

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

We gaan voor een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant.

De vraag naar mobiliteit zal naar verwachting, mede door de bevolkingsgroei die Brabant doormaakt, de komende jaren alleen nog maar verder toenemen en investeringen in het mobiliteitssysteem zijn nodig om Brabant nu én in toekomst bereikbaar te houden. En dat terwijl de realisatie van de mobiliteitsopgaven en – projecten er niet gemakkelijker op wordt. Door de stikstofproblematiek en het tijdelijk pauzeren van de NB-vergunningverlening in Brabant lopen (infrastructurele) projecten verdere vertraging op of worden helemaal stopgezet. Projecten die wel door kunnen zien de uitvoeringskosten fors oplopen door de vertraging, prijsstijgingen én meerkosten door de inzet van elektrisch materieel en aanpassingen in de fasering vanwege stikstof. Desondanks kiezen we ervoor om Brabant zo veel als mogelijk open te houden.

We ontwikkelen het mobiliteitssysteem door vanuit een viertal robuuste en betrouwbare netwerken (OV-netwerk, wegennet, (snel-)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.

In het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF) is dit beeld vertaald naar het OV-netwerk (inclusief spoor) en het fietsnetwerk (fietsroutes, fietsparkeren én fietsstimulering) voor Zuid-Nederland. Dit zijn belangrijke onderdelen van de transitie naar meer actieve en gedeelde vormen van mobiliteit die nodig zijn om de verdichting door de verstedelijking en de woningbouwopgave mogelijk te maken. Om daarnaast de impact van het tijdelijke aanhouden van een aantal (rijks)wegenprojecten op te vangen is extra inzet op het versnellen van deze mobiliteitstransitie nodig.

Daarover zijn op basis van afspraken bij BO-MIRT 2022 over de Brainportdeal en de uitwerking van multimodale mobiliteitspakketten voor de stedelijke regio's Tilburg – Breda, 's-Hertogenbosch, Bergen op Zoom – Roosendaal en Metropoolregio Eindhoven (MRE) in 2023 vervolgaafspraken inclusief bijbehorende financiering gemaakt. Via de realisatie van het Korte Termijn Pakket A2/N2 worden de eerste stappen gezet in de realisatie van de Brainportdeal. De andere mobiliteitspakketten worden vertaald naar uitvoeringsafspraken voor de komende jaren in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Het Rijk draagt hieraan bij uit de totaal € 7,5 mld. die beschikbaar is voor de versnelling van de woningbouwopgave.

De contouren van het mobiliteitsbeleid in Brabant ligt meerjarig vast en een uitgebreid inzicht in de uitvoering hiervan wordt gegeven via de programmering mobiliteit 2024-2043. De nieuwe (financiële en milieutechnische) werkelijkheid voor het beleidsveld mobiliteit vraagt om ingrijpende keuzes. Een aantal besluiten moet worden genomen over het tekort van de programmering, het stopzetten van projecten en/of een andere invulling geven aan specifieke opgaven. Naar aanleiding van de vorige programmering is hiervoor een bestuursopdracht opgehaald om handvatten te geven voor een prioriteringssysteem. Het nieuwe college zal dit oppakken, waarbij het nieuwe bestuursakkoord wordt betrokken.

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:

- 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).

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).

(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 (9 in 2025)
- Afspraken doorfietsroutes uit de mobiliteitspakketten voor de stedelijke regio's zijn vertaald naar bestuursovereenkomsten en de Regionale Mobiliteitsprogramma's (2025).

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.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.

Reizigers kiezen in toenemende mate een aanbod van mobiliteit dat past bij hun dynamische manier van leven. De combinatie tussen verschillende modaliteiten zoals (elektrische) fiets, (deel-)auto en OV wordt steeds aantrekkelijker. We zorgen voor een goede aansluiting tussen de verschillende modaliteiten met het

realiseren van mobiliteitshubs en spookknooppunten in nauwe samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen van bijvoorbeeld woningbouw.

Ook werken we aan het verbeteren van de aansluiting van de modaliteiten voor goederenvervoer.

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

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).

Multimodaal goederenvervoer

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

Smart Mobility

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

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: 275 werkgevers in 2024 en 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 (KOPI)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'
- Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP)
- Datavisie
- uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023

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.

Wat mag het kosten?

Toelichting op de verschillen tussen begroting 2024 en begroting 2023

Lasten

De meerjarige begroting voor het begrotingsprogramma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit is opgebouwd op basis van gemaakte afspraken met partners en is sterk afhankelijk van de plannings. De middelen zijn beschikbaar in reserves 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 2030 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 2024 is totaal € 212,3 mln. aan programmalasten op de begroting geraamd (€ 114,3 mln. meer dan in de bijgestelde begroting 2023). De geraamde bedragen zijn bestemd voor o.a. meerjarige uitgaven voor verschillende projecten als Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught (€ 18,7 mln.), bijdrage aan Maaslijn (€ 10 mln.), snelfietsroutes (€ 7,0 mln.), programma SmartwayZ.NL (€ 30,2 mln.) en de financiering van verschillende afspraken van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (€ 12,3 mln.) en MIRT-afspraken met de minister (€ 23,3 mln.). De geplande uitgaven voor de reconstructie van de N65 (€ 86,3 mln.) staan vooralsnog op de begroting geraamd in afwachting van een definitief besluit over het vervolg. Tenslotte worden er uitgaven gedaan voor een aantal reconstructieprojecten op de provinciale wegen. In 2024 totaal ongeveer € 70 mln. Zo zijn er bedragen voor de N284 Reusel – A67 (€ 17 mln.), N264 Uden-Gennep (€ 6 mln.) en N285 Noordelijke randweg (€ 25 mln.) geraamd. 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 (€ 16 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. Voor een uitgebreide specificatie van de projecten wordt verwezen naar de Programmering Mobiliteit 2024-2043.

Baten

De inkomsten, totaal € 57,7 mln. in 2024, bestaan met name uit bijdragen van partners in projecten. Deze bijdragen moeten als inkomsten gematched worden met de bijbehorende uitgaven zoals bijvoorbeeld voor de ombouw N65 (€ 50,1 mln. en programma SmartwayZ.NL € 4,0 mln.).

9. Mobiliteitsontwikkeling

Bedragen x € 1.000	Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2022	2023 na wijz.	2024	2025	2026	2027

Lasten

Programmalasten	41.030 N	97.966 N	212.288 N	204.872 N	125.977 N	36.204 N
Toerekening organisatiekosten	8.087 N	8.612 N	5.875 N	5.875 N	5.408 N	5.361 N
Totaal Lasten	49.117 N	106.578 N	218.162 N	210.747 N	131.384 N	41.565 N

Baten

Programmabaten	25.945 V	108.124 V	57.728 V	2.271 V	72 V	72 V
Baten toerekening organisatiekosten	1.970 V	0	0	0	0	0
Totaal Baten	27.915 V	108.124 V	57.728 V	2.271 V	72 V	72 V
Saldo van baten en lasten	21.202 N	1.547 V	160.435 N	208.476 N	131.312 N	41.493 N

Onttrekking aan reserves	28.133 V	48.292 V	177.381 V	226.555 V	160.636 V	82.654 V
--------------------------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	----------

Bedragen x € 1.000	Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2022	2023 na wijz.	2024	2025	2026	2027

Onttrekking aan reserve	28.133 V	48.292 V	177.381 V	226.555 V	160.636 V	82.654 V
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	28.133 V	48.292 V	177.381 V	226.555 V	160.636 V	82.654 V

(bedragen x € 1.000)	saldo per	saldo per	saldo per	saldo per	saldo per	saldo per
	01-01-2023	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027

9. Mobiliteitsontwikkeling						
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	678.992	728.723	667.554	550.042	495.380	524.019