

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

We gaan voor een veilig, robuust, betrouwbaar en schoon mobiliteitssysteem. Daarom zorgen we vanuit onze wettelijke verantwoordelijkheden voor een goede basis met een stevig netwerk van provinciale wegen, fietspaden en openbaar vervoer (OV). In het [beleidskader Mobiliteit Koers 2030](#) is het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren uitgestippeld. De ambities hieruit zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda's en vormen de basis voor deze begroting.

We zetten de komende jaren in op de groei van het OV-aanbod via de drie bus concessies. Met het toekennen van extra middelen voor OV-busvervoer bij de [Perspectiefnota 2026](#) ligt er een basis die groei mogelijk maakt, maar dat is niet voldoende voor een schaa sprong van het OV. Want dat is noodzakelijk om de extra vraag naar én verdichting van mobiliteit als gevolg van de verstedelijkings- en woningbouwopgave op te kunnen vangen. Ook draagt het bij aan de mobiliteitstransitie en schonere mobiliteit.

Om het OV voor iedereen toegankelijk én betaalbaar te houden, zetten we in op een sterke hoofdstructuur van snelle en frequente OV-verbindingen aangevuld met Bravoflex. Zo is in West de nieuwe concessie per 6 juli 2025 gestart aangevuld met Bravoflex. Vanaf 2026 komt Bravoflex ook in de rest van Brabant beschikbaar. Voor de nieuwe concessie Oost-Brabant wordt samen Arriva als de geselecteerde vervoerder uit de aanbesteding de implementatie per ultimo 2026 verder voorbereid. Tevens zal de aanbesteding voor de nieuwe concessie Zuidoost worden opgestart met het voorbereiden van de aanbestedingsdocumenten. Daarbij zal de vraag voorliggen wat de juiste betekenisvolle stappen zijn in lijn met de ambities voor de Brainportregio én of dat bekostigd kan worden. Alleen al de exploitatie van de Brainportlijn vraagt om extra middelen en er is ook de impact van de bouw en realisatie van de nieuwe Multimodale Knoop (MMK) Eindhoven.

Toch moeten we bij het stellen van de ambities voor OV ook rekening blijven houden met een gestage groei van de reizigersaantallen (85% in 1e helft 2025 t.o.v. pré-corona), een krappe arbeidsmarkt (voor vervoerders), netcongestie en late leveringen van materieel.

Adequaat beheer en onderhoud van de provinciale wegen en fietspaden heeft prioriteit. Daarmee voorkomen we kapitaalvernietiging én verkeersonveilige situaties. Om dat te kunnen borgen, is het uitgangspunt van 'werk-met-werk' bij de [herijking van KOPI](#) losgelaten, is de meerjaren onderhoudsplanning weer leidend en zijn wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud met voorrang opgepakt.

Toch is er een toenemende (financiële) druk op de onderhoudsbegroting met name als gevolg van de uitbreiding en opwaardering van het areaal en de toegenomen ouderdom. Om dat te verminderen wordt in 2026 een nieuw contractvorm van waardegedreven onderhoud met een beperkt aantal aannemers geïmplementeerd. Hierdoor verwachten we dat het groot onderhoud effectiever en efficiënter zal worden. We starten met geautomatiseerd strooien in het kader van de gladheidsbestrijding. Ook zetten we de eerste richtinggevende stappen in 2026 voor de herijking van KOPI in 2027. Daarbij gaat het specifiek over het kwaliteitsniveau en bijbehorende consequenties. Groot onderhoud zal uitgevoerd worden op o.a. de N285 Klundert – Wagenberg (aanbesteding) en de N389 Etten-Leur – Zevenbergen. Actueel overzicht via deze [link](#).

Ondanks een lichte daling van het aantal verkeersdoden in Brabant in de laatste jaren is dit aantal nog altijd veel te hoog. Samen met partners geven we uitvoering aan het [Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027](#) (BVVP), waarbij we ons richten op de pijlers gedrag, infrastructuur en handhaving om de verkeersveiligheid in Brabant te verbeteren. De speerpunten in onze aanpak zijn verkeersgedrag en risicogestuurd en datagedreven werken, met drie focusthema's fietsers, afleiding en de onervaren verkeersdeelnemer. Zo continueren en professionaliseren we de educatie op scholen, is er € 10 mln. beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes en verbeteren we de infrastructuur via kleinschalige maatregelen, bijvoorbeeld op de N395 – Toekomstweg, de N615 Deense Hoek en N267 Kromme Nol. Ten slotte intensiveren we in overleg met politie en Openbaar Ministerie de verkeershandhaving.

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.

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.

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 CONCESSIONS: 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.**

WE ZIEN HET OV ALS EEN VERBINDENDE SCHAKEL IN HET BRABANTS MOBILITEITSNETWERK DAT BIJDRAAGT AAN DE BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID EN DUURZAAMHEID VAN ONZE PROVINCIE. SAMEN MET DE VERVOERDERS, GEMEENTEN, REIZIGERSOVERLEG BRABANT EN VERSCHILLENDE ANDERE (MARKT)PARTIJEN WERKEN WE AAN EEN VRAAGGERICHT, VERBINDEND EN VERANTWOORD OPENBAAR VERVOERNETWERK. DE UITGANGSPUNTEN ZIJN VASTGELEGD IN DE OV-VISIE ([Gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)). ALS CONCESSIEVERLENER VOERT DE PROVINCIE DE REGIEROL UIT OP DE VIGERENDE CONCESSIES EN ZORGEN WE SAMEN MET DE VERVOERDERS VOOR EEN OPTIMALE DIENSTREGELING VOOR HET STAD- EN STREEKVERVOER, BUURTBUS EN REGIOTAXI.

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 (2028).

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
Aantal dodelijke verkeersslachtoffers	99	91	141	120	114
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	9	16

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
Aantal slachtoffers	2.417	1.985	2.015	2.391	2.263	ntb
waarvan op provinciale wegen	138	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 >= vorig jaar.

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).

Sociale veiligheid

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

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 .

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.

ZE-ambities OV-concessies

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%

Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

- [Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur 2023-2027](#)
- ['Gedeelde mobiliteit is maatwerk'](#)
- [Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027](#)

Inzet verbonden partijen

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit begrotingsprogramma worden onderstaande verbonden partijen ingezet:

- Eindhoven Airport

Nadere informatie over verbonden partijen staat in de paragraaf Verbonden partijen.

Ontwikkelingen en onzekerheden

- De krapte op de arbeidsmarkt voor de vervoerders (zowel chauffeurs als technisch personeel) is bepalend voor het tempo waarin opschaling van het OV-aanbod daadwerkelijk kan plaatsvinden. Ook bij de uitvoering van Bravoflex kan personeelskrapte een beperkende factor zijn.
- Netschaarste en leveringsproblemen zorgen ervoor 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.
- Toenemende complexiteit van provinciale projecten als gevolg van tegenstrijdige verwachtingen en belangen van de omgeving in relatie tot de schaarse ruimte.
- Klimaatverandering leidt tot extra (dagelijks) onderhoud.
- Krapte op de arbeidsmarkt voor technische personeel raakt de taak van beheer en onderhoud provinciale wegen.

Wat mag het kosten?

8. Basisinfrastructuur

mobiliteit

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
			2025				
		2024	na wijz.	2026	2027	2028	2029
<u>Lasten</u>							
	Programmalasten	182.757 N	212.824 N	227.808 N	238.559 N	228.136 N	232.058 N
	Toerekening organisatiekosten	19.784 N	19.815 N	18.015 N	18.015 N	14.534 N	14.534 N
Totaal Lasten		202.541 N	232.639 N	245.823 N	256.574 N	242.670 N	246.593 N
<u>Baten</u>							
	Programmabaten	6.324 V	11.385 V	10.035 V	8.816 V	7.224 V	6.161 V
	Bijdrage in toerekening org. kosten	596 V	0	0	0	0	0
Totaal Baten		6.920 V	11.385 V	10.035 V	8.816 V	7.224 V	6.161 V
Saldo van baten en lasten		195.621 N	221.254 N	235.788 N	247.758 N	235.446 N	240.432 N
<u>Reservemutaties</u>							
	Storting in reserves	84.551 N	88.652 N	81.000 N	73.224 N	72.024 N	69.575 N
	Onttrekking aan reserves	33.691 V	37.434 V	34.918 V	33.360 V	38.772 V	43.497 V
Resultaat incl. reservemutaties		246.480 N	272.472 N	281.870 N	287.622 N	268.698 N	266.510 N

Het begrotingsprogramma Basisinfrastructuur Mobiliteit is opgebouwd uit een aantal (wettelijke) basistaken. Voor een goede borging van deze basistaken zijn de middelen op basis van vastgesteld beleid structureel en autonoom op de meerjarige begroting geraamd. Ook worden de budgetten jaarlijks geïndexeerd conform het provinciaal indexatiebeleid. De onderdelen zijn:

- Algemeen: € 0,5 mln.
- Verkeersmanagement: € 1,4 mln.
- Data: € 6,6 mln., waarvan € 2,4 mln. structureel
- Verkeersveiligheid: € 8,8 mln., waarvan € 1,2 mln. structureel
- Beheer en onderhoud: € 50,8 mln. structureel*
- OV: € 149,2 mln., in de komende jaren oplopend vanwege nieuwe concessies.

* Inclusief € 35,8 mln. structureel investeringskrediet per jaar voor groot onderhoud en vervanging.

Vanwege indexatie is het oorspronkelijke investeringskrediet van € 26 mln. in de afgelopen bestuursperiode structureel verhoogd. De jaarlijkse investeringsuitgaven worden op basis van wet- en regelgeving geactiveerd en vervolgens afgeschreven. De berekende afschrijvingslasten komen op basis van de investeringsplanning ten laste van de exploitatiebegroting. De afschrijvingslasten zijn met ingang van 2022 ondergebracht in een hiervoor bestemde egalisatiereserve. De toevoeging aan de egalisatiereserve loopt mee in het provinciaal indexatiebeleid en daarmee is de indexatie van het structurele investeringskrediet geborgd.

Om flexibel in te kunnen springen op het OV-aanbod en groei de komende jaren mogelijk te kunnen maken is in 2024 een reserve OV ingesteld. De structurele rijksmiddelen i.h.k.v. motie Bikker en de extra bestuursakkoordmiddelen zijn toegevoegd aan de reserve.

Lasten

Het totaal van de programmakosten 08 in de begroting 2026 komt uit op € 227,8 mln. en is daarmee € 15,0 mln. hoger dan in de bijgestelde begroting 2025.

De lasten zijn hoger doordat:

- In het kader van het vastgestelde BVVP is er in deze bestuursperiode totaal € 10 mln. beschikbaar gesteld voor de verbetering van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes. Op basis van de verwachte verdeling over de jaren is er voor 2026 € 2 mln. meer geraamd dan in 2025.
- Als uitwerking van het bestuursakkoord zijn middelen uit de reserve Verkeer & Vervoer ter beschikking gesteld voor het verbeteren van de data rondom verkeersveiligheid en provinciale wegen. Op basis van het verwachte verloop van deze opdrachten is in 2026 totaal € 1,2 mln. meer geraamd dan in 2025.
- De budgetten voor de OV-concessies nemen totaal met € 11,8 mln. toe. Dat is het gevolg van de toename van het OV-aanbod via de nieuwe concessie en de verplichte indexatie van de meerjarige contracten.
- In 2026 is er totaal € 1,2 mln. extra geraamd voor de instroom van zero emissie materieel. Als gevolg van problemen bij de leveranciers is de levering in 2025 vertraagd. Tegenover deze extra uitgaven staan ook extra inkomsten in de vorm van een rijksbijdrage.
- Er is € 1,1 mln. extra beschikbaar voor kosten (eenmalig) om een busremise bij de Efteling beschikbaar te krijgen voor de OV-concessie en het waarborgen van de zero emissie ambities.
- Ten slotte is er sprake van € 1,8 mln. afschrijvingslasten wegeninvesteringen. Op basis van wet- en regelgeving dienen uitgaven voor infrastructuur te worden geactiveerd en afgeschreven. De afschrijvingslasten worden gedekt door de egalisatiereserve (groot onderhoud) en reserve Verkeer & Vervoer en Spaar- & Investeringsfonds (reconstructie).

Daartegenover staan lagere lasten als gevolg van:

- Bovenop het reguliere budget voor verkeersmanagement was er in 2025 € 0,5 mln. extra beschikbaar voor projecten in het kader van verkeersmanagement.
- Het budget voor incidenten en calamiteiten voor de onderhoudsbegroting is nog niet geraamd (in 2025 € 3,7 mln.). Dit betreft geen structureel budget en wordt gedekt door het ramen (op basis van de realisatie) van inkomsten of het omzetten van investeringskrediet.

De financiële toelichting op de investeringskredieten wegen is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

Baten

Het totaal van de programmabaten 08 in de begroting 2026 komt uit op € 10,0 mln. en is daarmee € 1,4 mln. lager dan in de bijgestelde begroting 2025:

- De inkomsten op de onderhoudsbegroting zijn € 3,0 mln. lager, doordat met name de inkomsten uit schadevergoedingen door derden nog niet zijn geraamd. Deze dienen als dekking van de bijbehorende uitgaven en worden geraamd op basis van de realisatie.
- De inkomsten zijn € 1,2 mln. hoger door de inkomsten uit de rijksregeling voor de instroom van Zero Emissie materieel in OV-concessies. De bijbehorende uitgaven zijn ook extra op de begroting geraamd.

Een uitgebreid overzicht wordt gegeven in de [Programmering Mobiliteit 2026-2045](#).

