

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Algemene voortgang van het programma

Het programma Mobiliteitsontwikkeling ligt beperkt achter op schema vanwege een aantal uitdagingen in de uitvoering. En dat terwijl nieuwe investeringen in bereikbaarheid keihard nodig zijn om de autonome ontwikkelingen (o.a. demografie & economische groei) op te kunnen vangen én om de ambities van bijvoorbeeld de woningbouw- en verstedelijkingsopgave en het klimaatakkoord waar te kunnen maken. De mobiliteitsopgave is groot en voor de realisatie zijn miljarden nodig. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden en niet alles kan. Gelukkig staat Brabant er goed voor en zijn i.h.k.v. het Bestuursakkoord bij de Perspectiefnota 2025 € 272 mln. middelen aan de mobiliteitsportefeuille toegevoegd via het verlengen van de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) met 4 jaar. Middelen die we kunnen inzetten om de eerste betekenisvolle stappen te kunnen zetten in de noodzakelijke doorontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem.

Voor de Brainportregio zijn, bovenop de Brainportdeal (€ 1,6 mrd.), aanvullende afspraken gemaakt in het convenant Beethoven (€ 2,5 mrd.). Voor mobiliteit betekent dit extra middelen voor de ontwikkeling van de Multimodale Knoop (MMK), de HOV-verbinding spoorzone - bedrijventerrein De Run (HOV4) en het onderliggende wegennet (OWN). Hiermee zorgen we ervoor dat de economische groei van de regio Zuidoost kan worden gefaciliteerd. De eerste stappen in de uitvoering zijn gezet met bestuursovereenkomsten voor een vijftal snelfietsroutes uit het Korte Termijn Maatregelenpakket, de aankoop van een strategische locatie voor de ontwikkeling van een mobiliteitshub aan de noordwest zijde van Eindhoven en de werkgeversaanpak door Brainport Bereikbaar.

Toch zijn er ook uitdagingen, met name op het wegennet. Met de herprioritering van het Mobiliteitsfonds van het Rijk en de aanhoudende stikstofproblematiek is realisatie van een aantal infrastructurele rijksprojecten op korte termijn onzeker. We blijven bij het Rijk aandringen om de rijksprojecten in Brabant snel terug op te pakken. Maar ook een aantal provinciale projecten is vertraagd en de kosten ervan lopen flink op. We staan deze bestuursperiode voor belangrijke keuzes bij o.a. de N279 Veghel – Asten en de N629 Dongen – Oosterhout, maar ook bij de rijksweg N65.

Om de impact hiervan te beperken en tegelijk de verstedelijkings- en woningbouwopgave mogelijk te maken is, naast de noodzakelijke capaciteitsverruiming op wegeninfra, extra inzet op actieve en gedeelde mobiliteitsvormen (mobiliteitstransitie) nodig. Voor alle stedelijke regio's werken we dit jaar Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) uit. Het doel is om hierover de eerste afspraken te maken met de regio's en in samenhang met de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) met het Rijk tijdens het BO-MIRT 2024. De ambities liggen vast in het beleidskader mobiliteit Koers 2030 en zijn verder uitgewerkt in de verstedelijkingsstrategie NOVEX stedelijk Brabant, het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). In 2024 is gestart met de realisatie van de verdiepte ligging van het spoor bij Vught (PHS) met het bouwen van een tijdelijk spoor en werken we toe naar besluitvorming over het voorkeursalternatief OV-knoop Bosch Centraal bij BO-MIRT 2024. De MIRT-verkenning voor OV-Knoop Brainportregio Eindhoven is opgestart met een besluit over het voorkeursalternatief in 2025.

Er is een start gemaakt met de uitvoering van de projecten van het realisatiepact goederenknooppunt Tilburg naar aanleiding van het besluit bij BO-MIRT 2023.

Het meerjarige totaaloverzicht van de lopende en toekomstige mobiliteitsprojecten en -opgaven wordt gegeven in de programmering mobiliteit 2025-2044.

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.*

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Door de herprioritering van het mobiliteitsfonds door het Rijk en de aanhoudende stikstofproblematiek is een aantal infrastructurele projecten tijdelijk gepauzeerd of vertraagd. Hierdoor neemt de druk op het mobiliteitssysteem toe en zijn aanvullende maatregelen nodig.

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).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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)

De provinciale rol in de goederencorridors is vooral gericht op regie- en procesvoering. De samenwerking Rijk-regio gericht op de ruimtelijke ontwikkeling, verduurzaming en digitalisering via realisatiepacten zijn waardevol. Het realisatiepact Tilburg (BO-MIRT afspraak 2023) is in uitvoering, voor Moerdijk wordt een pact opgesteld ter besluitvorming in het najaar.

Een definitief besluit over de verbetering en optimalisatie haven Loven wordt nog niet in 2024 verwacht.

Begin dit jaar is een kansrijke aanvraag voor een Europese financiering gedaan voor herbouw Sluis II.

Op het gebied van truckparking zijn weinig ontwikkelingen. Het is lastig om een sluitende business case te krijgen en de bereidheid bij gemeenten is beperkt. Er loopt een onderzoek truckparkings met toegang via snelwegen.

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)

Het terug opstarten van de rijksinfraprojecten is opgenomen in het hoofdlijnenakkoord van de nieuwe coalitie, maar is wel gekoppeld aan een aantal randvoorwaarden zoals de beschikbaarheid van voldoende capaciteit, financiële middelen en stikstofruimte. We zijn hierin afhankelijk van het Rijk, maar we blijven hier druk op uitoefenen. Bij BO-MIRT 2024 wordt hopelijk een besluit genomen over het Ontwerp Tracébesluit (OTB) voor de A58 Tilburg – Eindhoven. Voor de rijksweg N65 wordt een gezamenlijk korte termijn maatregelenpakket uitgewerkt.

Bij een aantal provinciale reconstructieprojecten, die tijdelijk gepauzeerd waren, zijn we erin geslaagd om deze terug op te starten. Hierbij houden we de actuele jurisprudentie nauwlettend in de gaten. Voor de N282 heeft dit ertoe geleid dat het project over twee uitvoeringsjaren wordt gerealiseerd als gevolg van de Porthos-uitspraak dat stikstofdepositie ook tijdens de aanlegfase moet worden opgelost. Dit betekent dat eind 2024 nog een kleine restopgave op de N282 voor 2025 resteert. Voor een tweetal grotere reconstructies (N279 en N629) is het nodig dat opnieuw naar de plannen wordt gekeken naar wat er mogelijk is. Het project N279 valt onder de nieuwe Omgevingswet. Op basis hiervan zijn we in mei 2024 het participatietraject gestart wat moet leiden tot de publicatie van een Notitie Detail en Reikwijdte (NDR) begin 2025. Ten aanzien van de N629 worden scenario's uitgewerkt ter besluitvorming in 2025 (afhankelijkheid RvS en actualisatie Brabants Verkeersmodel en nieuwe release Aeriusmodel). Wel worden nu al maatregelen uitgevoerd zoals een tijdelijke bushalte en de aansluiting op een bedrijventerrein. Door de opgelopen vertraging, aanvullende stikstofmaatregelen en toegenomen complexiteit zien we wel de realisatiekosten van de projecten toenemen.

De spoortunnel N631 Rijen – Oosterhout is opgeleverd.

(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).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De snelfietsroute F270 Eindhoven – Helmond is geopend. Door de afhankelijkheid van behandeling door RvS bij GOL en F50 Uden – Veghel is de streefwaarde van 9 in 2025 niet langer realistisch. Voorgesteld wordt om de streefwaarde aan te passen naar: 6 in 2025, 7 in 2026 en 9 in 2027.

Er zijn vijf bestuursovereenkomsten voor het hoofdfietsnetwerk opgesteld in het kader van het Korte Termijn Maatregelenpakket van de Brainportdeal. Voor de overige stedelijke regio's zal de vertaling pas kunnen plaatsvinden na vaststelling van de MMMP's. Voorgesteld wordt om de prestatie aan te passen naar: 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).

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.*

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat gaan we daarvoor doen?

Smart Mobility

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

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Multimodaal goederenvervoer

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

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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)

Een besluit over het voorkeursalternatief voor OV-knoop Brainportregio Eindhoven wordt verwacht in 2025; OV-knoop Bosch Centraal bij BO-MIRT 2024.

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)

De 1e tranche van de MMMP's worden besproken de BO-MIRT 2024. Uiterlijk in 2026 (RMP 2027) zijn de afspraken vertaald naar uitvoeringsafspraken met de regio.

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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 en personeelskosten 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.
- Vanwege het tijdelijk pauzeren van de reconstructie N65 vindt er een afrekening plaats die leidt terugbetaling. De effecten ervan kunnen niet volledig verwerkt worden in de bijgestelde begroting. Hierdoor zal er sprake zijn van onderbesteding.

Financieel overzicht

Bedragen x € 1.000

9. Mobiliteitsontwikkeling	Begroting t/m wijz. 5	Wijziging 6	Begroting t/m wijz. 6
Lasten	135.931	-63.949	71.982
Baten	4.379	223	4.602
Saldo baten en lasten	131.552 N	64.172 V	67.380 N

