

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

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

Met het toekennen van extra middelen bij de [Perspectiefnota 2026](#) is er een stevig fundament voor het OV-busvervoer in Brabant met ruimte voor groei. Want goed OV is een belangrijke pijler in het mobiliteitssysteem en cruciaal voor de mobiliteitstransitie die nodig is om extra vraag naar én verdichting van mobiliteit als gevolg van de verstedelijkings- en woningbouwopgave op te vangen.

Medio 2025 is de eerste [nieuwe OV-concessie](#) in West-Brabant gestart. Met de inzet op een sterke hoofdstructuur van snelle en frequente OV-verbindingen is het OV-aanbod met de nieuwe [dienstregeling West-Brabant](#) met 10% toegenomen. In combinatie met de introductie van Bravoflex begin 2025 is deze OV-hoofdstructuur voor iedereen toegankelijk.

De concessie Oost-Brabant is op basis van de vastgestelde [aanbestedingsdocumenten](#) na een geslaagde aanbesteding opnieuw gegund aan Arriva. Ook hier wordt gekozen voor een groeiscenario met uiteindelijk ruim 25% extra dienstregelingsuren, Zero-Emissie bussen, goede reisinformatie en aansluiting met Bravoflex. De exacte dienstregeling wordt nu met gemeenten verder uitgewerkt.

De lopende 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 verduurzaming.

Maar er zijn ook zorgpunten. Voor de aanbesteding van de nieuwe concessie Zuidoost dient voor de zomer 2026 de aanbestedingsstrategie vooruitlopend op het Programma van Eisen te worden vastgesteld. Dan moeten ook de ambities ten aanzien van de schaa sprong van het OV-aanbod helder zijn. Op dit moment zijn de beschikbare middelen niet toereikend voor een schaa sprong die past bij de verstedelijkingsopgave én bij de ambities in lijn met de investeringen in OV-infrastructuur via de Brainportdeal en convenant Beethoven. Alleen al de exploitatie van de Brainportlijn vraagt om aanzienlijk extra middelen. We zijn hierover vanuit de gedeelde verantwoordelijkheid ook nog in gesprek met het Rijk.

Daarnaast streven we vanwege de continuïteit van de OV-concessies naar een dekkend netwerk van busremises. Het is soms lastig om in bepaalde regio's geschikte locaties te vinden, zeker met voldoende stroomaansluiting. Hierdoor kunnen de Zero-Emissie ambities onder druk komen te staan of leiden tot meerkosten. Er lopen gesprekken over de duurzame beschikbaarheid van de huidige busremise in Eindhoven. Voor overige locaties in Zuidoost is een inventarisatie uitgevoerd die gaat leiden tot stappen in 2026.

Ten slotte blijft de krapte op de arbeidsmarkt voor zowel de vervoerders als de leveranciers van busmaterieel een aandachtspunt.

Bij de [herijking van KOPI](#) is het uitgangspunt 'werk-met-werk' vanwege de stikstofproblematiek losgelaten en is de meerjaren onderhoudsplanning weer leidend. Zo voorkomen we dat achterstallig onderhoud kan optreden door de combinatie met reconstructies. Zo is het wegvak N284 Reusel – Hapert vanwege potentieel achterstallig onderhoud versneld opgepakt. Ook is onderhoud aan de N639 Chaam en N264 Odiliapeel – Haps uitgevoerd. Eerder zijn de Staten meegenomen in de toenemende (financiële) druk op de onderhoudsbegroting o.a. als gevolg van de uitbreiding en opwaardering van het areaal, de toegenomen ouderdom en de complexiteit in relatie tot de omgeving. Als een maatregel voor het terugdringen van het tekort is in 2025 de opdracht Meerjarig Onderhoud gegund, de eerste stap richting Waardegedreven Onderhoud met langjarige contracten met een beperkt aantal aannemers vanaf 2027. De voorbereiding van de herijking van KOPI is opgestart. De Staten worden meegenomen in de keuzes in het kwaliteitsniveau en een financiële doorrekening hiervan.

Op basis van het [Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027](#) (BVVP) hebben we gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid langs de pijler gedrag, infrastructuur en handhaving met specifieke aandacht voor afleiding, de onervaren verkeersdeelnemer en fietser. Hard nodig, want het [aantal verkeersslachtoffers in Brabant](#) is nog altijd te hoog. Zo is de educatie op scholen gecontinueerd, zijn de eerste afspraken over het verbeteren van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes (€10 mln. in deze bestuursperiode) gemaakt in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). Er zijn diverse campagnes op het gebied van afleiding en gedrag uitgevoerd. De opdrachten voor de verbetering van de verkeersveilige inrichting van de N615 Deense Hoek en de N267 Kromme Nol in het kader van de €15 mln. voor kleinschalige verkeerskundige maatregelen (KVM) zijn opgestart. Ook wordt gehandeld als de situatie van verkeersveiligheid daarom vraagt, zoals bijvoorbeeld op de N395 bij Diessen. In overleg met politie en Openbaar Ministerie is de [handhaving](#) op specifieke locaties en de inzet van flex- en vaste flitspalen geïntensiveerd. Ook zijn de focusflitsers in gebruik genomen voor handhaving op afleiding door mobiele telefoons.

Hebben we bereikt wat we wilden 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. Zoals reeds eerder aangekondigd zal bij de aanstaande herijking van KOPI de huidige onderhoudsbegroting niet langer toereikend zijn.

Voor IPW score kunstwerken 97,3% voldoet aan de kwaliteitseisen niveau B (was 97,8%). Deze zaken worden opgepakt. De IPW score verkeersveilige weginrichting is 77% (2023). Dit cijfer, waarbij op verschillende aspecten wordt gemeten hoe veilig provinciale wegen zijn ingericht, wordt eens in de twee jaar geactualiseerd. De nieuwe cijfers worden medio 2026 verwacht, vanaf dat moment is het proces structureel ingericht en kunnen we jaarlijks rapporteren.

In IPO-verband is besloten om te stoppen met het WOW-onderzoek. Er is samen met provincie Limburg gewerkt aan een alternatief in eigen beheer. Op de vraag "Hoe tevreden bent u over uw provincie als beheerder van de provinciale wegen?" is geantwoord met een rapportcijfer 7,4. Het WoW tevredenheidsonderzoek had een iets andere vraagstelling (o.a. op een 5 punt schaal in plaats van rapportcijfer). In 2023 was 73% van de weggebruikers (zeer) tevreden met alle wegbeheerders aspecten. Hoewel deze cijfers vergelijkbaar lijken, zeggen deze niet precies hetzelfde.

De algemene waardering van het OV in 2025 op basis van de klantenbarometer is uitgekomen op 8,0 (t.o.v. 7,8 in 2024).

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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, zoals bijvoorbeeld de N284 Reusel - Hapert. Er zijn voorbereidingen getroffen voor een meerjarig contract voor onderhoud van civiele kunstwerken. In 2026 wordt dit contract aanbesteed.

Voor het Waardegedreven Onderhoudscontract is de voorbereiding van de aanbesteding opgestart met eind 2026 de verwachte gunning aan een tweetal aannemers voor 4 jaar met 2 keer een optie tot verlenging met 2 jaar. Hiermee verwachten het onderhoud van het areaal efficiënter uit te kunnen voeren. Het eerste deel van de inventarisatie in het kader van klimaatadaptatie van het wegennet is uitgevoerd en zal onderdeel zijn van de herijking van de uitvoeringsagenda KOPI.

Er is besloten om twee steunpunten af te stoten. Dit is mogelijk vanwege de introductie van geautomatiseerd strooien. Het voornemen is om één daarvan (Westerhoven) om te bouwen naar een busremise voor de concessie Zuidoost. Er is reeds voldoende stroom aanwezig voor het laden van elektrische bussen.

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 uitfaseren 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.



Op steeds meer plaatsen in Brabant is het OV-aanbod opgeschaald (reizersaantallen 85% tov 2019). Dat komt door de nieuwe dienstregeling in de nieuwe concessie West en de herijkingsafspraken in Oost en Zuidoost. Ook zien we dat de randvoorwaarde hiervoor van voldoende personeel bij de vervoerders steeds meer op orde komt. Toch blijft het evenwicht tussen de rituitval / punctualiteit enerzijds en het tempo van opschaling anderzijds een aandachtspunt. Niet alleen uitval van personeel speelt hierin een rol maar ook de late leveringen van nieuwe bussen, de doorstroming op de wegen en het grote aantal wegwerkzaamheden in Brabant. De rituitval in 2025 betrof 1,0% (t.o.v. 1,6% in 2024). Bravoflex is al vanaf begin 2025 van start gegaan in het concessiegebied West-Brabant en vanaf de tweede helft geïntegreerd in de nieuwe concessie. Zo zijn er ruim 60 extra Bravoflex haltes in landelijk gebied gecreëerd. De voorbereidingen voor de implementatie in de andere twee concessiegebieden vanaf 2026 zijn getroffen. Ook hier verschijnen tientallen extra Bravoflex-haltes. De Staten zijn geïnformeerd over de [voortgang](#) van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Via strategische posities in busremises dragen we bij aan het borgen van de continuïteit en het verbeteren van de efficiency van de (toekomstige) concessies. De nieuwe busremise [Breda](#) is in gebruik genomen bij de start van de concessie West. Bij de remise in Roosendaal moet langer worden doorgereden met bussen met brandstofmotoren vanwege het ontbreken van stroomaansluiting. We zetten hier wel stappen in duurzaamheid met het gebruik van biobrandstoffen. De meerkosten zijn aanzienlijk. Er wordt onderzocht in welke mate toch met ZE-bussen gereden kan worden door gebruik te maken van nachtstroom. Voldoende stroomaansluiting wordt steeds meer randvoorwaardelijk in de zoektocht naar strategische locaties voor busremises. Voor de nieuwe concessie Zuidoost is een inventarisatie uitgevoerd, maar tijdige beschikbaarheid van nieuwe remiselocaties en voldoende stroom blijft nog een risico voor zowel de exploitatie als de Zero-Emissie ambities. Vanwege de techniek is landelijk besloten om het uitfasen van de OV-chipkaart uit te stellen tot eind 2027. Het Brabants tarievenhuis is onveranderd, omdat dit al voldeed aan het nieuwe systeem.

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 Duurzame Mobiliteit Brabantstad 2024-2028 zijn gerealiseerd.



Samen met de Brabantstad-partners is gewerkt aan de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst. Zo is het verkeersmanagement Brabantbreed georganiseerd en doorontwikkeld. Ook zijn diverse projecten op het gebied van data en digitalisering opgeleverd. Zo is met de digitaliseringsopgave Provinciale Wegen de randvoorwaarde ingevuld voor de nieuwe manier van werken van Waardegedreven Onderhoud en de nieuwe Onderhoudprestatiecontracten (EPC en OPC). Daarnaast is de opdracht voor het nieuwe verkeersmodel gegund. Dit is belangrijk voor een effectieve besluitvorming op basis van een datagedreven aanpak.

Hebben we bereikt wat we wilden 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	ntb
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	9	16	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	2025
Aantal slachtoffers	1.985	2.015	2.391	2.263	2.398	ntb
waarvan op provinciale wegen	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.



Zowel in 2023 als in 2024 is het aantal verkeersdoden gedaald. De officiële cijfers 2025 worden medio 2026 gepubliceerd. Toch is het aantal nog steeds veel te hoog. Een stijgend aandeel van de (dodelijke)

verkeersslachtoffers betreft fietsers.  De onverminderde inzet op gedrag, infrastructuur en handhaving blijft nodig.

De score van de OV-klantbarometer op het onderdeel veiligheid is over 2025 uitgekomen op 8,0 (t.o.v. 8,0 in 2024).

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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 is uitvoering gegeven aan het BVVP langs de pijlers gedrag, infrastructuur en verkeershandhaving. De provincie heeft hierop de regie gevoerd en tevens belangrijke stappen gezet in de Brabantbrede doorontwikkeling van de datagedreven en risicogestuurde aanpak. Er is gestart met de Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid. Dit omvat innovatieve, integrale activatieprojecten, die gericht zijn op de drie pijlers van verkeersveiligheid en waarin diverse experts samenwerken om verkeersveiligheid vanuit verschillende invalshoeken te benaderen. Binnen deze aanpak wordt ook uitvoering gegeven aan [motie 180-2025 Verkeersveiligheid als vertrekpunt](#). Een tweetal opdrachten voor kleinschalige verkeerskundige maatregelen zijn uitgezet en worden uiterlijk in 2027 gerealiseerd. Voor de verbetering van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes zijn de eerste afspraken gemaakt met gemeenten in de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2026. Er wordt een nulmeting gedaan t.b.v. de nieuwe indicator, waarmee we het risico op een verkeersongeval in Brabant in beeld willen brengen. Over 2026 kunnen we voor het eerst rapporteren over de ontwikkeling van de indicator.

Sociale veiligheid

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



Hebben we bereikt wat we wilden 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 .



Het meest recente cijfer op basis van het Brabantse Verkeersmodel (BBMA) is 17,6 kiloton CO₂ (2021). Naar aanleiding van de actualisatie van het BBMA zal in de loop van 2026 een recenter cijfer beschikbaar komen. Er wordt gewerkt aan een manier om hierover jaarlijks te kunnen rapporteren. De totale emissie NO_x is 15,61 (2023). Daarmee wordt de dalende trend doorgezet (16,29 in 2022 en 20,5 in 2019). Als belangrijke oorzaak wordt gezien de elektrificatie van het Nederlandse wagenpark.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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 7^e keer uitgeroepen tot meest duurzaam aanbestedende overheidsorganisatie voor infrastructurele werken.

In 2025 is in het kader van het routepad emissiereductie bij alle afgeronde projecten een percentage van emissieloos materiaal van 70% of meer behaald t.o.v. de referentieberekening (respectievelijk 70%, 73% en 76%). De referentieberekening was gebaseerd op uitvoering van werkzaamheden zoals dat in 2010 gebruikelijk was. Aannee die de provincie daarbij hanteert is dat de werkzaamheden tussen 1990 en 2010 niet wezenlijk duurzamer zijn uitgevoerd en dat deze vergelijking daarmee passend is om te beoordelen of gewerkt is in lijn met de duurzaamheidsdoelstellingen. In 2024 was bij alle afgeronde projecten nog een reductie van 50% of meer te zien (respectievelijk 52%, 66% en 70%).

De mate waarin het provinciale areaal er duurzaam bij ligt wordt uitgedrukt in de CO2-footprint. Dat was 5.772 ton (CO2-equivalent / jaar) voor 2025. Ten opzichte van het referentiejaar een reductie van ongeveer 70%.

De tool om het hergebruik van materiaal te bepalen is nog in ontwikkeling. We sluiten hier aan bij een landelijk traject. Bij het project N389 Etten-Leur – Zevenbergen wordt de bestaande brug hergebruikt als fietsbrug. De voorbereidingen voor het project zijn uitgevoerd in 2025 en wordt gerealiseerd in 2026.

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%

In 2025 zijn 121 extra ZE-bussen ingestroomd als gevolg van de vertraagde levering in 2024. In de nieuwe concessie West-Brabant wordt nog altijd gewacht op ruim 100 elektrische bussen om in te stromen (voor zomer 2026). Daarmee komt nu het percentage ZE-bussen op 44% (18% in 2024). Vanwege de hoge investeringskosten en tekort aan stroom is ervoor gekozen om pas volledig elektrisch te zijn bij de start van een nieuwe concessie Zuidoost (2029). In de verlenging van Zuidoost zijn wel aanvullende afspraken over stappen in de ZE-ambities gemaakt via het gebruik van Biodiesel.

Inzet verbonden partijen

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

- Gemeenschappelijke regeling ‘Kleinschalig Collectief Vervoer Noordoost Brabant’

- Eindhoven Airport

Nadere informatie over verbonden partijen staat in de [paragraaf Verbonden partijen](#).

Heeft het gekost wat het mocht kosten?

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Bedragen x € 1.000	Begroting 2025	Begroting 2025	Jaarrekening 2025	Vershil begr. na wijz.
	primitief	na wijziging	realisatie	- realisatie
Lasten				
Programmalasten	187.659 N	215.780 N	209.119 N	6.660 V
Toegerekende organisatiekosten	18.178 N	19.640 N	22.319 N	2.679 N
Totaal Lasten	205.837 N	235.420 N	231.439 N	3.981 V
Baten				
Programmabaten	6.339 V	11.385 V	10.485 V	900 N
Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	0	0	710 V	710 V
Totaal Baten	6.339 V	11.385 V	11.195 V	190 N
Saldo van baten en lasten	199.498 N	224.035 N	220.244 N	3.791 V

Toelichting op de verschillen t.o.v. de begroting

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

8. Basisinfrastructuur mobiliteit - Afwijking lasten (bedragen x € 1.000)	3.981 V
---	---------

Algemeen

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:

- Algemeen: € 0,5 mln., waarvan € 0,2 mln. structureel
- Data (inclusief verkeersmanagement): € 8,0 mln., waarvan € 2,4 mln. structureel
- Verkeersveiligheid: € 2,4 mln., waarvan € 1,2 mln. structureel
- Beheer en onderhoud: € 13,3 mln. structureel*
- OV: € 111 mln., komende jaren wordt groei verwacht via nieuwe concessie

* Plus € 34,5 mln. structureel investeringskrediet per jaar voor groot onderhoud en vervanging. 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 en wordt conform bestaand provinciaal indexatiebeleid jaarlijks geïndexeerd.

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit incidenteel op de begroting geraamd, gedekt door een reserve.

De realisatie van de programmalasten 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit komt in 2025 uit op € 209,1 mln. t.o.v. van een begroting van € 215,8 mln. Een onderschrijding van € 6,7 mln. (96,9% realisatie).

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Onderhoudsbegroting	2.335
	N

Met een realisatie van € 20,6 mln. is de onderhoudsbegroting van € 18,2 mln. met € 2,4 mln. overschreden. De extra kosten zijn gemaakt voor zaken die noodzakelijk zijn om de provinciale wegen bereikbaar én veilig te kunnen houden. Er is een aantal specifieke oorzaken te noemen voor de overschrijding: 1) Nog altijd is veel aanvullend incidenteel onderhoud, 2) Er is een toename van het aantal incidenten en calamiteiten.

OV-concessies	1.650
	V

De uitgaven voor de drie OV-concessies zijn € 1,65 mln. lager uitgevallen dan de € 126,6 mln. begroot. Dit komt voor € 852.664,- doordat de definitieve indexatie op basis van de concessievoorwaarden lager is uitgevallen.

Verkeersveiligheid schoolfietsroutes	2.000
	V

In het kader van het bestuursakkoord is totaal € 10 mln. beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes. De eerste afspraken over provinciale cofinanciering met gemeenten worden gemaakt in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2026.

OV-ontwikkeling	1.231
	V

Maatregelen ter bevordering van de toegankelijkheid van het OV in het kader van het landelijke convenant Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 zijn nog niet tot uitvoering gekomen in 2025. De middelen worden doorgeschoven op de meerjarige begroting.

Kleinschalig OV	1.752
	V

De mate waarin een beroep gedaan wordt op regiotaxi's is lastig te voorspellen en wordt achteraf op basis van gebruik in rekening gebracht.

SOK Brabantstad	1.380
	V

Samen met de B7-steden en RWS zijn middelen bij elkaar gebracht in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Brabantstad. Hierbij wordt een aantal basistaken zoals data, digitalisering en verkeersmanagement Brabant breed georganiseerd en doorontwikkeld. Bij verkeersmanagement heeft het accent meer gelegen op het operationele gedeelte in plaats van de ontwikkelopgave.

MUP	500
	V

Voor de uitvoering van het Meerjarige Uitvoeringsprogramma voor de problematiek in en rond Chaam zijn middelen ter beschikking gesteld. De afstemming kost meer tijd en het budget schuift door.

ZE-bussen	325
	V

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Voor het stimuleren van het gebruik van Zero Emissie bussen in de OV-concessies is een rijksregeling met cofinanciering beschikbaar. Door leveringsproblemen stroomt een klein deel later in. In 2025 zijn totaal 70 bussen ingestroomd. Tegenover de lagere kosten staan ook lagere opbrengsten uit de gematchte rijksbijdragen.

Toegerekende organisatiekosten	2.679
	N

De toegerekende organisatiekosten komen op basis van de gerealiseerde capaciteitsinzet hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere lasten	157 V
8. Basisinfrastructuur mobiliteit - Afwijking baten (bedragen x € 1.000)	190 N

Algemeen

De realisatie van de programmabaten 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit komt in 2025 uit op € 10,5 mln. t.o.v. van een begroting van € 11,4 mln. Een onderschrijding van € 0,9 mln. (92,1% realisatie).

SOK Brabantstad	457 V
-----------------	-------

Samen met de B7-steden en RWS zijn middelen bij elkaar gebracht in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Brabantstad. Hierbij wordt een aantal basistaken zoals data, digitalisering en verkeersmanagement Brabant breed georganiseerd en doorontwikkeld. Er blijken minder middelen nodig te zijn om de beoogde resultaten te bereiken en is er besloten om inkomsten af te ramen. De facturatie over 2025 was al gebeurd, waardoor de lagere inkomsten pas in 2026 zichtbaar zullen zijn.

Onderhoudsbegroting	1.120
	N

Er zijn minder inkomsten gerealiseerd op de onderhoudsbegroting dan geraamd. Vergoedingen van de kosten van calamiteiten en het herstellen van schades blijken in de praktijk niet volledig of pas later realiseerbaar.

ZE-bussen	325 N
-----------	-------

Voor het stimuleren van het gebruik van Zero Emissie bussen in de OV-concessies is een rijksregeling met cofinanciering beschikbaar. Door leveringsproblemen stroomt een klein deel later in. In 2025 zijn totaal 70 bussen ingestroomd. Door de lagere kosten mogen ook minder opbrengsten uit de rijksbijdragen worden toegerekend.

Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	710 V
--	-------

De bijdrage in toegerekende organisatiekosten komt hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere baten	88 V
---	------

