

Statenmededeling

Onderwerp

Programmering Mobiliteit (2027-2046)

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS: C2377296/6343613

PS: 6349427

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

Programmering Mobiliteit 2027-2046

Aanleiding

Jaarlijks informeren wij uw Staten via een Statenmededeling en vooruitlopend op de begroting over de meerjarige Programmering Mobiliteit. Deze programmering komt voort uit de verschillende uitvoeringsprogramma's, BO-MIRT afspraken en de zogenaamde gebiedsgerichte werkwijze waarin we samen met de vier stedelijke regio's via de regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's) werken aan de realisatie van de meerjarige multimodale mobiliteitspakketten (MMMP's). Hiermee geven we uw Staten een beter overzicht van de aanstaande programmering van projecten en de grote opgaven voor de toekomst op het gebied van mobiliteit.

Bevoegdheid

In het kader van uw controlerende rol informeren wij u over de totale programmering van mobiliteitsprojecten en -opgaven. Vanuit onze uitvoerende rol verschaffen wij dit overzicht met onze plannen voor de komende tijd op basis van het bestaande beleid. Uw Staten kunnen hiervan kennisnemen op grond van uw controlerende rol.

Rollen en belangen

De provincie heeft een rol in het in stand houden en/of verbeteren van de bereikbaarheid van Noord-Brabant. Via haar mobiliteitsbeleid werkt ze samen met de partners aan een robuust en veilig mobiliteitssysteem met oog voor de leefbaarheid. Dat kan een rol zijn in de uitvoering, stimulering of financiering van projecten en opgaven. De Programmering Mobiliteit geeft hier inzicht in.

Kernboodschap

1. Het beleidskader Mobiliteit geeft duidelijke richting aan de programmering van de mobiliteitsopgaven en -projecten.

Het accent ligt op een gebiedsgerichte aanpak samen met de regio, de onderlinge samenhang van de verschillende modaliteiten met nadruk op het versnellen van de mobiliteitstransitie. Alleen zo houden we Brabant in de toekomst ook bereikbaar én leefbaar. Extra belangrijk nu een aantal Rijksinfraprojecten in Brabant zijn gepauzeerd en er nog altijd geen zicht is op een oplossing voor de stikstofproblematiek.

De agenda voor de uitvoering voor de komende jaren liggen vast in de MMMP's met de regio's met vertaling naar de MMA tussen Rijk en regio.

2. In de programmering richten we ons op wat wel kan.

In de programmering ligt de focus op uitvoeringskracht. Zo zijn in het kader van de gepauzeerde rijksinfraprojecten verschillende mobiliteitspakketten afgesproken om de impact van het pauzeren te mitigeren en te werken aan de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Ook bij de uitvoeringsafspraken van de MMMP's hanteren we het criterium van uitvoeringsgereed.

Het nieuwe bestuursakkoord is het moment voor heroverweging van de afspraken over projecten en opgaven waarvoor er geen zicht is op realisatie op korte termijn.

3. Het belang en de impact van de opgaven nemen toe, maar ook de complexiteit en de (financiële) risico's.

De provincie werkt aan een aantal grote opgaven waarbij de impact op de omgeving groot is. Ook het belang van de realisatie én de termijn waarop is cruciaal voor het functioneren van het totale Brabantse mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld de Multimodale Knoop (MMK) Eindhoven, de opwaardering van het Wilhelminakanaal en Bosch Centraal. Maar ook de reconstructie van de N279 Veghel – Asten, de N284 Reusel – Bergeijk, de N605 Volkel en de N629 Dongen - Oosterhout. De complexiteit, de omvang, de doorlooptijd en de samenhang met andere opgaven zorgen ervoor dat de risico's groter worden, ook financieel. Daarnaast zorgen geopolitieke onrust, vertraging door wet- en regelgeving, marktspanningen en prijsstijgingen ervoor dat opgaven snel fors duurder kunnen worden.

4. Programmering gaat niet alleen over investeringen in infrastructuur maar ook over meerjarige exploitatie.

Investeringen in infrastructuur voor de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem leiden soms ook tot hogere exploitatielasten in de toekomst. Zo kan de toekomstige beheer- en onderhoudsopgave toenemen (bijvoorbeeld na de reconstructie van de N279 Veghel – Asten) en is er meer OV-exploitatiebudget nodig voor busvervoer op de nieuwe HOV-infrastructuur. Zo is er als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 een Statenvoorstel uitgewerkt voor aanvullend budget voor de OV-exploitatie van de Brainportlijnen in de nieuwe concessie Zuidoost.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : C2377296/6343613

PS : 6349427

En bij de eerste vaststelling van de Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI) in 2017 is reeds aangekondigd dat er voor de beheer- en onderhoudstaak meer middelen nodig zullen zijn als het kwaliteitsniveau niet wordt verlaagd. Bij de herijking van KOPI in 2027 zal hiervoor een voorstel worden gedaan.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : C2377296/6343613

PS : 6349427

5. De programmering is sluitend, maar biedt weinig ruimte voor nieuwe ambities.

Conform de toezegging aan PS is deze laatste programmering van deze bestuursperiode weer financieel sluitend door o.a. extrapolatie en herprioritering na het ontstane tekort vanwege de provinciale bijdrage aan het convenant Beethoven. Door de toezegging van provinciale cofinanciering in ondermeer de opgave voor Bosch Centraal en de WoMo-aanvraag door gemeenten is de financiële ruimte voor het maken van nieuwe afspraken beperkt.

Willen we ook na deze bestuursperiode met nieuwe projecten betekenisvolle stappen zetten, dan zijn de huidige middelen ontoereikend.

Extra middelen kunnen beschikbaar gesteld worden bijvoorbeeld via jaarlijkse extrapolatie en het verlengen van de reserve SIF na 2034 in de nieuwe bestuursperiode.

Consequenties

1. Meerjarig plannen van de investeringen in mobiliteit is noodzakelijk.

Inzicht in de programmering en de dekking uit de exploitatiebegroting, de verschillende reserves van Verkeer & Vervoer en het Spaar- en Investeringsfonds (SIF) en het investeringsvolume van het Programma Provinciale Wegen (PPW) is noodzakelijk om te weten welke belangrijke investeringen en reserveringen voor de komende jaren gedaan moeten én kunnen worden. Door de drie verschillende dekkingsmiddelen inzichtelijk te maken, is voor uw Staten beter zichtbaar welke opgaven voor mobiliteit worden verwacht en hoe deze bijdragen aan het realiseren van de ambities. De beschikbare middelen zijn beperkt en niet alles kan. We moeten dus keuzes maken. Een goed meerjarig inzicht in de opgaven en middelen is hiervoor cruciaal.

2. De mate van betrokkenheid van het Rijk in de mobiliteitsopgave is onzeker.

Als regio werken we in het kader van de mobiliteitsopgave nauw samen met het Rijk. Bij een aantal van deze opgaven zien we dat het Rijk een afwachtende (OV-exploitatie Brainportlijnen) en terugtrekkende (pauzeren / stopzetten Rijksinfraprojecten i.v.m. herprioritering mobiliteitsfonds) houding aanneemt. Ook wordt bij een aantal lopende projecten door het Rijk niet geïndexeerd (o.a. PHS Vught en MMK Eindhoven), waardoor de spanning op het projectbudget toeneemt.

3. OV-exploitatie Brainportlijn is nog niet geregeld.

Binnen de programmering weliswaar de ambities uit de Brainportdeal en het convenant Beethoven worden bekostigd. Hierin zijn nog geen afspraken gemaakt over de OV-exploitatie van de Brainportlijn. Hiervoor is een Statenvoorstel uitgewerkt. Zonder aanvullende middelen is het niet mogelijk om de Brainportlijnen te laten rijden en komen daarmee ook de investeringen in de OV-infrastructuur ter discussie te staan.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : C2377296/6343613

PS : 6349427

Europese en internationale zaken

Wij zoeken actief de samenwerking met Europa om onze mobiliteitsdoelen te kunnen realiseren.

Communicatie

Geen

Vervolg

Deze Statenmededeling geeft inzicht in de meerjarige programmering van mobiliteitsprojecten en de dekkingsmiddelen die daarvoor worden aangewend. Met deze Programmering Mobiliteit 2027-2046 wordt vanuit het beleidsveld mobiliteit op deze wijze invulling gegeven aan de voortgangsrapportage van de uitvoeringsagenda en dient als basis voor bespreking tijdens de themadag op 25 september.

De 2^e bestuursrapportage 2026 is parallel opgesteld aan de programmering en de effecten hiervan zijn meegenomen. De begrotingswijzigingen liggen bij de 2^e bestuursrapportage 2026 formeel voor ter besluitvorming.

We geven jaarlijks een update van de programmering mobiliteit.

Bijlage

- Programmering mobiliteit 2027-2046

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.F. Derks MPA