

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De uitvoering van de basisinfrastructuur mobiliteit staat er redelijk goed voor. Er ligt een stevige basis voor het mobiliteitsbeleid, al blijven er uitdagingen in de realisatie.

Met het toekennen van extra middelen voor het OV-busvervoer bij de Perspectiefnota 2026 ligt er een stevig fundament voor het mobiliteitssysteem. Met een goed OV-aanbod maken we de mobiliteitstransitie mogelijk die nodig is om extra vraag naar én verdichting van mobiliteit als gevolg van de verstedelijkings- en woningbouwopgave te kunnen opvangen. Zo is er structureel extra budget voor groei in Zuidoost, is het indexatiegat structureel opgelost en voor de komende concessieperiode compensatie voor lagere rijksopbrengsten Studenten OV-kaart (SOV). Ondanks de uitdagingen van een veranderd reizigerspatroon (reizigersaantallen gemiddeld 85% in eerste vier maanden 2025 t.o.v. pré-corona) en een krapte op de arbeidsmarkt voor vervoerders zien we dat opschaling in bestaande concessies én groei in nieuwe concessies mogelijk is met het extra budget dat beschikbaar is gesteld.

Per 6 juli 2025 is in West-Brabant de eerste nieuwe concessie van start gegaan met een nieuwe dienstregeling West-Brabant met 10% meer busvervoer in deze regio. We richten ons op een sterke hoofdstructuur van snelle en frequente OV-verbindingen in combinatie met Bravoflex dat sinds begin dit jaar in dit gebied van start is gegaan. Op basis van de in 2024 vastgestelde aanbestedingsdocumenten voor Oost is de keuze gevallen op Arriva als de vervoerder voor de nieuwe concessie Oost-Brabant. Ook hier wordt 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 / convenant Beethoven en rekening houdend met de exploitatie van de Brainportlijn, én of dat bekostigd kan worden, zal de komende tijd duidelijker worden via het vaststellen van aanbestedingsdocumenten en de uitkomsten van de MIRT-verkenning Brainportlijn.

Voor een echte schaa sprong in Zuidoost Brabant zullen nog meer middelen nodig zijn.

Met het loslaten van het uitgangspunt van 'werk-met-werk' bij de herijking van KOPI is de meerjaren onderhoudsplanning weer leidend. Zo voorkomen we dat achterstallig onderhoud kan optreden als gevolg van vertraging bij het combineren met reconstructiewerkzaamheden. Zo is het wegvak N284 Reusel – Hapert vanwege potentieel achterstallig onderhoud versneld opgepakt. Ook is onderhoud aan de N639 Chaam uitgevoerd. 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. In 2025 zijn hiertoe met de gunning van meerjarig onderhoud de eerste stappen gezet richting een effectievere contractvorm van waardegedreven onderhoud met een beperkt aantal aannemers. Ook wordt de voorbereiding opgestart richting de herijking van KOPI. De Staten worden meegenomen in de keuzes voor het kwaliteitsniveau en het bijbehorende budget.

Eind 2024 is het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP) vastgesteld. We intensiveren de huidige risicogestuurde en datagedreven aanpak. Hard nodig, want het aantal verkeersdoden in Brabant is nog altijd te hoog. Met de afspraken over het continueren van de educatie op scholen en het verbeteren van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes (€10 mln. in deze bestuursperiode) via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) is er specifieke aandacht voor de onervaren verkeersdeelnemer en fietser. 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 bijvoorbeeld de N615 Deense Hoek en de N267 Kromme Nol. Vanwege de uitvoerbaarheid in relatie tot stikstof ligt de focus op kleinschalige maatregelen. In overleg met politie en Openbaar Ministerie wordt gekeken naar mogelijkheden om de handhaving op specifieke locaties te intensiveren.

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.*



Doordat de meerjaren onderhoudsplanning weer leidend is en wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud met prioriteit zijn opgepakt, ligt de provinciale infrastructuur er goed onderhouden bij.

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.



Het risico van achterstallig onderhoud is gemitigeerd met het versneld oppakken van specifieke onderhoudsprojecten en/of aanvullend incidenteel onderhoud.

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.



Omdat de personeelskrapte bij vervoerders afneemt door adequate interventies door de vervoerders, kan er op steeds meer plaatsen gedacht worden aan opschaling van het OV-aanbod. Toch blijven de rituitval en punctualiteit van de dienstverlening een aandachtspunt vanwege uitval van personeel, de late leveringen van nieuwe bussen en een groot aantal wegwerkzaamheden in Brabant. De Staten worden periodiek geïnformeerd over de voortgang van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'.

Strategische posities in busremises zijn belangrijk voor de continuïteit en efficiency van de (toekomstige) concessies. Zo is met de start van de concessie West de busremise in Breda opgeleverd. Wel lopen we steeds vaker aan tegen de netcongestie, hetgeen leidt tot vertraging op Zero-Emissie ambities en/of meerkosten. Zo is een volwaardige stroomaansluiting in de nieuwe remise in Roosendaal pas later beschikbaar, waardoor er langer doorgereden moet worden met dieselbussen en met flinke meerkosten als gevolg. Ook de beschikbaarheid van remises voor de nieuwe concessie Zuidoost blijft een risico voor zowel de exploitatie als de Zero-Emissie ambities.

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 organisatie-doelstellingen te leveren. Ook verkeersmanagement is hierin een belangrijk onderdeel.

- Doelstellingen uit de Samenwerkingsovereenkomst Slimme en Groene Mobiliteit Brabantstad 2024-2028 zijn gerealiseerd.



Samen met de Brabantstad-partners wordt gewerkt aan de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst.

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	114
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	9	16

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.



Voor het tweede jaar op een rij is het aantal verkeersdoden gedaald. Toch is het aantal nog steeds veel te hoog. Onverminderde inzet op gedrag, infrastructuur en handhaving blijft 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).



Samen met de BVVP-partners wordt uitvoering gegeven aan het BVVP. De provincie voert de regie hierop. Vanwege de urgentie streven we naar meer tempo in de uitvoering.

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. Onlangs is bekend geworden dat vanaf 2028 de locatie de oorspronkelijke militaire bestemming terugkrijgt. We blijven bij het Rijk aandringen op haar (financiële) verantwoordelijk, niet alleen hier maar ook op andere plekken in Brabant.

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 .



Duurzaamheidseisen maakt standaard onderdeel uit van de aanbestedingen van projecten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Duurzaamheid Provinciale infrastructuur

Provinciale infrastructuur:

- Opname van het 'routepad 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.



De provincie is door Bouwend Nederland voor de 6e keer uitgeroepen tot meest duurzaam aanbestedende overheidsorganisatie voor infrastructurele werken.

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	2028	2029	2030
%	54%	80%	80%	89%	89%	100%



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 (o.a. door personeelstekorten) 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.
- Klimaatverandering leidt tot extra (dagelijks) onderhoud.

- Krapte op de arbeidsmarkt voor technische personeel raakt de taak van beheer en onderhoud provinciale wegen.

Financieel overzicht programma Basisinfrastructuur mobiliteit

Bedragen x € 1.000			
8. Basisinfrastructuur mobiliteit	Begroting t/m wijz. 4	Wijziging 5	Begroting t/m wijz. 5
Lasten	240.979	-8.339	232.639
Baten	8.689	2.697	11.385
Saldo baten en lasten	232.290 N	11.036 V	221.254 N