

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De uitvoering van de basisinfrastructuur mobiliteit staat er goed voor, al blijven er uitdagingen. Vooral het toekennen van extra middelen voor OV via de integrale afweging bij de Perspectiefnota 2026 zorgt ervoor dat de komende jaren via de nieuwe OV-concessies het OV-aanbod verder opgeschaald kan worden. Zo is er structureel extra budget voor groei in Zuidoost, is het indexatiegat opgelost en voor de komende concessieperiode compensatie voor lagere rijksopbrengsten Studenten OV-kaart (SOV). Een schaa sprong in het OV is namelijk noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie (actieve en gedeelde vormen van mobiliteit) om de woningbouw- en verstedelijkingsopgave te kunnen realiseren. Ondanks nog altijd lagere reizigersaantallen (85% in 2024 t.o.v. pré-corona) en krapte op de arbeidsmarkt voor vervoerders zetten we in op toekomstige groei van het OV. Daarbij richten we ons op een sterke hoofdstructuur van snelle en frequente OV-verbindingen in combinatie met een uitgebreid netwerk van mobiliteitshubs, ontsluitende lijnen, Buurtbussen, Flexvervoer en goede aansluitingen op het hoofdfietsnetwerk, zodat de kwaliteit omhoog gaat én het OV voor iedereen toegankelijk blijft. Per 6 juli 2025 zal in West-Brabant de eerste nieuwe concessie van start gaan; Bravoflex loopt al vanaf het begin van het jaar. De nieuwe dienstregeling West-Brabant zorgt voor 10% meer busvervoer in deze regio. In de zomer van 2025 zal de nieuwe concessie Oost-Brabant gegund worden. De aanbestedingsprocedure hiervoor loopt. Via het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor Oost in 2024 is ook hier gekozen voor een groeiscenario. De huidige concessie Zuidoost is vanwege landelijke afspraken over spreiding van aanbestedingen met ruim 2 jaar verlengd tot medio 2029. In de verlenging zijn prikkels opgenomen voor opschaling van het OV-aanbod en verder verduurzamen binnen de huidige concessie ondanks de netcongestie. Wat de betekenisvolle stap in het OV-aanbod in de nieuwe concessie Zuidoost moet zijn, in lijn met de ambities uit de Brainportdeal en convenant Beethoven, zal de komende tijd besloten moeten worden via het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. De Staten worden periodiek geïnformeerd over de voortgang van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Om een gelijk speelveld voor toekomstige concessies te creëren én de continuïteit te borgen, hebben we posities in busremises op strategische locaties én met zicht op voldoende laadinfrastructuur ingenomen. De remises in Breda en Roosendaal worden voor de start van de concessie West opgeleverd.

Met het loslaten van het uitgangspunt van 'werk-met-werk' bij de herijking van KOPI is de meerjaren onderhoudsplanning weer leidend. In 2025 wordt o.a. onderhoud uitgevoerd op de N286 bij Halsteren, N639 bij Chaam en N285 Klundert - Wagenberg. De projecten voor wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud als gevolg van vertragingen bij de gecombineerde reconstructieprojecten zijn opgepakt (o.a. N284 Reusel – Hapert). Eerder zijn de Staten geïnformeerd over toenemende (financiële) druk op de onderhoudsbegroting met name als gevolg van de uitbreiding en opwaardering van het areaal en de toegenomen ouderdom. Om effectiever en efficiënter te kunnen werken, zetten we de eerste stappen richting waardegedreven onderhoudscontracten met een beperkt aantal aannemers. In 2025 hopen we vervolgstappen te kunnen zetten in de overdracht van wegvakken die qua functie niet direct tot het provinciale hoofdwegennet horen. Verkennende gesprekken hierover worden gevoerd. Het project van het vervanging van de openbare verlichting door LED is afgerond. Hierdoor wordt er fors bespaard op de energiekosten.

Het jaar 2025 is het eerste volledige uitvoeringsjaar van het in 2024 vastgestelde Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP). We intensiveren de huidige risicogestuurde en datagedreven aanpak. Hard nodig, want het aantal verkeersdoden in Brabant is nog altijd te hoog. In aanvulling op het BVVP voert SmartwayZ.NL het Grensverleggend Activeringsprogramma Verkeersveiligheid uit. In het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) 2025 zijn met de gemeenten afspraken gemaakt over de verbetering van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes. Dit jaar wordt de €15 mln. voor kleinschalige verkeerskundige maatregelen (KVM) in belangrijke mate weggezet in concrete opdrachten voor de verbetering van de verkeersveilige inrichting van de provinciale infrastructuur. Vanwege de uitvoerbaarheid in relatie tot stikstof ligt de focus op kleinschalige maatregelen.

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.

**In IPO-verband is besloten om te stoppen met het WOW-onderzoek. Er wordt gezocht naar een alternatief.*



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 doorstroming, fietspaden en verkeersveilige inrichting binnen de vastgestelde bandbreedte.
- Nieuwe vorm van onderhoudscontracten, waarbij we het onderhoud per gebied vermarkten. zijn gegund in 2026.
- De wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud zijn opgenomen in lopende en geplande contracten voor infraprojecten.
- Inventarisatie van maatregelen die nodig zijn om het provinciaal wegennet klimaatadaptief te maken.



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 vastgesteld in verband met het uitfasen van de OV-chipkaart.
- Inventarisatie van beschikbaarheid remises en stroomaansluitingen in Oost en Zuidoost.

Nieuwe concessies:

- Nieuw flexcontract en concessie West zijn geïmplementeerd.
- Nieuwe concessie Oost (vanaf 2027) is gegund.
- Voorbereiding aanbesteding nieuwe concessie Zuidoost (vanaf 2029) is opgestart.
- Voorbereidingen implementatie flexcontracten Oost en Zuidoost (2026) zijn afgerond.

Transitie gedeelde mobiliteit:

- We zorgen 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). We introduceren uiterlijk in 2025 een betrouwbaar en goed functionerend MaaS-platform(s) in de stedelijke regio's en in het landelijk gebied van Brabant voor de reizigers voor minimaal 1 concessie.



De rituitval en punctualiteit van de dienstverlening blijven een aandachtspunt vanwege de krapte op de arbeidsmarkt voor de vervoerders, als ook de late leveringen van nieuwe bussen en een groot aantal wegwerkzaamheden in Brabant. Als concessieverlener sturen we hier stevig op, in nauwe samenwerking met de vervoerders.

Posities in busremises zijn belangrijk voor de continuïteit en efficiency van de (toekomstige) concessies. De inventarisatie loopt, al is netcongestie daarin wel een terugkomend issue. Zo is er een tegenvaller bij de stroomlevering in Roosendaal, waardoor er langer doorgereden moet worden met dieselbussen met flinke meerkosten als gevolg.

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 Groene Mobiliteit Brabantstad 2024-2028 zijn gerealiseerd.



Wat willen we bereiken?

We gaan voor veilige mobiliteit.

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

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

In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2020.

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

	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal slachtoffers	1.985	2.015	2.391	2.263	ntb

waarvan op provinciale wegen	164	120	139	157	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 $\geq$ vorig jaar.



We verwachten een stabilisatie in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. De officiële cijfers worden vastgesteld in de loop van 2025. Maar de absolute cijfers, zeker in Brabant, zijn nog steeds veel te hoog en dus is extra inzet nodig.

Wat gaan we daarvoor doen?

Verkeersveiligheid

- Het nieuwe Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is vertaald naar indicatoren en opgenomen in de begroting 2025.
- We hebben € 10 mln. geïnvesteerd in deze bestuursperiode (2027) ter verbetering van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes.
- We hebben voor € 15 mln. kleinschalige maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd op provinciale wegen (2025).



Sociale veiligheid

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



Er is nog altijd sprake van overlast rondom het AZC in Budel. We spreken het Rijk aan op haar verantwoordelijk. Er wordt gekeken naar structurele bekostigingsafspraken door het Rijk en naar alternatieve maatregelen.

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 (NO_x, 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 NO_x en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar .



Wat gaan we daarvoor doen?

Duurzaamheid Provinciale infrastructuur

Provinciale infrastructuur:

- Opname van het 'routeplan emissiereductie' in alle onderhouds- en realisatiecontracten met een stijgend % emissieloos materieel.
- Energie en CO₂-reductie: reductie van de CO₂-footprint in 2030 van gerealiseerde projecten met 50% ten opzichte van referentiejaar 2010.
- We dragen vanuit onze beheer- en onderhoudsopgave bij aan de opgave van 50% vermindering van het primair grondstoffengebruik in 2030: 50% vermindering van het primair grondstoffengebruik in 2030 ten opzichte van referentiejaar 2010.



ZE-ambities OV-concessies

OV-concessies:

We zorgen voor een schoon OV-systeem: in 2027 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

	2025	2026	2027
%	75%	90%	100%



In 2025 stromen extra ZE-bussen in als gevolg van de vertraagde levering in 2024. In de verlenging van Zuidoost zijn aanvullende afspraken over stappen in de ZE-ambities gemaakt. Vanwege de hoge investeringskosten zal volledig elektrisch dus pas later plaatsvinden bij een nieuwe concessie Zuidoost (2029).

Ontwikkelingen en onzekerheden

- De krapte op de arbeidsmarkt voor de vervoerders is bepalend voor het tempo waarin opschaling van het OV-aanbod daadwerkelijk kan plaatsvinden.
- Netschaarste en leveringsproblemen zorgen ervoor dat de ZE-ambities in het OV niet in het gewenste tempo realiseerbaar zijn.
- Ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving omtrent stikstof hebben invloed op infrastructurele projecten, mogelijk ook bij groot onderhoud.
- Prijsstijgingen en problemen met levering van materialen vormen een risico voor infrastructurele onderhoudsprojecten.
- Klimaatverandering leidt tot extra (dagelijks) onderhoud.
- 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	213.554	27.424	240.979
Baten	6.243	2.446	8.689
Saldo baten en lasten	207.312 N	24.978 N	232.290 N