het mogelijk te maken om op bepaalde trajecten met bussen op de vluchtstrook te kunnen en mogen rijden. Vanaf medio 2025 op de A67, gevolgd door de A50 en A2. De aanpassingen zijn bedoeld om het OV rond Eindhoven betrouwbaarder te maken én om zo ook de drukte op de wegen te verminderen.

Ook de uitbreiding van het (snel-)fietsnetwerk in Brabant vordert gestaag. Zo worden dit jaar (grotendeels) opgeleverd: de F2 Zaltbommel – 's-Hertogenbosch, de F58 Rijen – Breda en de F629 Tilburg – Oosterhout. In de Brainportregio is gestart met de aanleg van de enkele doorfietsroutes uit het Korte Termijn Pakket, zoals de F67 Kempenroute en de F270 Eindhoven – Helmond. Met het besluit over de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) naar aanleiding van de positieve uitspraak van RvS kan ook gestart worden met de realisatie van de F59 's-Hertogenbosch - Waalwijk.

Tilburg en Moerdijk zijn belangrijke logistieke knooppunten op de goederencorridor. Met de ondertekening van de bestuursovereenkomst voor de Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal kan binnenkort eindelijk gestart worden met de verbetering van de vaarverbinding. Over de verdere optimalisatie van het havengebied worden hopelijk dit jaar nog afspraken gemaakt. Naar aanleiding van een aangenomen motie wordt nog dit jaar een actieplan truckparkings opgeleverd.

Met de stedelijke regio's zijn Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) opgesteld en zijn deze ook vertaald in eerste korte termijn pakketten met maatregelen tot en met 2027. Deze afspraken worden definitief in de regionale mobiliteitsprogramma's die eind dit jaar per stedelijke regio worden

vastgesteld voor 2026 en 2027. Daarnaast wordt vanuit SmartwayZ.NL gewerkt aan het opstellen van een Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) met het Rijk en regio voor heel Zuid-Nederland. De Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland (MMA) brengt in een adaptief ontwikkelpad de gezamenlijke ambitie en richting van Rijk en regio voor een multimodale mobiliteitsagenda samen voor Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg) in 2040. Er worden ook korte, middellange en lange termijn pakketten opgesteld. Deze wordt in gezamenlijkheid met alle partners opgeleverd in 2025. Ten slotte werken we een propositie Brabant Bouwt uit voor Zuid-Nederland voor een beroep op deel van de € 2,5 mld. die bij het Rijk beschikbaar is voor investeringen in de infrastructuur voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwprojecten. Hier wordt ook in het najaar een besluit over verwacht van het Rijk.

Via de Programmering Mobiliteit 2026-2045 is inzicht gegeven in de totale mobiliteitsportefeuille. De mobiliteitsopgave is onverminderd groot en de middelen beperkt. Dat vraagt voortdurend om scherpe keuzes.

Naast alle kansen zijn er ook de nodige risico's. Tal van ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteitsagenda. Allereerst blijft (onduidelijkheid over) het stikstofbeleid een grote bottleneck in de uitvoering van grote projecten. Daarnaast hebben geopolitieke spanningen invloed op de beschikbaarheid én prijzen van grondstoffen, materialen en personeel. Ten slotte zien we dat eerder gemaakte afspraken met het Rijk in de pauzestand gaan en/of worden ingetrokken en dit leidt tot onzekerheid. Die situatie is er niet beter op geworden met de recente val van het kabinet.

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. De impact hiervan is reeds geschetst in het persbericht Gestrand in Brabant. Het belang van de realisatie van de maatregelen op de andere netwerken 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.



Een aantal provinciale wegenprojecten kunnen, ondanks stikstofproblematiek, gerealiseerd worden zoals de N282 Rijen - Hulten – Reeshof en N285 Noordelijke Randweg Zevenbergen. Van enkele andere projecten (N279 Veghel – Asten, N629 Dongen – Oosterhout en N284 Reusel – Hapert) lijkt de realiseerbaarheid op afzienbare termijn uiterst onzeker. We blijven desondanks werken aan de projectvoorbereidingen en / of kijken wat wel kan.

Door o.a. de herprioritering van het mobiliteitsfonds door het Rijk is een aantal projecten op het rijkswegennet in Brabant gepauzeerd. Van de projecten die wel doorgaan is het ook de vraag op welke termijn realisatie mogelijk is vanwege belemmeringen op stikstof, capaciteit en financiën.

(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).



Het aantal gerealiseerde routes uit het hoofdfietsnetwerk vordert gestaag.

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).



Met de ondertekening van de bestuursovereenkomst Herbouw Sluis II kunnen vervolgstappen genomen worden in de verbetering van het Wilhelminakanaal. De afspraken over de verbetering en optimalisatie van

het havengebied worden nu gemaakt en leiden hopelijk eind dit jaar tot definitieve afspraken inclusief financiering.

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 het huidige budget.

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).



Op basis van de vastgestelde MMMP's is gewerkt aan de vertaling naar de RMP's. Na de zomer kunnen projecten voor 2025 worden aangevraagd. Eind dit jaar wordt het definitieve pakket gereed via het RMP 2026-2027.

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).



Rietvelden Den Bosch is naar verwachting in 2025 operationeel (binnenvaart). Locaties in Waalwijk (Haven), Veghel (Doornhoek) en Land van Cuijk (Laarakker) zijn in voorbereiding. Een haalbaarheidsonderzoek voor een CEH in die 3 gemeenten is gereed. Daadwerkelijke realisering van een CEH hangt af van een positieve businesscase voor marktpartijen. Tijdige beschikbaarheid van laadinfrastructuur en netcongestie zijn knelpunten.

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.



We rekenen op het vaststellen van de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) bij BO-MIRT 2025, al is dat met de val van het huidige kabinet onzekerder geworden.

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.



Op basis van het actieplan geluid wordt het aantal geluidgehinderden gemonitord en worden saneringen uitgevoerd. Een groot deel van de saneringen wordt vanaf volgend jaar uitgevoerd. Nog in 2025 worden de geluidproductieplafonds opnieuw vastgesteld.

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.



Met de uitbreiding van het hoofdfietsnetwerk en de fietsstimulering weten we steeds meer Brabanders te bereiken.

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 planningen 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.
- 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 programma Mobiliteitsontwikkeling

Bedragen x € 1.000			
9. Mobiliteitsontwikkeling	Begroting t/m wijz. 4	Wijziging 5	Begroting t/m wijz. 5
Lasten	147.849	-35.644	112.205
Baten	2.655	-1.190	1.465
Saldo baten en lasten	145.194 N	34.455 V	110.740 N