

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De uitvoering van het programma 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit loopt inhoudelijk op schema. Voor een tweetal financiële knelpunten is nadere besluitvorming nodig.

Via de nieuwe concessies West-Brabant (medio 2025) en Oost-Brabant (eind 2026) neemt het OV-aanbod in de provincie flink toe en wordt de hoofdstructuur versterkt. In aanvulling daarop zorgen we met de introductie van Bravoflex dat het OV toegankelijk blijft voor iedereen, niet alleen in de kleine kernen maar ook in de avonden en weekenden. In West-Brabant is Bravoflex vorig jaar samen met de nieuwe concessie van start gegaan, vanaf 1 maart van dit jaar is het ook in de andere twee concessiegebieden beschikbaar. Er zijn 283 Bravoflex-haltes bijgekomen in Brabant.

Ook in de aanbesteding voor de nieuwe concessie Zuidoost (vanaf medio 2029) streven we conform het Bestuursakkoord naar een OV-schaalsprong. De focus ligt op een goede basiskwaliteit van het OV in de hele regio en een eerste schaalsprong. Hiervoor zijn extra middelen beschikbaar, zoals opgenomen in de [aanbestedingsstrategie](#) van de concessie Zuidoost-Brabant. Echter om de snelle groei van de hightechsector in de Brainportregio, waaronder de uitbreidingsplannen van ASML op BIC-Noord, te kunnen faciliteren is meer nodig. In maart 2024 sloten Rijk en regio, in aanvulling op de Brainportdeal, het Beethoven Convenant. Een belangrijk onderdeel hiervan zijn de Brainportlijnen. Voor de Brainportlijnen wordt momenteel een regionale verkenning uitgevoerd met twee typen toekomstige OV netwerken: regionale lijnen (Brabantliners) en stedelijke lijnen (Trambussen). Voor de investeringen in de OV-infrastructuur zijn middelen gereserveerd in het Beethoven Convenant. Voor de exploitatie van de Brainportlijnen in de concessie Zuidoost zijn nog geen middelen beschikbaar. Vóór het (ontwerp) Programma van Eisen (najaar 2026) moet hierover duidelijkheid zijn om van de potentiële vervoerders onder marktspanning én als integraal onderdeel van het netwerk een bieding te krijgen. Hiervoor is als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 een [Statenvoorstel](#) uitgewerkt. Zonder budget voor de Brainportlijnen komt de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Brainportregio zwaar onder druk te staan. Alleen al op de Brainport Innovatie Campus (BIC)-noord gaat het om een concentratie van 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen die goed ontsloten moeten worden met OV. Naast de Brainportlijnen die in concessie Zuidoost vallen is er ook een aantal lijnen die horen bij de concessie Oost-Brabant. Hiervoor kan later een aanvullende opdracht op de concessie worden verstrekt. We blijven ook in het gesprek met het Rijk benadrukken om hun aandeel te nemen in de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de opgave Brainportregio en de exploitatie van de Brainportlijnen.

Voor het realiseren van ZE-ambities en het borgen van de continuïteit van de OV-concessie voor de toekomst neemt de provincie zelf een actieve rol in het regelen van busremises. Met de strategisch aankoop van een [perceel in Helmond](#) en een [bestaande remise in Reusel](#) is een belangrijke stap gezet voor de nieuwe concessie Zuidoost.

Daarnaast is doorstroming steeds crucialer voor een effectieve en efficiënte concessie. We realiseren maatregelen voor het verbeteren van de doorstroming op bestaande infra en via aparte busbanen via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's), de Brainportdeal en convenant Beethoven en via WoMo-maatregelen. Hierin trekken we samen op met gemeenten en vervoerders

De aanbesteding van het Waardegedreven Onderhoud (WGO) loopt, met beoogde gunning begin 2027. Deze onderhoudsaanpak waarbij beslissingen niet alleen worden genomen op basis van technische noodzaak en / of huidige kosten, maar op basis van de waarde die een wegvak aan gebruikers, organisatie en maatschappij. Het draait om de vraag: Welk onderhoud levert de meeste waarde op over de volledige levensduur? Het areaal wordt geografisch opgesplitst in twee delen en aanbesteed op basis van een langdurige samenwerking. Hierdoor verwachten we optimaal gebruik te kunnen maken van kennis en innovatie uit de markt, de beheer- & onderhoudstaak efficiënter en effectiever uit te kunnen voeren en tegen lagere kosten.

Ook is er overeenstemming met gemeente Oss over de overdracht van 16 kilometer provinciale weg N625. Deze weg behoort niet tot het hoofdwegennet en hierdoor nemen voor de provincie ook de toekomstige onderhoudskosten af.

Ten slotte wordt de inspanningen op het gebied van datagedreven werken de uitvoering van het beheer en onderhoud efficiënter en effectiever.

Ondanks deze maatregelen is er nog steeds een financieel gat bij de beheer- & onderhoudstaak als we ervoor kiezen om het kwaliteitsniveau niet verder te verlagen. Dat komt doordat er sprake van toenemende financiële druk door o.a. prijsstijgingen, de opwaardering en uitbreiding van het areaal en de toegenomen ouderdom. Het verlagen van het kwaliteitsniveau is niet altijd goedkoper op langere termijn als gekeken wordt naar de kosten over de totale levensduur (life cycle cost). Bovendien willen we voorkomen dat er verkeersonveilige situaties ontstaan als gevolg van de staat van onderhoud. De structurele borging (kwaliteit én financieel) vindt plaats bij de herijking van de uitvoeringsagenda Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur (KOPI) in de nieuwe bestuursperiode.

Vanwege klimaatschade in de eerste maanden is de financiële druk op de onderhoudsbegroting 2026 verder toegenomen vanwege, extra acties gladheidsbestrijding en aanvullend incidenteel onderhoud als gevolg van de ontstane vorst- en hittede schade. Hiervoor zijn eerder investeringsmiddelen KOPI omgezet naar exploitatiemiddelen voor beheer en onderhoud. Daarnaast zien we de laatste jaren een sterk stijgende trend van het aantal calamiteiten en drugsdumpingen (o.a. lachgascylinders) langs provinciale wegen. Verkeersveiligheid vinden we enorm belangrijk. Het persoonlijk leed en de maatschappelijke schade is immers enorm en het aantal verkeersslachtoffers in Brabant te hoog. Daarom zijn in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) in 2026 met gemeenten afspraken gemaakt over mensgericht maatregelen via educatie en gedrag en de verbetering van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes, waarvoor in het kader van het Bestuursakkoord middelen beschikbaar zijn gesteld. Daarnaast intensiveren we de [Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid \(GAVV\)](#), waarbij verkeersveiligheid o.a. verankerd wordt in de bredere maatschappelijke en ruimtelijke opgaven. Blijvende aandacht is nodig voor handhaving. Bij politie en OM worden extra verzoeken hiervoor ingediend. Extra flitspalen zijn er o.a. gekomen op de N329 bij Oss en in Eindhoven (focusflitser voor gebruik mobiele telefoon).

Wat willen we bereiken?

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.

Door zorgvuldig (functioneel) beheer en onderhoud dragen de rijks- en provinciale wegen maximaal bij aan een betrouwbaar mobiliteitssysteem, nu en in de toekomst.

- De ontwikkeling in de Indicator Provinciale Wegen (provinciale wegen): IPW $\geq$ vorig jaar.
- De ontwikkeling in de klantwaardering voor de Brabantse wegen via het WOW-onderzoek* (provinciale wegen): WOW $\geq$ vorig jaar.

Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de voorspelbaarheid van de reistijd.

- Ontwikkeling in waardering van het OV door reizigers: OV-klantenbarometer $\geq$ vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)



Wat gaan we daarvoor doen?

Planmatig beheer en onderhoud provinciale infrastructuur

- We voeren planmatig beheer en onderhoud uit op de provinciale infrastructuur zoals afgesproken in de meerjarige kwaliteitsvisie ([KOPI](#), 2022): de score van de kwaliteitsindicator voor de onderdelen bereikbaarheid, fietspaden en verkeersveilige inrichting binnen de vastgestelde bandbreedte.
- Nieuwe vorm van onderhoudscontracten, waarbij we het onderhoud per gebied vermarkten. zijn gegund in 2026.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Op basis van de meerjarenplanning is er groot onderhoud uitgevoerd op de N321 Grave – Cuijk en wordt er gestart met groot onderhoud op de N389 Etten-Leur – Zevenbergen. Daarnaast vinden er op verschillende plekken kleinschalige onderhoudswerkzaamheden plaats, zoals op de N283 bij Eethen, de N277 Midden Peelweg, de N639 tussen Chaam en Ulvenhout, en op het viaduct N285 over de A16 en spoor. De aanbesteding voor het Waardegedreven Onderhoud (WGO) is opgestart met beoogde gunning begin 2027. Dit contract heeft een beoogde looptijd van 8 jaar en heeft een totale waarde van ongeveer € 180 mln. verdeeld over 2 regio's.

Uitvoering OV-concessies en transitie gedeelde mobiliteit

Lopende concessies:

- We zorgen voor een betrouwbaar OV-systeem: rituitval in de concessies is (weer terug op) maximaal 0,2%.
- Brabants tarievenhuis is geschikt voor betalen met OV-pay.
- Bravoflex in alle concessies operationeel.

Nieuwe concessies:

- Voorbereidingen implementatie concessie Oost (vanaf medio december 2026) is afgerond.
- Voorbereiding aanbesteding nieuwe concessie Zuidoost (vanaf zomer 2029) is opgestart.
- Duurzame beschikbaarheid van 4 remises en stroomaansluitingen voor nieuwe concessie Oost en Zuidoost (2028).

Transitie gedeelde mobiliteit:

- Samen met de gemeenten zorgen we voor voldoende aanbod van vormen van gedeelde mobiliteit dat aansluit bij de vraag van reizigers. Dit doen we door experimenten binnen en buiten de bestaande concessies: minimaal 3 pilots en experimenten per jaar opgestart.
- Passend bij de verschuiving van OV naar gedeelde mobiliteit, streven we ernaar dat het aanbod van mobiliteitsdiensten voor de gebruiker inzichtelijk is door in te zetten op een goed functionerend MaaS-platform (mobiliteit als dienst). Onderzoek naar de mogelijkheid voor een Brabantbreed MAAS-platform.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)



Er worden goede stappen gezet in het verbeteren van het OV-aanbod, zowel in het aanbod als de betrouwbaarheid ([trendmonitor](#)). Via de nieuwe OV-concessies lukt het om OV-aanbod in Brabant flink te verhogen. Ondanks wat opstartproblemen zorgen we met de introductie van Bravoflex in de hele provincie voor een OV dat iedereen toegankelijk blijft, zowel op plaatsen als op momenten met minder OV (avonden en weekenden). Met het vernieuwen en plaatsen van displays bij ongeveer 500 haltes wordt de digitale reisinformatie voor Brabantse busreizigers de komende maanden fors verbeterd. Er wordt een roadmap voor autonoom OV opgesteld. Met een pilot van autonoom OV bij de Efteling deze zomer wordt een eerste bouwsteen uitgerold.

Toch is er ook een aantal uitdagingen. Voor de exploitatie van de Brainportlijnen zijn extra middelen nodig. Hiervoor is een Statenvoorstel uitgewerkt. Voor de realisatie van de ZE-ambities en de continuïteit van toekomstige concessies beter te borgen zijn busremises met voldoende stroomaansluiting cruciaal. Met de aankoop van een bedrijfsperceel in Helmond en een bestaande busremise in Reusel zijn belangrijke stappen gezet. Toch blijft de beschikbaarheid van voldoende geschikte busremises in Zuidoost een aandachtspunt. Onvoldoende stroom leidt tot onzekerheid en hoge meerkosten vanwege het langer doorrijden met oud materieel, zoals bij busremise Roosendaal. Ook zijn er nog altijd leveringsproblemen van ZE-materieel. En is het nog niet zeker dat alle noodzakelijke stappen om de tijdelijke remise bij de Efteling te realiseren voor start van de nieuwe concessie afgerond zijn.

De efficiency van de OV-concessies staat onder druk als gevolg van de vele wegwerkzaamheden in Brabant en files door de toenemende verkeersintensiteiten. Samen met gemeenten en Rijk zorgen we voor doorstromingsmaatregelen voor het OV (o.a. busbanen en Bus op de Vluchtstrook).

Data, digitalisering en Smart Mobility

De focus van data en digitalisering ligt op een adequaat beheer én optimaal gebruik van hetgeen de afgelopen jaren is ontwikkeld. Doel is enerzijds om zo efficiënt mogelijk te werken en anderzijds om zo effectief mogelijke bijdrage aan de organisatiedoelstellingen te leveren. Ook verkeersmanagement is hierin een belangrijk onderdeel.

- Doelstellingen uit de Samenwerkingsovereenkomst Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabantstad 2024-2028 zijn gerealiseerd (2028).

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

We gaan voor veilige mobiliteit.

In Brabant streven we naar NUL verkeersslachtoffers. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

- De ontwikkeling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers (Noord-Brabant & provinciale wegen): aantal dodelijke verkeersslachtoffers (conform CBS) < vorig jaar.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal dodelijke verkeersslachtoffers	99	91	141	120	114	123
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	9	16	ntb

In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2019.

- De ontwikkeling van het aantal slachtoffers met lichamelijk letsel (Noord-Brabant & provinciale wegen): aantal slachtoffers met lichamelijk letsel.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal slachtoffers	2.417	1,985	2.015	2.391	2.263	2.398	ntb
waarvan op provinciale wegen	138	164	120	139	157	187	ntb

De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020.

- De ontwikkeling van de OV-klantbarometer onderdeel veiligheid: OV-klantbarometer onderdeel sociale veiligheid >= vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)

Kwaliteit (toelichting)

Na twee jaar van gestage daling is het [aantal verkeersdoden](#) in 2025 weer toegenomen naar 123. De provincie heeft daarmee nog steeds het hoogste aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Bovendien zien we landelijk en in Brabant een stijgende trend in het aantal slachtoffers met lichamelijk letsel en een steeds

groter aandeel betreft fietsers.  De CBS-cijfers laten nog slechts het topje van de ijsberg zien, omdat dit alleen ongevallen betreft waarbij de politie aanwezig is geweest. Er is dus sprake van een grote onderregistratie. Op dit moment onderzoeken we de mogelijkheden om in de toekomst een indicator te hanteren die een vollediger beeld geeft.

Een hoge inzet op verkeersveiligheid blijft dus bittere noodzaak. Met de [Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid](#) willen we o.a. bereiken dat verkeersveiligheid een integraal onderdeel is van de maatschappelijke en ruimtelijke opgaven.

Wat gaan we daarvoor doen?

Verkeersveiligheid

- Het risico op een verkeersongeval met letsel verkleinen, door het aanbod (infrastructuur) en het gebruik (verkeersgedrag) te verbeteren ten opzichte van de nul-situatie in Brabant. (< voorgaand jaar).
- We hebben € 10 mln. geïnvesteerd in deze bestuursperiode (2027) ter verbetering van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes.
- Kleinschalige maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid N615 Deense Hoek en N267 Kromme zijn gerealiseerd (2027).

Kwaliteit (indicator)

Kwaliteit (toelichting)

Met de [Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid](#) (in samenwerking met het programma SmartwayZ.NL) willen we o.a. bereiken dat verkeersveiligheid een integraal onderdeel is van de

maatschappelijke en ruimtelijke opgaven.  Verschillende projecten (o.a. Groen Licht, Toekomst in beweging en Route Nul) zijn opgestart in 2026.

Met gemeenten zijn afspraken gemaakt over verkeerseducatie, gedragsprojecten en de verbetering van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes. Via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) wordt provinciale cofinanciering hiervoor ter beschikking gesteld. Ook werken we nauw samen met gemeenten, politie en Openbaar Ministerie bij de uitrol van communicatiecampagnes en de inzet van verkeershandhaving.

De provinciale projecten op de N615 en N267 worden nu voorbereid en in 2027 gerealiseerd.

Via de intensivering van de risicogestuurde en datagedreven aanpak verkeersveiligheid is het Brabantse verkeersveiligheidsmodel opgeleverd. Dit model is een applicatie waarmee de grootste risico's in het Brabantse verkeer- en vervoersysteem te analyseren zijn. Zo kan een risico-inschatting gemaakt worden voor ieder wegvak, fietspad, kruispunt of oversteekplaats in Brabant, om zo prioriteit aan te kunnen brengen in locaties en doelgroepen, zodat hier gerichte maatregelen en interventies op ingezet kunnen worden.

De indicator over de ontwikkeling van het risico op een verkeersongeval met letsel wordt nu opgesteld en de metingen worden verricht. De indicator kan voor het eerst over 2026 worden gerapporteerd.

Sociale veiligheid

- We zorgen voor een veilig OV-systeem: aantal incidentmeldingen is lager dan in het voorgaande jaar.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)



Het aantal incidentmeldingen in OV is in 2025 licht gestegen. Voor 2026 zijn nog geen recente cijfers beschikbaar. Een mogelijke verklaring is dat meer verwarde personen in de maatschappij zich ook door vertaalt in het OV. Ook betere registratie bij vervoerders waardoor meer incidenten ook daadwerkelijk geregistreerd worden. Veiligheidsgevoel bij reizigers (OV-klantbarometer) is in 2025 gelijk gebleven ten opzichte van het jaar ervoor (8,0).

De Staten zijn [geïnformeerd](#) over een plan van aanpak voor het aanbrengen van verlichting op en langs provinciale fietsinfrastructuur voor het verbeteren van de sociale veiligheid naar aanleiding van een [motie](#). Voor een aantal pilotprojecten op korte termijn zijn middelen gereserveerd in de reserve in het kader van de Programmering Mobiliteit. Structurele borging inclusief onderhoud is onderdeel van de herijking KOPI.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

We gaan in Noord-Brabant uit van een ten minste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO2) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie.

- Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO2-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant): emissie < vorig jaar.

De uitstoot van overige emissies (NOx, fijnstof) is significant afgenomen in 2030. Op grond van het [Schone Lucht Akkoord](#) is het streven om in 2030 tot een reductie te komen van 50% van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemissies ten opzichte van 2016.

- Ontwikkeling concentratie NOx en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar .

Kwaliteit (indicator)



Wat gaan we daarvoor doen?

Duurzaamheid Provinciale infrastructuur

Energie en CO2-reductie:

We blijven aansluiten bij het landelijk routepad 'schoon en emissieloos bouwen' en nemen dit op in alle onderhouds- en realisatiecontracten:

- Ontwikkeling in de reductie van de CO2-footprint van het areaal: < vorig jaar.
- Ontwikkeling in het energieverbruik van alle systemen binnen het areaal: < vorig jaar.

Materialen:

We blijven aansluiten aan bij de landelijke transitiepaden voor verduurzaming van asfalt en kunstwerken en implementeren hieruit voorkomende maatregelen en/of voorgestelde methoden voor zover deze passen binnen onze opgave:

- Ontwikkeling in het % van de onder- en tussenlagen waar minimaal 50% hergebruikt materiaal in zit.
- Ontwikkeling in het % van de deklagen waar minimaal 50% hergebruikt materiaal in zit.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het aspect duurzaamheid (emissiereductie en circulariteit) is geïntegreerd in het proces van aanbesteden van infrastructurele projecten. Hierdoor zal ook in 2026 een verdere verbetering zichtbaar zijn op deze onderdelen. De indicatoren zijn bij de jaarrekening beschikbaar.

ZE-ambities OV-concessies

We zorgen voor een schoon OV-systeem: in 2030 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
%	54%	80%	80%	89%	89%	100%

Kwaliteit (indicator)



Ontwikkelingen en onzekerheden

- De spanning op de arbeidsmarkt voor de vervoerders is afgenomen, maar blijft een aandachtspunt.
- Netschaarste en leveringsproblemen kunnen ervoor zorgen dat de ZE-ambities in het OV niet in het gewenste tempo realiseerbaar zijn en/of tot meerkosten leiden.
- Ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving omtrent stikstof hebben invloed op infrastructurele projecten. Kleine aanpassingen aan infrastructuur als onderdeel van onderhoudsprojecten kunnen niet mogelijk zijn.
- Prijsstijgingen en problemen met levering van materialen vormen een risico voor infrastructurele onderhoudsprojecten. Dit wordt ook in grote mate beïnvloed door de huidige wereldwijde instabiliteit.
- Klimaatverandering leidt tot extra (dagelijks) onderhoud.
- De toename van incidenten en meldingen op onze provinciale wegen leidt tot extra druk op de onderhoudsbegroting.
- Krapte op de arbeidsmarkt voor technische personeel raakt de taak van beheer en onderhoud provinciale wegen.

Financieel overzicht

Bedragen x € 1.000			
8. Basisinfrastructuur mobiliteit	Begroting t/m wijz. 3	Wijziging 4	Begroting t/m wijz. 4
Lasten	257.384	-2.894	254.489
Baten	11.415	-722	10.693
Saldo baten en lasten	245.969 N	2.172 V	243.797 N