

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. Dat is nodig om de woningbouw- en verstedelijkingsopgave in Brabant, zoals vastgelegd in de NOVEX-verstedelijkingsstrategie, mogelijk te kunnen maken. Om Brabant bereikbaar én leefbaar te houden wordt ingezet op de mobiliteitstransitie. Zo start de nieuwe concessie Oost-Brabant met een fors hoger OV-aanbod. Ook voor de nieuwe concessie Zuidoost (vanaf medio 2029) streven we via de opgestarte aanbesteding conform het Bestuursakkoord naar een goede basiskwaliteit van het OV en een eerste schaalsprong op HOV lijnen in de hele regio. Echter om de snelle groei van de hightechsector in de Brainportregio, waaronder de uitbreidingsplannen van ASML op BIC-Noord, te kunnen faciliteren, zijn aanvullende middelen nodig voor de exploitatie van de Brainportlijnen. Hiervoor is een [Statenvoorstel](#) voorgelegd. Alleen dan is het mogelijk om bij de aanbesteding ook de uitraag te doen voor deze lijnen om de werklocaties (alleen al op BIC-Noord 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen) als gevolg van de ontwikkeling van de Brainportregio te kunnen ontsluiten door middel van rechtstreekse en snelle OV-verbindingen. De aanbesteding voor de nieuwe concessie Zuidoost-Brabant wordt gegund begin 2028 en gaat medio 2029 van start. Een deel van de Brainportlijnen valt onder concessie Oost-Brabant en de opdracht hiervoor kan pas na gunning van Zuidoost worden gegeven. Om deze Brainportlijnen te kunnen laten rijden, zijn ook dan aanvullende middelen nodig. We zetten daarbij in op volledig Zero Emissie (ZE) busvervoer. Voor het realiseren van deze ZE-ambities én om de continuïteit van de OV-concessie voor de toekomst beter te kunnen borgen, neemt de provincie een actieve rol in het regelen van busremises met voldoende stroom. Voor de concessie Zuidoost werken we in dat kader in en rond Eindhoven hard aan oplossingen.

Om de beschikbaarheid en verkeersveiligheid van de provinciale wegen en fietspaden te kunnen borgen is adequaat beheer en onderhoud nodig. Om dat te kunnen garanderen, is het uitgangspunt van 'werk-met-werk' bij de laatste [herijking van KOPI](#) losgelaten, en is de meerjaren onderhoudsplanning leidend. Zo voorkomen we achterstallig onderhoud, kapitaalvernietiging én verkeersonveilige situaties als gevolg van de staat van onderhoud. De actualisatie van de uitvoeringsagenda zal plaatsvinden in 2027. Voor het handhaven van het huidige kwaliteitsniveau zijn structureel extra middelen nodig. Bij de eerste vaststelling van KOPI in 2017 is deze ontwikkeling reeds aangekocht en is het gevolg van o.a. de geleidelijke uitbreiding en opwaardering van het areaal en de toenemende ouderdom van het areaal waardoor ingrepen omvangrijker en duurder worden. Eén van de manieren waarmee de taak van beheer en onderhoud effectiever en goedkoper kan worden uitgevoerd is de nieuwe contractvorm van Waardegedreven Onderhoud (WGO). Bij deze aanpak worden de beslissingen niet alleen worden genomen op basis van technische noodzaak en / of huidige kosten, maar wordt gekeken naar de maximale waarde gedurende de gehele levensduur van de weg. Het onderhoud van het gehele areaal wordt in twee contracten op basis van langdurige samenwerking ondergebracht. Naast besparing op de engineeringskosten benutten we ook maximaal de kennis en innovaties uit de markt. In 2027 wordt het contract geïmplementeerd.

Verkeersveiligheid vinden we enorm belangrijk. Het persoonlijk leed en de maatschappelijke schade is immers enorm en het [aantal verkeersslachtoffers](#) in Brabant te hoog. Daarom blijven we samen met de partners stevig inzetten op verkeersveiligheid. Dat doen we volgens een risicogestuurde en datagedreven aanpak. We continueren de gedragsmaatregelen en educatie op scholen. Voor het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes stellen we cofinanciering ter beschikking. In 2027 wordt de verkeersveilige inrichting van de N615 Deense Hoek en de N267 Kromme Nol gerealiseerd. Met de [Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid \(GAVV\)](#) verankeren we verkeersveiligheid in de bredere maatschappelijke en ruimtelijke opgaven. Politie en OM zijn bevoegd gezag voor de handhaving. We blijven aandacht vragen voor intensivering van controles.

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 waardering voor de Brabantse wegen via het tevredenheidsonderzoek (provinciale wegen): waardering $\geq$ 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 2027.
- Meerjarige onderhoudscontract civiele kunstwerken (o.a. bruggen, viaducten en tunnels) in 2027 gegund.
- Inventarisatie van knelpunten klimaatadaptie provinciaal areaal (hitte, droogte, water en winter).

Uitvoering OV-concessies en transitie gedeelde mobiliteit

Lopende concessies:

- We zorgen voor een betrouwbaar OV-systeem: rituitval in de concessies is maximaal 0,2%.
- De busremise Efteling is beschikbaar voor de nieuwe concessie Oost-Brabant vanaf 2027.
- De concessie West-Brabant is volledig voorzien van ZE bussen.
- OV-chipkaart is succesvol uitgefaseerd.

Nieuwe concessies:

- Nieuwe concessie Zuidoost (vanaf zomer 2029) gegund (2028).
- 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.
- Voorzieningen bij Bravoflex overstaphaltes op orde.
- Fietsvoorzieningen bij Bravodirect haltes op orde.

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).
- Uitvoering van vier MPvE's in Noord-Brabant, als bijdrage aan integrale bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven en de doorontwikkeling naar een landelijke standaard (SmartwayZ.NL).
- Doorontwikkeling en toepassen van Bereikbaarheid op Peil als gezamenlijk instrument voor monitoring en sturing op de bereikbaarheid van Zuid-Nederland (SmartwayZ.NL).

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.

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).
- Minimaal drie GAVV-projecten zijn uitgevoerd (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 (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

Energie en CO₂-reductie:

We blijven aansluiten bij het landelijk rotepap '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:

	2027	2028	2029	2030
%	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 spanning op de arbeidsmarkt voor de vervoerders is afgenomen, maar blijft een aandachtspunt.
- Als gevolg van de afname van het aantal studenten dat gebruik maakt van het OV staat de betaalbaarheid van het OV-systeem landelijk (via rijksbijdrage voor opbrengsten Student OV-kaart (SOV)) onder druk.
- De eerste pilots met Autonoom OV zijn ook in Brabant opgestart. De mate van opschaalbaarheid de komende jaren is nog onbekend en maakt onderdeel uit van de leerervaringen die de komende jaren opgedaan worden.
- 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.

Wat mag het kosten?

8. Basisinfrastructuur

mobiliteit

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
			2026				
		2025	na wijz.	2027	2028	2029	2030
<u>Lasten</u>							
	Programmalasten	209.119 N	231.874 N	247.200 N	229.691 N	238.819 N	254.757 N
	Toerekening organisatiekosten	22.319 N	22.615 N	23.558 N	19.419 N	18.773 N	17.622 N
Totaal Lasten		231.439 N	254.489 N	270.758 N	249.110 N	257.592 N	272.378 N
<u>Baten</u>							
	Programmabaten	10.485 V	10.693 V	9.861 V	8.264 V	7.174 V	7.161 V
	Bijdrage in toerekening org. kosten	710 V	0	0	0	0	0
Totaal Baten		11.195 V	10.693 V	9.861 V	8.264 V	7.174 V	7.161 V
Saldo van baten en lasten		220.244 N	243.797 N	260.897 N	240.846 N	250.418 N	265.217 N
<u>Reservemutaties*</u>							
	Storting in reserves	183.850 N	87.650 N	97.368 N	79.018 N	76.869 N	68.675 N
	Onttrekking aan reserves	42.265 V	44.646 V	43.558 V	40.635 V	47.086 V	48.145 V
Resultaat incl. reservemutaties		361.829 N	286.801 N	314.707 N	279.228 N	280.201 N	285.748 N

Omschrijving (toelichting)

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. structureel
- Verkeersmanagement: € 1,4 mln. structureel
- Data: € 6,6 mln., waarvan € 2,4 mln. structureel
- Verkeersveiligheid: € 8,8 mln., waarvan € 1,2 mln. structureel
- Beheer en onderhoud: € 50,5 mln. structureel*
- OV: € 149,7 mln. structureel en in de komende jaren verder oplopend vanwege nieuwe concessies.

* Inclusief € 34,5 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 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 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 programmalasten 08 in de begroting 2027 komt uit op € 246,7 mln. en is daarmee € 14,8 mln. (6,4%) hoger dan in de bijgestelde begroting 2026.

De lasten zijn hoger doordat:

- € 2,1 mln. hogere afschrijvingslasten als gevolg van investeringsuitgaven in voorgaande jaren;
- € 11,3 mln. hogere lasten van de drie OV-concessies (exclusief SOV) als gevolg van de contractuele indexatie en groei van het OV-aanbod in de nieuwe concessie Oost Brabant;
- € 2,1 mln. als gevolg van digitaliseringsopgaven bij verkeersveiligheid en provinciale wegen in het kader van het bestuursakkoord;
- € 2,0 mln. hoger geraamde bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes (totaal € 10 mln. in het kader van het bestuursakkoord);
- € 5,0 mln. voor het realiseren van mobiliteitshubs;
- € 1,6 mln. inrichtingskosten van een tijdelijke busremise bij de Efteling;
- € 1,0 mln. vernieuwing OV in verband met de opwaardering van bushaltes.

Daartegenover staan lagere lasten als gevolg van:

- € 4,9 mln. lagere compensatie Studenten OV-kaart (SOV);
- € 2,0 mln. als gevolg van een lagere instroom van Zero-Emissie bussen in 2027 ten opzichte van 2026. Hiertegenover staat een lagere rijksbijdrage;
- € 4,3 mln. lagere onderhoudsbegroting: in 2026 zijn extra lasten van gladheidsbestrijding als gevolg van het winterweer begin van het jaar (€ 2,0 mln.) en extra incidenteel onderhoud voor het herstellen van de ontstane vorstschade (2,0 mln.).

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

Baten

Het totaal van de programmabaten 08 in de begroting 2027 komt uit op € 9,9 mln. en is daarmee € 0,8 mln. lager (7,8%) dan in de bijgestelde begroting 2026. Dat komt voornamelijk door een lagere instroom van Zero-Emissie bussen in 2027 ten opzichte van 2026 en daarmee een lagere toerekening (€ 2,0 mln) van de hiervoor bestemde rijksbijdrage.

Een uitgebreid overzicht wordt gegeven in de [Programmering Mobiliteit 2027-2046](#)