

# Programmering Mobiliteit 2027 – 2046

Juli 2026

**Provincie Noord-Brabant**





# Voorwoord

**Met trots presenteer ik u de laatste Programmering Mobiliteit van deze bestuursperiode, namelijk die van 2027 - 2046.**

**Brabant ontwikkelt zich in rap tempo. Niet alleen hebben we te maken met een verstedelijkings- en woningbouwopgave, maar tegelijkertijd is onze provincie ook steeds meer de banenmotor van Nederland met de ontwikkeling van de Brainportregio. Dit vraagt de komende tijd om de inzet van capaciteit en extra middelen voor bijvoorbeeld de exploitatie van de Brainportlijnen. Alleen als we investeren in mobiliteitstransitie houden we onze provincie bereikbaar én leefbaar.**



Maar ook de borging van onze basistaken blijft aandacht vragen. Onze provinciale wegen worden steeds drukker en dat vraagt om gedegen beheer en onderhoud. Daarbij staan de verkeersveiligheid en de veiligheid van de mensen die werken aan de weg voorop. Ook hier zijn waarschijnlijk extra middelen nodig om de rekening niet naar toekomstige generaties door te schuiven.

Dat doen we in een uitdagende tijd. Op het wereldtoneel zien we de geopolitieke spanningen toenemen en zijn er zorgen over de beschikbaarheid van energiebronnen. Dichterbij huis blijft er grote onzekerheid over de realisatie van een aantal grote rijksprojecten die cruciaal zijn voor de bereikbaarheid van Brabant. Ook het stikstofvraagstuk is nog altijd niet opgelost en de beperkte financiële ruimte vraagt om scherpe keuzes.

In de prioritering vind ik het belangrijk dat projecten op korte termijn realiseerbaar zijn. Alleen zo kunnen we echt werken aan het Brabantse mobiliteitssysteem van morgen.

Met deze programmering geef ik u namens Gedeputeerde Staten uitgebreid inzicht in de lopende projecten en opgaven binnen de gehele mobiliteitsportefeuille. In de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk ligt het accent op de meerjarige multimodale pakketten van mobiliteitsmaatregelen samen met de regio en een forse inzet op de mobiliteitstransitie.

Ook voorziet de programmering in de meerjarige doorkijk en de opgaven die op ons afkomen.

Ik hoop dat wij er wederom in slagen u op een toegankelijke manier het juiste inzicht te geven in de opgaven waaraan wij iedere dag hard werken. Zodat iedereen in Brabant op een veilige manier toegang heeft tot mobiliteit en zo mee kan doen in de samenleving.

Rest mij om u veel leesplezier te wensen.

Stijn Smeulders  
Gedeputeerde Mobiliteit



# Inhoudsopgave

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Voorwoord</b>                                              | <b>2</b>  |
| <b>Inhoudsopgave</b>                                          | <b>3</b>  |
| <b>Context</b>                                                | <b>4</b>  |
| <b>Leeswijzer</b>                                             | <b>5</b>  |
| <b>Samenvatting</b>                                           | <b>6</b>  |
| <b>1. Inleiding</b>                                           | <b>10</b> |
| 1.1 Opbouw programmering                                      | 11        |
| 1.2 Totaal overzicht                                          | 13        |
| 1.3 Besluiten, voorstellen en afhandeling toezegging          | 14        |
| <b>2. Bestaande opgaven 08 Basisinfrastructuur mobiliteit</b> | <b>16</b> |
| 2.1 Algemeen                                                  | 17        |
| 2.2 Verkeersveiligheid                                        | 20        |
| 2.3 Beheer en onderhoud provinciale wegen                     | 24        |
| 2.4 Openbaar vervoer                                          | 30        |

|                                                        |           |
|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>3. Bestaande opgaven 09 Mobiliteitsontwikkeling</b> | <b>40</b> |
| 3.1 Wegennet                                           | 43        |
| 3.2 OV-netwerk                                         | 50        |
| 3.3 Fietsnetwerk                                       | 54        |
| 3.4 Goederencorridor                                   | 58        |
| 3.5 Gebiedsgericht                                     | 61        |
| <b>4. Nieuwe opgaven</b>                               | <b>66</b> |
| 4.1 Wegennet                                           | 68        |
| 4.2 OV-netwerk                                         | 68        |
| 4.3 Fietsnetwerk                                       | 68        |
| 4.4 Goederencorridor                                   | 68        |
| 4.5 Gebiedsgericht                                     | 69        |
| <b>5. Totaaloverzicht</b>                              | <b>71</b> |



# Context

Voor u ligt de **Programmering Mobiliteit 2027–2046**. Zoals gebruikelijk bieden Gedeputeerde Staten aan de Provinciale Staten jaarlijks een overzicht aan van de mobiliteitsprojecten in uitvoering en de geplande projecten voor de komende jaren. Hiermee kunnen Provinciale Staten invulling geven aan de controlerende rol.

Daarnaast geven Gedeputeerde Staten de Provinciale Staten inzage in de majeure opgaven die in de toekomst mogelijk om bestuurlijke afspraken vragen en waarvoor de financiering nog niet direct op de meerjarige begroting geregeld is. De ambities uit het in 2020 door de Staten vastgestelde beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 zijn hiervoor leidend. Dit beleid is verder uitgewerkt in de uitvoerings- en samen-werkingsagenda's: Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur 2023-2027 (KOPI), OV-visie: 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk', Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040), Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF), het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP), Toekomstagenda goederencorridors en het werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027. We hebben deze opgaven samen met de regio's uitgewerkt in gebiedsgerichte vervangen door: Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) en de Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland tussen regio en Rijk op basis van een ruimtelijke strategie en keuzes.

In de programmering werken we met een vaste periode van 20 jaar en kijken dus verder vooruit dan in de reguliere Sturings- en Verantwoordingscyclus van begroting, bestuursrapportage(s) en jaarrekening. Een groot gedeelte van de huidige mobiliteits-opgave en de daarvoor benodigde investeringen liggen immers ver daarna.

De programmering is een aanvulling op deze Sturings- en Verantwoordingscyclus en daarmee bieden de Gedeputeerde Staten een uitgebreid en compleet beeld van de mobiliteitsportefeuille.

De hierna opgenomen programmering van projecten is een momentopname. De snelheid van de ontwikkelingen en de toenemende complexiteit vragen steeds meer om adaptiviteit om snel en goed in te kunnen spelen op kansen en risico's. Vanwege de hoeveelheid aan projecten hebben we ons bovendien beperkt tot de iets grotere en, naar onze mening, voor de Staten meest relevante projecten.

De opbouw van de programmering volgt in hoofdlijnen de indeling van de provinciale begroting met de mobiliteitsprogramma's 08 Basisinfrastructuur mobiliteit en 09 Mobiliteitsontwikkeling.







# Leeswijzer

**In deze programmering informeren wij u over de lopende mobiliteitsprojecten en –opgaven conform de indeling van de provinciale begroting.**

De ‘wettelijke’ basistaken mobiliteit zoals opgenomen in begrotingsprogramma 08 Basisinfrastructuur-mobiliteit zijn beschreven in paragraaf 2.1 t/m 2.4. Uitgangspunt bij deze taken is dat deze financieel zijn geborgd en dus structureel op de meerjarige begroting zijn geraamd.

De lopende projecten uit begrotingsprogramma 09 Mobiliteitsontwikkeling zijn opgenomen in paragraaf 3.1 t/m 3.5. De projecten zijn op basis van een besluit of een bestuurs- of samenwerkingsovereenkomst financieel op de meerjarige begroting geraamd. Op basis van de voortgang en de bijbehorende afspraken kan een aanvullende reservering zijn opgenomen voor deze lopende projecten. De projecten zijn gedekt uit de reserves van mobiliteit (reserve Verkeer & Vervoer en Spaar- en Investeringsfondsen (SIF)).

Daarnaast wordt inzicht gegeven in nieuwe toekomstige opgaven om het mobiliteitssysteem in Brabant te kunnen blijven (door)ontwikkelen en op

termijn om besluitvorming vragen. De reserveringen (binnen de reserves) zijn opgenomen in paragraaf 4.1 t/m 4.5.

De samenvatting van hoofdstuk 3 en 4 wordt gegeven met een totaaloverzicht van de meerjarige doorkijk van de reserves van mobiliteit in hoofdstuk 5.

De programmering is parallel aan de tweede bestuursrapportage 2026 opgesteld. Alle mutaties uit de bestuursrapportage (m.u.v. een enkele administratief – technische wijziging) zijn integraal verwerkt in deze programmering en vormen de basis voor het opstellen van de (meerjarige) begroting 2027. In paragraaf 1.3 wordt inzicht gegeven in de besluiten (op basis van eerdere statenvoorstellen of –mededelingen), voorstellen (zoals opgenomen in de tweede bestuursrapportage) en de afhandeling van de toezeggingen (n.a.v. bijvoorbeeld moties en amendementen).



# Samenvatting

Om Brabant in de toekomst bereikbaar, veilig én leefbaar te houden is het uitvoeren van alle voorgenomen projecten in deze programmering keihard nodig. Bovenop de autonome ontwikkelingen (onder andere demografie & economische groei) is er de uitdaging van de verstedelijkings- en woningbouwopgave (vastgelegd in de verstedelijkingsstrategie NOVEX stedelijk Brabant), de ontwikkeling van de Brainportregio en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De basis voor de ontwikkelingen is het versnellen van de mobiliteitstransitie naar actieve en gedeelde vormen van mobiliteit. De ambities hiervoor liggen vast in het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). In de realisatie hebben we te maken met toenemende onzekerheid. De focus ligt op projecten die binnen afzienbare tijd daadwerkelijk realiseerbaar zijn.

We ontwikkelen het Brabantse mobiliteitssysteem verder langs de vier netwerken: wegennet, spoornetwerk, hoofdfietsnetwerk en de goederencorridor. Bij een aantal projecten staat de uitvoering en/of de bekostiging onder druk.

Vanwege de twee reeds doorgevoerde herprioritering van het Mobiliteitsfonds van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een derde herprioritering die reeds is aangekondigd en de stikstofproblematiek is er bij de Rijksinfraprojecten in Brabant voorlopig geen zicht op realisatie. Een aantal projecten is gepauzeerd (o.a. A2, A50, A58 Tilburg - Breda en St.-Annabosch - Galder, en A67); hiervoor zijn eerder aanvullende maatregelpakketten afgesproken met vaak inzet van restbudgetten. Deze pakketten zijn / worden verder uitgewerkt. De pakketten zijn bedoeld om de impact van het pauzeren te verminderen en zijn vooral gericht op het onderliggende wegennet en maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie.

De Rijksprojecten die vooralsnog wel doorgaan zijn de A58 Eindhoven - Tilburg, de N65 Vught - Haaren – Helvoirt en de A2 / N2. De A58 wordt zo snel als mogelijk uitgevoerd als er voldoende stikstofruimte, financiële middelen en capaciteit beschikbaar zijn. In het capaciteitsvraagstuk denkt de provincie mee; in 2026 zal door het Rijk eerst opnieuw een stikstoftoets worden uitgevoerd. We blijven bij het Rijk aandringen op hun verantwoordelijkheid en toezegging om de realisatie op te pakken. Daarbij is de uitkomst van de lopende derde herprioritering voorlopig ongewis.

Op het provinciale wegennet kunnen de meeste projecten, al dan niet met aanpassingen en aanvullende maatregelen, worden uitgevoerd zoals de N285 Noordelijke randweg Zevenbergen (in uitvoering), de N605 bij Volkel (definitief ontwerp in 2026) en de N264 Haps – Odiliapeel (uitvoering 2027 en 2028). Wel



zien we bij een aantal provinciale reconstructies dat de termijn van realisatie langer duurt dan gehoopt. Voor de reconstructie van de N279 Veghel - Asten en de N284 Reusel – Bergeijk moet blijken op welke termijn deze kunnen worden uitgevoerd. Begin 2027 verwachten we besluitvorming over het voorkeursalternatief N279. Voor de N629 Dongen - Oosterhout is in ieder geval duidelijk dat deze vanwege stikstof op korte termijn niet realiseerbaar is. Hier werken we samen met de gemeente aan een pakket met overbruggingsmaatregelen.

Ook lopen de kosten van realisatie in een aantal gevallen fors toe door vertraging, aanvullende maatregelen en toegenomen marktspanning.

Om Brabant met de woningbouw- en verstedelijkingsopgave ook in de toekomst bereikbaar én leefbaar te houden zijn niet alleen investeringen in het wegennet nodig. De vraag naar en verdichting van mobiliteit zal alleen maar toenemen. Het versnellen van de mobiliteitstransitie (waarin mensen meer bewust keuzes kunnen maken in hun reisbehoeften op basis van het STOMP principe waarbij we uitgaan van een grotere rol voor actieve mobiliteit en openbaar vervoer) is hierbij cruciaal. Hiervoor zijn samen met de stedelijke regio's Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) opgesteld. Dit vormt de samenwerkingsagenda met de regio met daarin de opgaven voor de komende jaren. Deze opgaven worden geconcretiseerd naar maatregelen, waarvoor provinciale cofinanciering beschikbaar wordt gesteld via Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Bij de samenstelling van deze pakketten is ook rekening gehouden met de woningbouw (WoMo / WOKT) middelen die het Rijk in 2025 heeft toegekend. Voor maatregelen die uiterlijk 2027 gereed zijn voor uitvoering is totaal 120 mln. gereserveerd. Belangrijke elementen in de pakketten zijn de realisatie van het hoofd fietsnetwerk, investeringen in het openbaar vervoer en de realisatie van mobiliteitshubs. Onderdeel van deze afspraken is eveneens een impuls in gedragsmaatregelen (o.a. het koppelen van gedragsimpulsen aan infrastructurele maatregelen en het blijven inzetten op een werkgeversaanpak). Dit doen we via de nieuwe uitvoeringsorganisatie Brabant Bereikbaar. SmartwayZ.NL fungeert daarbij als versneller van de mobiliteitstransitie door samenwerking, innovatie en realisatie samen te brengen, bijvoorbeeld via de fietsstimuleringsapp Da's zo Gefietst en door de inzet van MPvE's (Mobiliteitsprogramma van Eisen) waarin de interactie tussen ruimte en mobiliteit concreet wordt vormgegeven voor Brabant.

De MMMP's vormen eveneens de basis voor de Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland (MMA), de samenwerkingsagenda tussen Rijk en regio. In 2026 zullen met het Rijk afspraken worden gemaakt over het adaptieve ontwikkelpad met hierin prioritaire stappen om deze MMA te realiseren.

Er ligt een grote opgave in de Brainportregio door de schaa sprong van woningen en arbeidsplaatsen, waardoor ook een schaa sprong in mobiliteit nodig is. Via de Brainportdeal en convenant Beethoven wordt dan ook fors geïnvesteerd in fiets- en OV-infrastructuur in deze regio. In het kader van de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie Zuidoost-Brabant moet er op korte termijn duidelijkheid zijn over het beschikbare exploitatiebudget voor de Brainportlijnen. Dit omvat een stedelijke OV-as (Tram bus) en regionale lijnen (Brabantliners). Deze lijnen zijn nodig om de nieuwe werklocaties aan de westflank van Eindhoven te kunnen ontsluiten en de regio bereikbaar te houden. Als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 zal rond de zomer een separaat Statenvoorstel worden voorgelegd voor aanvullende provinciale inzet. Hierbij blijven we wijzen op de verantwoordelijkheid van het Rijk in de exploitatie van de Brainportlijnen.

Als resultaat van de MIRT-verkenning naar de OV-knoop Eindhoven is in het BO MIRT 2025 een voorkeursalternatief vastgesteld voor de Multimodale Knoop (MMK, bus- en treinstation). Medio 2026 zal daartoe eerste afspraken rond aanpak, financiering, indexatie en risico's tussen partijen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst als basis voor de verdere uitwerking in een planstudie. Daarnaast is begin 2026 ook een voorkeursbesluit genomen over de Spoorknoop Eindhoven (stap 1, aanpak westelijk emplacement). In de planning- en studiefase worden de voorkeursalternatieven richting een definitief ontwerp uitgewerkt.

Een ander grote opgave is de ontwikkeling tot spoorknooppunt van Bosch Centraal. Begin 2026 zijn over het voorkeursalternatief tijdens het uitgestelde BO-MIRT 2025 sluitende financieringsafspraken met de betrokken partners gemaakt. Ook hier wordt een bestuursovereenkomst voor opgesteld, waarna de planning- en studiefase kan starten.



We zien de complexiteit, de onzekerheden en de risico's van de opgaven toenemen. Geopolitieke spanning, het uitblijven van een oplossing van het stikstofprobleem, de tekorten in het nationale Mobiliteitsfonds in combinatie met de ondergefinancierde onderhoudsopgave van het Rijk en toegenomen marktspanningen zijn belangrijke oorzaken. Gelukkig staat Brabant er financieel goed voor en zijn in het kader van het Bestuursakkoord bij de Perspectiefnota 2025 € 272 mln. middelen aan de mobiliteitsportefeuille toegevoegd via het verlengen van de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) met 4 jaar. Deze middelen zijn hard nodig om de huidige afspraken voor de eerste betekenisvolle stappen in de verdere en noodzakelijke doorontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem te kunnen bekostigen en is er een sluitende programmering. En dan nog moeten we keuzes maken, want niet alles kan. Voor nieuwe afspraken zijn in het kader van een nieuw bestuursakkoord aanvullende middelen nodig.

Om deze doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem mogelijk te maken, is een goede basis nodig met een wegennet en OV-netwerk.

Zo draagt de provincie vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid zorg voor adequaat onderhoud van de provinciale infrastructuur. Het wegennet ligt er goed onderhouden bij en er is geen sprake van achterstallig onderhoud. We voorkomen hiermee kapitaalvernietiging en verkeersonveilige situaties als gevolg van de staat van de wegen. Bij de laatste herijking van KOPI is het uitgangspunt van werk-met-werk losgelaten en is de meerjaren onderhoudsplanning weer leidend. Hiermee voorkomen we dat onderhoudswerkzaamheden uitgesteld worden door vertraging van de gecombineerde reconstructiewerkzaamheden.

Bij de beheer- en onderhoudstaak provinciale wegen is er, zoals reeds eerder gemeld, sprake van toenemende financiële druk door o.a. prijsstijgingen, de opwaardering en uitbreiding van het areaal en de toegenomen ouderdom. De structurele financiële borging vindt plaats bij de herijking van de uitvoeringsagenda Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur (KOPI) in de nieuwe bestuursperiode. Met de lopende aanbesteding van het Waardegedreven Onderhoud (WGO) verwachten we vanaf 2027 efficiency te behalen met onderhoud via twee meerjarige gebiedsgerichte contracten. De gunning is voorzien eind 2026.

Vanwege het winterweer in de eerste maanden is de financiële druk op de onderhoudsbegroting 2026 verder toegenomen vanwege de extra acties gladheidsbestrijding en aanvullend incidenteel onderhoud als gevolg van de ontstane vorstschade.

Daarnaast zien we de laatste jaren een sterk stijgende trend van het aantal calamiteiten en drugsdumpingen (o.a. lachgascylinders) langs provinciale wegen.

Via drie concessiegebieden verzorgt de provincie het stad- en streekvervoer. De afgelopen jaren is al veel extra geïnvesteerd in het OV-busvervoer in Brabant. Zo hebben we de vervoerders gecompenseerd voor de lagere Rijksopbrengsten voor het gebruik van de Studenten OV-kaart (SOV) om afschaling van het OV-aanbod te voorkomen. Daarnaast groeit het OV-aanbod via extra middelen beschikbaar voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessies.

Per maart 2026 is in navolging van West-Brabant ook in de andere concessiegebieden Bravoflex van start gegaan. Zo zijn we in staat om het vervoersaanbod via de nieuwe concessies flink te laten toenemen door intensivering van een sterke hoofdstructuur en tegelijk blijft met de introductie van Bravoflex het OV toegankelijk voor iedereen, ook in de kleine kernen en in de avonden en weekenden. Er zijn in totaal 262 extra Bravoflex-haltes bijgekomen.

De aanbesteding voor de nieuwe OV-concessie Zuidoost-Brabant (start concessie medio 2029) wordt voorbereid. Conform het bestuursakkoord willen we de OV-concessie laten meegroeien met de schaa sprong van de Brainportregio. Als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 zal hiervoor rond de zomer een separaat financieringsvoorstel gedaan worden. Voor de verstedelijkings- en woningbouwopgave is versnelling van de mobiliteitstransitie cruciaal. Met een extra provinciale inzet kunnen wij als provincie onze verantwoordelijkheid nemen voor de opgave in de Brainportregio, maar we blijven ook in het gesprek met het Rijk benadrukken om hun financiële verantwoordelijkheid te pakken voor de opgave in de Brainportregio en de exploitatie van de Brainportlijnen.

Om de continuïteit van de OV-concessie voor de toekomst beter te kunnen borgen én voor het realiseren van de Zero Emissie ambities nemen we als provincie zelf



posities in busremises. Voldoende stroomaansluiting is hierin cruciaal, zodat de nieuwe vervoerder direct goed kan starten zonder van het langer doorrijden met oud materieel. In de regio Zuidoost waren er op dat gebied een aantal uitdagingen. Met de strategisch aankoop van een perceel in Helmond is een belangrijke stap gezet. Daarnaast zijn we bezig met de duurzame beschikbaarheid van de huidige remise aan de Dorgelolaan in Eindhoven, zijn we bezig met een extra locatie aan de westzijde van Eindhoven en worden de plannen van de ombouw van het steunpunt Westerhoven tot busremise verder uitgewerkt. We zoeken nog twee remisetereinen in het gebied Zuidoost.

Voor een effectieve en efficiënte concessie is goede doorstroming steeds belangrijker. Via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) worden met de gemeenten afspraken gemaakt over de realisatie van maatregelen zoals doorstroming op bestaande infra en aparte busbanen.

Verkeersveiligheid vinden we enorm belangrijk. Het persoonlijk leed en de maatschappelijke schade is immers enorm. De mensgerichte maatregelen via educatie en gedrag worden gecontinueerd via de afspraken met gemeenten in de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2026 (RMP's). Ook zijn provinciale cofinancieringsafspraken gemaakt over het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes door gemeenten (totaal € 10 mln. in deze bestuursperiode). We verbeteren de verkeersveilige inrichting van onze provinciale infrastructuur via Kleinschalige Verkeerskundige Maatregelen (KVM) en de aanpak van knelpunten zoals N267 Kromme Nol en N615 Deense Hoek. Tot slot loopt het programma *Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid*, waarmee we in vijf projecten extra versnelling aanbrengen richting het terugdringen van het aantal verkeersongevallen in Brabant (in samenwerking met een brede groep partners).

Blijvende aandacht is nodig voor handhaving. Bij politie en OM worden extra verzoeken hiervoor ingediend.





# 1. Inleiding





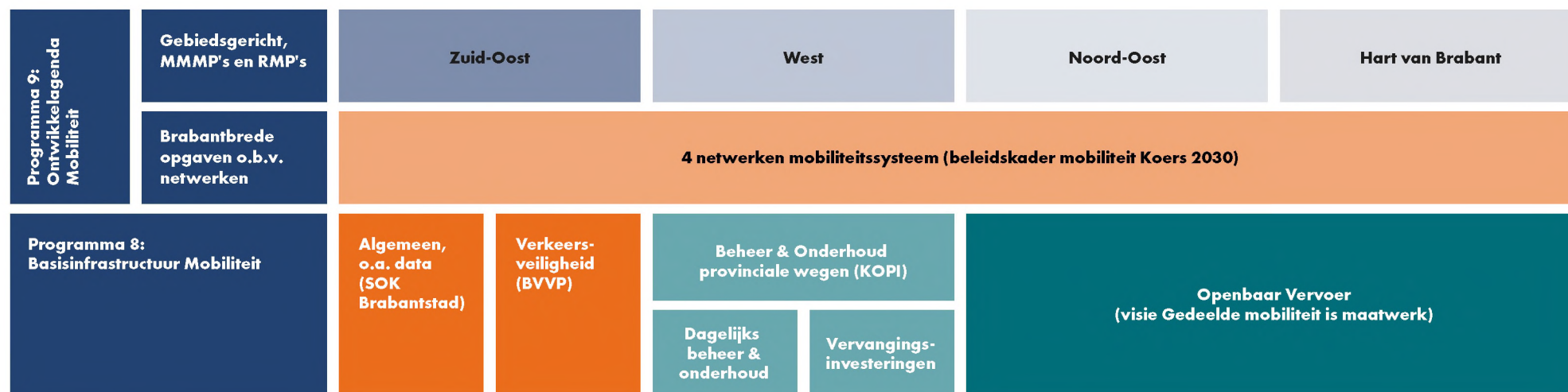
## 1.1 Opbouw programmering

De totale mobiliteitsbegroting is opgebouwd uit twee begrotingsprogramma's en ingericht om:

- Te zorgen voor een structurele (financiële) borging van de (wettelijke) basistaken;
- Flexibel en adaptief programmeren met onder andere Rijk en regio mogelijk te maken;
- De afweging Brabantbreed en multimodaal te laten plaatsvinden.

Op basis van de uitvoeringsagenda's KOPI 2023-2027, "Gedeelde mobiliteit is maatwerk" en de samenwerkingsagenda's BVVP 2024-2027 en Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabantstad 2024-2028 ligt het kwaliteitsniveau van de provinciale basistaken vast en zijn financieel geborgd op de meerjarige begroting. Uw Staten zijn eerder geïnformeerd over een [dreigend tekort op de mobiliteitsbegroting](#). Ook is daarin aangegeven hoe het evenwicht van de mobiliteitsbegroting kan worden hersteld. Hierin zijn stappen gezet in het beheer en onderhoud van provinciale wegen (zie paragraaf 2.3) en zijn er aanvullende middelen voor het OV in Brabant gealloceerd (zie paragraaf 2.4).

Essentieel daarbij is het evenwicht in de driehoek 'Basis op orde – gedeelde diensten – gebiedsgericht werken'. Gedeelde diensten zijn activiteiten die Brabantbreed effectiever en efficiënter georganiseerd kunnen worden en herleid kunnen worden naar een wettelijke taak en/of regierol. Dit gaat bijvoorbeeld over data en digitalisering en Brabantbreed verkeersmanagement. Voor deze bestuursperiode zijn de gedeelde diensten geborgd (zie paragraaf 2.1). De basis op orde zijn de wettelijke basistaken (paragraaf 2.2 t/m 2.4).



Schematische opbouw van de programmering

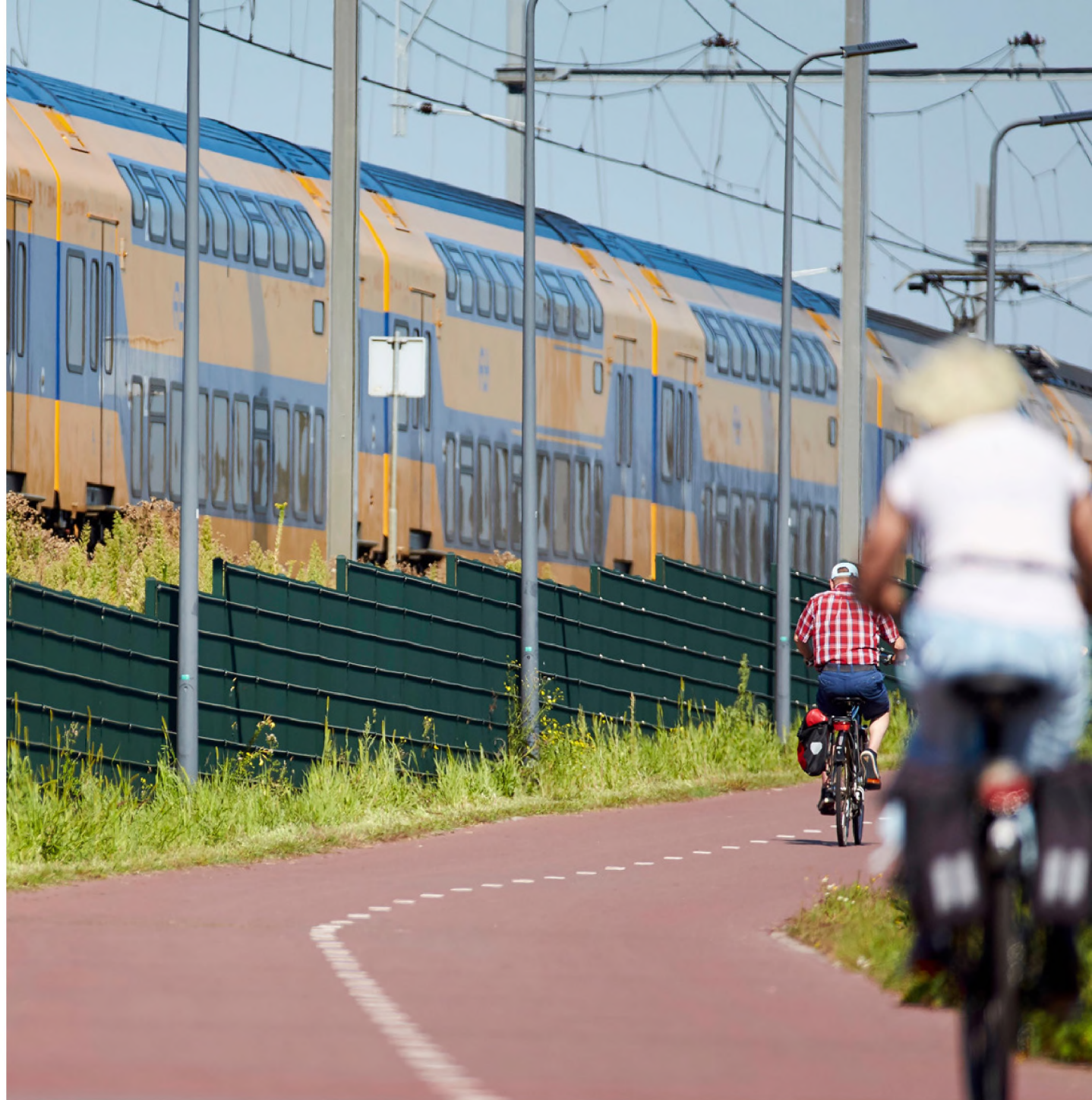


De programmering gaat met name over de ontwikkelagenda mobiliteit (paragraaf 3.1 t/m 3.5). Via welke projecten en opgaven investeren we nu én in de nabije toekomst om het totale Brabantse mobiliteitsstelsel verder te ontwikkelen. We onderscheiden een viertal netwerken in dit mobiliteitsstelsel:

- Wegennet (zowel rijks-, provinciaal als gemeentelijk)
- OV-netwerk (spoor en (H)OV)
- Fietsnetwerk (hoofd fietsnetwerk)
- Goederencorridor

Een goede afstemming en verbinding van deze netwerken via onder andere mobiliteitshubs is cruciaal voor het goed functioneren van het totale stelsel. Soms hebben we een directe eigen (wettelijke) verantwoordelijkheid voor de uitvoering, soms samen met (een) partner(s) en soms integraal via een gebiedsgerichte aanpak.

We werken daarbij intensief samen met Rijk en regio's (gebiedsgericht). Met de vier stedelijke regio's zijn de Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) opgesteld. Deze MMMP's worden vertaald naar concrete uitvoeringsafspraken in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). De MMMP's zijn ook de basis voor de gezamenlijke agenda tussen Rijk en regio: de Meerjarige Multimodale Agenda (MMA).





## 1.2 Totaal overzicht

Programma 9: Ontwikkelingagenda  
Mobiliteit (reserve)

Gebiedsgericht via regionale mobiliteits-programma's RMP's en MMMP's

lopende opgaven

3.5 Gebiedsgericht

algemeen (o.a. gedrag- en smart mobility maatregelen): ± € 3,6 mln/jr structureel

werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027: ± totaal € 8,7 mln. in 2025-2027

Brainportdeal en convenant Beethoven  
€ 331,6 mln.

Zuidoost  
€ 100,5 mln

West  
€ 10,3 mln

Noordoost  
€ 64,1 mln

Hart van Brabant  
€ 13,8 mln

nieuwe opgaven

4.5 Gebiedsgericht (€ 134,7 mln)

MMMP's gebiedsgericht werken Brabantstad

Brabantbrede opgaven o.b.v. netwerken

3.1 - 3.4 Netwerken mobiliteitssysteem

3.1 Wegennet (€ 984,7 mln)

rijkswegennet € 238,4 mln:  
A2 Deil - 's-Hertogenbosch  
A17 Moerdijk  
A27 Houten - Hooipolder  
A50 Paalgraven - Bankhoef  
A58 Tilburg - Eindhoven,  
Breda - Tilburg, Galder -  
St.-Annabosch  
A67 Leenderheide -  
Zaarderheiken  
N65 Vught - Haaren

provinciaal wegennet  
€ 746,3 mln:  
N279 Veghel - Asten  
N282 Hulten - Rijen -  
Reeshof  
N284 Reusel - Hapert  
N285 Noordelijke  
randweg Zevenbergen  
N629 Dongen -  
Oosterhout  
Regionale reconstructies  
N605 Volkel

3.2 OV-netwerk (€ 371,5 mln)

PHS Vught, Boxtel en Haaren  
Maaslijn  
Spoorzone Gilze en Rijen  
Breda - Gorinchem - Utrecht  
Busremises  
Spoorzone 's-Hertogenbosch

3.3 Fietsnetwerk (€ 76,0 mln)

snelfietsroutes  
fietsstimulering

3.4 Goederencorridor (€ 76,7 mln)

Wilhelminakanaal  
Realisatiepacten Tilburg en Moerdijk  
Truckparkings

Netwerken

4.1 Wegennet (€ 79,8 mln)

Ambities KOPI  
Prijsstijgingen

4.2 OV-netwerk (€ 36,6 mln)

Spoorsprong Transitie gedeelde mobiliteit, Busremises

4.3 Fietsnetwerk

Onderdeel van MMMP's

4.4 Goederencorridor (€ 1,7 mln)

Programma 8: Basisinfrastructuur Mobiliteit (autonoom)

2.1. Algemeen (o.a. data en verkeers-management)

±€ 6,1 mln/jr in 2026-2027

±€ 2,8 mln/jr structureel

2.2 Verkeers-veiligheid (BVVP 2024-2027)

±€ 11 mln/jr in 2026-2027

±€ 1,2 mln/jr structureel

2.3. Beheer & onderhoud provinciale wegen (KOPI – Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur)

Dagelijks beheer & onderhoud  
±€ 12,4 mln/jr structureel

Groot onderhoud & vervanging  
±€ 35,6 mln/jr structureel

2.4. Openbaar vervoer (visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk')  
±€ 150 mln / jr

Uitvoering OV- concessies  
€ 144 - € 152 mln/jr structureel

Ontwikkeling OV- concessies (reserve V&V)  
±€ 5,0 mln/jr in 2026-2027  
±€ 2,4 mln/jr structureel

Transitie gedeelde mobiliteit (reserve V&V)  
±€ 1,5 mln/jr in 2026-2027  
±€ 0 mln/jr structureel

<



### 1.3 Besluiten, voorstellen en afhandeling toezegging

#### Besluiten (eerdere besluitvorming via statenvoorstel, statenmededeling (plus) of binnen autorisatie GS)

- Grensverleggend Activatieprogramma Verkeersveiligheid (GAVV): Statenmededeling Plus als uitvoering motie M180-2025 “Verkeersveiligheid als Vertrekpunt”. Zie paragraaf 2.2.
- Aankoop bedrijfsperceel Helmond ten behoeve van realisatie busremise. Zie paragraaf 2.4
- Middelen ten behoeve van overdracht provinciaal wegvak N625 aan gemeente Oss. Zie paragraaf 4.1.

#### Voorstellen (autorisatie PS)

- Meerkosten netcongestie busremise Roosendaal (totaal €8,4 mln extra exploitatiesubsidie t.l.v. reserve Verkeer & Vervoer): zie paragraaf 4.2

#### Afhandeling moties en toezeggingen

De onderstaande moties worden via deze programmering afgedaan.

#### Veilig op de fiets in het donker (M143-2025).

De aangenomen motie gaat in op het aspect sociale veiligheid in relatie tot verlichting op en langs provinciale fietsinfrastructuur. De motie roept op om Provinciale Staten in eerste kwartaal 2026 te informeren op welke provinciale fietspaden verlichting vanwege sociale veiligheid mogelijk is en de extra (dynamische) verlichting te bekostigen binnen de bestaande begroting. De inventarisatie is uitgevoerd en de Staten zijn hierover geïnformeerd via een statenmededeling. Uiteindelijk valt het beleid en de uitvoering onder de herijking van KOPI. Voor het uitvoeren van pilots op korte termijn zijn middelen gereserveerd binnen de reserve (zie paragraaf 4.1).





### **Minder risico op twee wielen (M49 - 2026)**

Met deze motie (aangenomen bij Perspectiefnota 2027) is aandacht gevraagd voor het toepassen van markering in bochten zoals toegepast in Schotland met het project PRIME. We hebben dit getoetst als provinciaal wegbeheerder, zodat na positieve inschatting of succesvolle uitvoering het altijd nog onder de aandacht gebracht kan worden bij andere (Brabantse) wegbeheerders.

Om het aantal ongevallen met motorrijders in scherpe bochten te verminderen is in Schotland met succes extra markering in scherpe bochten (in heuvelachtige omgeving) toegepast om motorrijders op de juiste plaats op de rijstrook te laten rijden. We zien wel ongevallen op onze provinciale wegen met motorrijders, helaas ook met dodelijke afloop. Het is geen grote risicogroep maar de impact is vaak groot als een motorrijder bij een ongeval betrokken is. Uit recent onderzoek van SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn de grootste oorzaken van ongevallen met motorrijders bekend gemaakt. Kort samengevat betreft het afleiding en het niet aanpassen van rijgedrag bij bijzondere situaties zoals gladheid. Afleiding en gedrag zijn focuspunten in het huidige BVVP. We zien verder niet dat de maatregel die is toegepast in Schotland een oplossing biedt voor de uitkomsten van het SWOV-onderzoek én onze eigen ongevallenanalyses. Op onze wegen zijn motorrijders nog wel eens veroorzaker of slachtoffer van inhaalgedrag.

Ondertussen is ondanks het geringe aantal motorongevallen en geringe oplossend vermogen toch gekeken of de maatregel uit Schotland te implementeren is. We zijn als wegbeheerder terughoudend met extra markering, zeker in bochten, juist vanwege het gevaar dat motorrijders grip verliezen op de markering. Daarnaast slijt markering waar over gereden wordt extra snel en geeft afsluitingen en kan verwarring ontstaan door versleten (afwijkende) markering zoals in Schotland is toegepast. Denk hierbij aan dat het motorrijdersymbool niet meer duidelijk is door degradatie van de thermoplast (witte markering op wegen). De nadelen van extra markering wegen in onze ogen niet op tegen het mogelijk voorkomen van ongevallen met oorzaken die niet uit het SWOV-onderzoek en eigen ongevalsanalyse naar voren komen. Daarnaast zijn onze provinciale wegen niet vergelijkbaar met de locaties in Schotland waar in heuvelachtig gebied in scherpe bochten de PRIME-markering is aangebracht. We hebben met de Koninklijke Nederlandse Motorrijders bond (KNMV) en met de Motor Actiegroep hierover gesproken en zij zien ook geen toegevoegde waarde maar juist een toename van gevaarlijke situaties.

De onderstaande toezeggingen worden afgedaan via deze programmering:

### **Capaciteit N69**

Tijdens de behandeling van de Perspectiefnota 2027 heeft gedeputeerde Smeulders toegezegd onderzoek te doen naar de capaciteit van de N69

(Westparallel) en PS hierover zo spoedig mogelijk te informeren. Recent is met het betreffende statenlid een gesprek over geweest. Het gesprek was naar tevredenheid en hiermee is de toezegging afgedaan

### **Namen bij snelfietsroutes**

Tijdens de informerende themabijeenkomst over de vorige programmering (2026-2045) is door gedeputeerde Smeulders toegezegd om in het eerstvolgende programmeringsdocument namen te geven aan de snelfietsroutes in Brabant. Het aangepaste kaartje met snelfietsroutes is opgenomen in paragraaf 3.3 Fietsnetwerk. Hiermee is de toezegging afgedaan.





## 2. Bestaande opgaven 08

# Basisinfrastructuur mobiliteit







**Voor een veilig én betrouwbaar mobiliteitssysteem is een stevige basis van een uitgebreid en op elkaar afgestemd netwerk van provinciale wegen, fietspaden en (H)OV nodig. Door de autonome groei van mobiliteit en het realiseren van de woningbouwopgave en de verstedelijking zal de vraag naar mobiliteit in de toekomst alleen maar toenemen en zich verder concentreren.**

Door de sterke economische positie van Noord-Brabant en met name door de ontwikkelingen in de Brainportregio ligt er een extra uitdaging om nieuwe werklocaties én de rest van de regio bereikbaar te houden. Dit vraagt naast de investeringen in infrastructuur ook om een flinke impuls in de exploitatie van het openbaar vervoer.

Maar ook het onderhoud van provinciale wegen vraagt financiële keuzes. Binnen het begrotingsprogramma O8 zorgen we voor een goede basisinfrastructuur vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur en het verlenen van OV-concessies voor regionaal busvervoer. De verantwoordelijkheid voor de regionale bereikbaarheid is geregeld in de provinciewet en voor het openbaar vervoer in de wet personenvervoer. Daarnaast hebben we een regierol onder andere op het gebied van mobiliteitsdata, verkeersmanagement en verkeersveiligheid. Een goede basis is onontbeerlijk voor het voeren van een goed mobiliteitsbeleid.

Vanwege het wettelijke kader, het structurele karakter en het belang van een goede (financiële) borging van deze taken, zijn in principe de bijbehorende middelen

structureel op de meerjarige begroting geraamd en lopen deze budgetten mee in het provinciaal indexatiebeleid.

Bij de vaststelling van de begroting worden de structurele budgetten voor het begrotingsjaar en verder voor de indexatie van dat begrotingsjaar geïndexeerd. Een jaar later wordt weer de volgende stap in de structurele indexatie gezet.

## 2.1 Algemeen

De provincie organiseert Brabantbreed een randvoorwaardelijke basis voor het mobiliteitsbeleid, zogenaamde gedeelde diensten. Op deze manier kan een aantal zaken uniform en efficiënter georganiseerd worden. De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst en de regio draagt hier financieel aan bij. Hieronder valt ondermeer: verkeersmanagement, Indusa (stimulering duurzaam bouwen), data (inclusief Brabants verkeersmodel) en digitalisering. De afspraken over fietsstimulering vallen ook onder de samenwerkingsovereenkomst en zijn opgenomen onder paragraaf 3.3.



## Beleid

### Samenwerkingsovereenkomst Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabantstad 2024-2028



## Relatie met de Begroting

### Doelstelling(en):

niet van toepassing

### Prestatie(s):

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 (2028).



## Financiën

|                                          | 2026             | 2027             | 2028             | 2029             | 2030             | 2031             |
|------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Algemeen</b>                          | <b>254.388</b>   | <b>279.457</b>   | <b>284.457</b>   | <b>291.992</b>   | <b>304.526</b>   | <b>304.526</b>   |
| Verkeersmanagement SOK                   | 1.260.934        | 1.260.934        | 579.729          | -                | -                | -                |
| Bijdrage derden obv SOK*                 | -104.755         | -579.729         | -579.729         | -                | -                | -                |
| <b>Totaal verkeersmanagement SOK</b>     | <b>1.156.179</b> | <b>681.205</b>   | <b>-</b>         | <b>-</b>         | <b>-</b>         | <b>-</b>         |
| INDUSA SOK                               | 214.441          | 175.000          | 175.000          | -                | -                | -                |
| Bijdrage derden obv SOK*                 | -33.750          | -78.750          | -78.750          | -                | -                | -                |
| <b>Totaal INDUSA SOK</b>                 | <b>180.691</b>   | <b>96.250</b>    | <b>96.250</b>    | <b>-</b>         | <b>-</b>         | <b>-</b>         |
| Data en digitalisering                   | 4.232.978        | 4.207.909        | 2.509.850        | 2.502.315        | 2.489.781        | 2.489.781        |
| Data en digitalisering SOK               | 849.900          | 849.900          | 849.900          | -                | -                | -                |
| Bijdrage derden obv SOK                  | -152.246         | -424.900         | -424.900         | -                | -                | -                |
| <b>Totaal data en digitalisering SOK</b> | <b>697.654</b>   | <b>425.000</b>   | <b>425.000</b>   | <b>-</b>         | <b>-</b>         | <b>-</b>         |
| <b>Totaal data en digitalisering</b>     | <b>4.930.632</b> | <b>5.057.909</b> | <b>3.359.850</b> | <b>2.502.315</b> | <b>2.489.781</b> | <b>2.489.781</b> |
| <b>Totaal</b>                            | <b>6.521.890</b> | <b>6.114.821</b> | <b>3.740.557</b> | <b>2.794.307</b> | <b>2.794.307</b> | <b>2.794.307</b> |

\* Vanwege onderbesteding in eerdere jaren wordt in 2026 éénmalig een lagere bijdrage gevraagd.



## Capaciteit

|                                                         | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         |
|---------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Algemeen</b>                                         | <b>2,00</b>  | <b>2,00</b>  | <b>2,00</b>  | <b>2,00</b>  | <b>2,00</b>  | <b>2,00</b>  |
| Verkeersmanagement vast                                 | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         |
| Verkeersmanagement BA (tijdelijk)                       | 2,50         | 2,50         | -            | -            | -            | -            |
| Verkeersmanagement BA (vast)                            | -            | -            | 2,50         | 2,50         | 2,50         | 2,50         |
| <b>Verkeersmanagement</b>                               | <b>4,50</b>  | <b>4,50</b>  | <b>4,50</b>  | <b>4,50</b>  | <b>4,50</b>  | <b>4,50</b>  |
| Data en digitalisering vast                             | 11,75        | 11,75        | 11,75        | 11,75        | 11,75        | 11,75        |
| Data en digitalisering BA (tijdelijk)                   | 6,50         | 6,50         | -            | -            | -            | -            |
| Data en digitalisering BA (vast)                        | -            | -            | 6,50         | 6,50         | 6,50         | 6,50         |
| Data en digitalisering Provinciale wegen BA (tijdelijk) | 4,00         | 4,00         | -            | -            | -            | -            |
| <b>Data en digitalisering</b>                           | <b>22,25</b> | <b>22,25</b> | <b>18,25</b> | <b>18,25</b> | <b>18,25</b> | <b>18,25</b> |
| <b>Totaal</b>                                           | <b>28,75</b> | <b>28,75</b> | <b>24,75</b> | <b>24,75</b> | <b>24,75</b> | <b>24,75</b> |

### Uitwerking bestuursakkoord

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst Slimme en Duurzame Mobiliteit Brabantstad zijn in het kader van het Bestuursakkoord algemene middelen ter beschikking gesteld voor:

- Verkeersmanagement: € 849.964 programmageld per jaar voor onder andere de verkeerscentrale en 2,5 fte per jaar
- Data en digitalisering: € 425.000 programmageld per jaar
- Daarnaast is voor de eigen digitaliseringsopgave beschikbaar gesteld: € 1.693.059 programma-geld per jaar bovenop bestaande middelen (intensivering) en 6,5 fte per jaar

Er wordt een tweetal digitaliseringsopgaven in het kader van het Bestuursakkoord uitgevoerd: Verkeersveiligheid (paragraaf 2.2) en Provinciale wegen (paragraaf 2.3). De afspraken over extra middelen in het kader van het bestuursakkoord lopen t/m 2027. De looptijd van de samenwerkingsovereenkomst is t/m 2028.

Bij de Perspectiefnota 2026 is besloten om de tijdelijke capaciteit van structurele taken ook structureel te dekken. Het gaat hierbij om 2,5 fte voor verkeersmanagement en 6,5 fte (extra) voor data & digitalisering.

### Ontwikkelingen

- Groeiend belang van data en digitalisering met een toename van de jaarlijkse structurele beheerlasten als gevolg.
- De basiscapaciteit voor deze basistaken is structureel geborgd bij de Perspectiefnota 2026. Extra inzet en programmabudget kan in het kader van een volgend bestuursakkoord geregeld worden.



## 2.2 Verkeersveiligheid

Brabant kent nog steeds het hoogste absolute aantal dodelijke verkeersslachtoffers van alle provincies in Nederland (123 in 2025). Vertaald naar het aantal verkeersdoden per kilometer provinciale weg zit Brabant in de middenmoot. Bovendien zien we de laatste jaren een stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel.

Zowel de emotionele als de maatschappelijke schade hiervan is enorm. Inzet op het verbeteren van de verkeersveiligheid in de provincie blijft dus de hoogste prioriteit en ook in deze bestuursperiode zetten we stevig in op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat doen we samen met partners op basis van de samenwerkingsagenda Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP).

Het BVVP 2024-2027 is vastgesteld door de BVVP-partners, zijnde de Brabantse gemeenten, Openbaar Ministerie, politie en Rijkswaterstaat. Met het BVVP 2024-2027 werken we aan de ambitie 'Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers', via de twee leidende principes (1) 'we DOEN het samen' en (2) 'we doen het SAMEN'. Uit deze principes blijkt de gezamenlijke actiegerichtheid, die vooral van meerwaarde is binnen de Brabantbrede gedragsaanpak. Waar veilige infrastructuur en verkeershandhaving wettelijk zijn belegd (wegbeheerders respectievelijk politie /

Openbaar Ministerie), is dat bij de gedragsaanpak niet het geval en daarom zien we dit als de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle BVVP-partners. De provincie voert hierop de regie namens de BVVP-partners.

Met het BVVP 2024-2027 wordt gezamenlijk gewerkt aan:

- drie focusthema's zijn de fietsers, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers. Voor andere thema's zoals alcohol en drugs, snelheid en normvervaging blijven we het basisniveau aanbieden;
- de integrale aanpak van de risico's vanuit de drie pijlers gedrag, infrastructuur en handhaving;
- doorontwikkeling en borging van een risico-gestuurde en datagedreven verkeersveiligheidsaanpak;
- doorontwikkeling van de gedragsaanpak, waar onder andere deel van uitmaken: Campagnes, voorlichting en communicatie-activiteiten, waarmee we zoveel mogelijk Brabanders proberen te bereiken en bewust te maken van veilige verkeersdeelname;
- Verkeerseducatie op basisscholen via Brabants Verkeerslabel (BVL), op voortgezet onderwijs via TT (Totally Traffic) en op middelbaar beroepsonderwijs via TT projects;
- Gedragsprojecten (leven lang leren).
- doelgerichte verkeershandhaving;

- verkeersveilige infrastructuur: de provincie doet dit met name via Kleinschalige Verkeerskundige Maatregelen (KVM). En we hebben in het bijzonder aandacht voor de verkeersveiligheid van school-fietsroutes (in deze Bestuursperiode € 10 mln. provinciale cofinanciering beschikbaar voor gemeentelijke infrastructuur);
- inbedding van verkeersveiligheid in de brede maatschappelijke opgaven, o.a. via het Grensverleggend Activatieprogramma Verkeersveiligheid.

Het BVVP 2024-2027 sluit onder andere aan bij de Europese 'Vision Zero' en het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Het budget voor Kleinschalige Verkeerskundige Maatregelen om de verkeersveiligheid van de provinciale infrastructuur te verbeteren valt onder beheer & onderhoud provinciale wegen (3.1) en is indien mogelijk integraal onderdeel van de infrastructurele (onderhouds-)projecten. Als gevolg van stikstof is het nog wel steeds lastig om grotere verkeerskundige maatregelen uit te voeren en/of als integraal onderdeel in onderhoudsprojecten mee te nemen.

### Beleid

**Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2024-2027**





## Relatie met begroting

### Doelstelling(en):

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

| Indicator                             | 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

| Indicator                    | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Aantal slachtoffers          | 2.417 | 1.985 | 2.015 | 5.391 | 2.263 | 2.398 | ntb  |
| Waarvan op provinciale wegen | 138   | 164   | 120   | 139   | 157   | 187   | ntb  |

### Prestatie(s):

- 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).



## Financiën

|                                                              | 2026             | 2027              | 2028             | 2029             | 2030             | 2031             |
|--------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Campagnes, onderzoeken, e.d.                                 | 1.207.562        | 1.207.562         | 1.207.562        | 1.207.562        | 1.207.562        | 1.207.562        |
| Digitalisering en risicogestuurd (BA)                        | 175.737          | 1.515.000         | -                | -                | -                | -                |
| Educatie (BA)                                                | 3.600.000        | 3.600.000         | -                | -                | -                | -                |
| Schoolfietsroutes (BA)                                       | 4.000.000        | 6.000.000         | -                | -                | -                | -                |
| Grensverleggend Activatieprogramma Verkeersveiligheid (GAVV) | 300.000          | 700.000           | -                | -                | -                | -                |
| <b>Totaal verkeersveiligheid</b>                             | <b>9.283.299</b> | <b>13.022.562</b> | <b>1.207.562</b> | <b>1.207.562</b> | <b>1.207.562</b> | <b>1.207.562</b> |

## Capaciteit

|                                     | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | 2031        |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Verkeersveiligheid vast             | 3,25        | 3,25        | 3,25        | 3,25        | 3,25        | 3,25        |
| Verkeersveiligheid BA (tijdelijk)   | 3,25        | 3,25        | -           | -           | -           | -           |
| Verkeersveiligheid GAVV (tijdelijk) | 0,40        | 0,80        | -           | -           | -           | -           |
| <b>Verkeersveiligheid</b>           | <b>6,90</b> | <b>7,30</b> | <b>3,25</b> | <b>3,25</b> | <b>3,25</b> | <b>3,25</b> |

### Uitwerking bestuursakkoord

De ambities uit het bestuursakkoord zijn uitgewerkt in het vastgestelde BVVP 2024-2027 en hiervoor zijn bij de Perspectiefnota 2025 extra algemene middelen toegekend en op basis van de vaststelling van het BVVP op de meerjarige begroting geraamd:

- € 3,6 mln. per jaar (2025-2027) continuering educatie.
- 1 fte per jaar (2024-2027) intensivering regievoering aanpak verkeersveiligheid.

Daarnaast voor tijdelijke ambities ten laste van de reserve Verkeer & Vervoer:

- € 0,8 mln. per jaar (2025-2027) voor intensivering Risicogestuurde en datagedreven aanpak verkeersveiligheid
- 2,25 fte per jaar (2025-2027) voor intensivering Risicogestuurde en datagedreven aanpak verkeersveiligheid
- € 10 mln. totaal (voor periode 2025-2027) ten behoeve van cofinanciering verbetering verkeersveiligheid schoolfietsroutes.

Via de tweede bestuursrapportage 2026 wordt een voorstel gedaan voor de Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid (GAVV):

- 0,8 fte capaciteit van medio 2026 t/m 2027 t.l.v. de reserve Verkeer & Vervoer
- € 615.000 programmabudget t.l.v. de reserve Verkeer & Vervoer
- € 385.000 programmabudget via reallocatie van het bestaande budget voor intensivering Risicogestuurde en datagedreven aanpak verkeersveiligheid in het kader van het Bestuursakkoord



Op basis van de motie (M158-2024 Veilig de Weg op: Geef Startups Groen Licht) hebben de Staten opgeroepen tot deze Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid). Hiermee borgen we dat de opgebouwde samenwerking met o.a. gemeenten gecontinueerd wordt om ervoor te zorgen dat de aanpak een plaats krijgt in de nieuwe coalitie-akkoorden van gemeenten. De continuering van de provinciale inzet na 2027 kan landen in het nieuwe bestuursakkoord.

## Ontwikkelingen

- Een te hoog aantal verkeersdoden en een stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers in Brabant (en landelijk).
- Een zorgwekkende stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets. Dit vraagt om extra aandacht voor fietsveiligheid als onderdeel van de mobiliteitstransitie.





## 2.3 Beheer en onderhoud provinciale wegen

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitsstelsel én veilige mobiliteit. Daarom voert de provincie beheer en onderhoud uit op haar wegennet en zorgen we voor een goed functionerend provinciaal wegennet als onderdeel van het totale Brabantse wegennet vanuit de kernwaarden veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De provincie is verantwoordelijk voor adequaat beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur verkeersonveilige situaties te voorkomen en kapitaalvernietiging tegen te gaan. Het kwaliteitsniveau is vastgelegd in de uitvoerings-agenda KOPI 2023-2027. Bij de herijking in 2023 is het uitgangspunt werk-met-werk losgelaten. Door de stikstofproblematiek liepen onderhoudswerkzaamheden die waren gekoppeld aan reconstructieprojecten vertraging op, waardoor niet langer kon worden gegarandeerd dat er geen sprake kon zijn van achterstallig onderhoud. De meerjarige onderhoudsplanung is weer leidend en de wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud, zoals dat bijvoorbeeld aan de hand was op de N284 Reusel - Bergeijk, zijn met prioriteit opgepakt. Het provinciale wegennet ligt er momenteel goed onderhouden bij zonder achterstallig onderhoud. De provincie houdt de provinciale wegen en fietspaden, bruggen en viaducten, bushaltes, bermen, groen, verkeers- en faunavoorzieningen in stand door:

- het onderhouden en beheren van de objecten;
- het waar mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het oplossen van kleine verkeersknelpunten;



- het op orde hebben en houden van mobiliteits- en verkeersdata.

De technische en functionele kwaliteit van de provinciale infrastructuur wordt gewaarborgd door alle onderdelen en objecten van die infrastructuur op een goede en planmatige wijze en in samenhang in stand te houden via het dagelijks onderhoud (exploitatie), groot onderhoud en vervanging (investering). Ook wordt de actuele staat van het areaal betrokken in de afweging wanneer en welk onderhoud nodig is, zodat het onderhoud efficiënt en effectief wordt uitgevoerd.

Het dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd door middel van meerjarige partnercontracten met aannemers. Deze contracten noemen we het onderhoudspartnercontract (OPC) en het elektronisch partnercontract (EPC). De contracten zijn ingegaan in 2025 en hebben een looptijd van 4 jaar met een optie voor verlenging met nog eens 4 jaar. Met deze langdurige

samenwerking wordt beoogd meer toegevoegde waarde te realiseren en optimaal gebruik te maken van kennis en innovatiekracht uit de markt. Voor een viertal tracés lopen daarnaast nog aanvullende meerjarige onderhoudscontracten met aannemers die zijn afgesloten bij de realisatie van infrastructuurprojecten op provinciale wegen.

Voor de gladheidsbestrijding beschikken we over materieel dat periodiek wordt onderhouden en/of vervangen. Voor een efficiënte uitvoering van de beheer- en onderhoudstaak beschikken we over vijf steunpunten verdeeld over Brabant, waarvan de steunpunten Oud-Gastel en Helmond reeds gerenoveerd en verduurzaamd zijn. Vanwege de introductie van geautomatiseerd strooien ontstaat de mogelijkheid om het steunpunt Westerhoven af te stoten en om te bouwen naar een busremise voor de concessie Zuidoost (zie paragraaf 2.4). Het steunpunt Uden zal de komende tijd worden gerenoveerd en



verduurzaamd. We werken daarnaast samen met bijvoorbeeld Rijkswaterstaat op het gebied van calamiteiten- en gladheidsbestrijding.

Voor een actueel overzicht van de infrastructurele projecten wordt verwezen naar:

**[www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegenprojecten-in-brabant](http://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegenprojecten-in-brabant)**

In 2026 is / wordt onderhoud uitgevoerd op de N389 Etten-Leur - Zevenbergen en N321 Grave - Cuijk. De voorbereidingen worden getroffen voor het onderhoud aan de N285 Klundert - Wagenberg (2027/2028).

Ook groot onderhoud aan de N394 Etten Leur - Rijsbergen komt er aan (2027). Dit project zal worden uitgevoerd binnen het Waardegedreven Onderhoudscontract (WGO). Het groot onderhoud aan provinciale wegen en fietspaden wordt ondergebracht in Waardegedreven Onderhoudscontracten (WGO), waarvan de gunning in 2026 is voorzien. Hierbij wordt het Brabantse areaal geografisch verdeeld en krijgen twee marktpartijen gedurende vier jaar, met een verlengoptie, de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van het onderhoud. Maatregelen en planning worden in gezamenlijkheid met de provincie bepaald, waarbij aannemers nadrukkelijk ruimte krijgen om te adviseren en innovaties in te brengen. Per jaar zal er via de twee contracten gemiddeld € 15 mln. aan groot onderhoud worden besteed.

Waar mogelijk wordt groot onderhoud gecombineerd met reconstructiewerkzaamheden. Het dagelijks onderhoud, zoals het maaien van de bermen, valt niet onder dit contract. Het contract WGO wordt in 2026 gegund.

Een reconstructie die nu in uitvoering is, is de N285 Noordelijke Randweg Zevenbergen. De reconstructie van de N282 Tilburg - Rijen - Reeshof is eind 2025 afgerond. Zie voor een overzicht van de reconstructies 3.1 Wegennet.

Het onderhoud van de civiele constructies (onder andere bruggen, tunnels en viaducten) valt buiten het WGO en is urgenter geworden door de veroudering van het areaal, de toename en verzwaring van het verkeer en de invloed van klimaatfactoren. Eind 2024 is de integrale inspectie en inventarisatie van deze objecten afgerond. De uitkomsten worden momenteel vertaald naar beheersmaatregelen. Voor de uitvoering wordt een separaat onderhoudscontract

voorbereid, gericht op de periode 2026 tot en met 2030, met als doel alle civiele constructies te laten voldoen aan het vastgestelde kwaliteitsniveau.

Aanvullend op deze opdrachten is een aantal kleinere projecten voorzien die een specialistische aanpak vragen (N270 tunnel Houtenhoek) of invulling geven aan de plus bovenop de KOPI ambitie. Dit zijn veelal ingrepen die bijdragen aan lokale leefbaarheid (N69 hinderaanpak) of verkeersveiligheid (bijvoorbeeld N615 Deense Hoek of N267 Kromme Noll). Deze laatste twee projecten betreffen Kleinschalige Verkeerskundige Maatregelen (KVM) ter verbetering van de verkeersveiligheid, zijn nu in voorbereiding en zullen in 2027 gerealiseerd zijn.

## Beleid

**Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI) 2023-2027**





## Relatie met begroting

### Doelstelling(en):

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

We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

We gaan in Noord-Brabant uit van ten minste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO<sub>2</sub>) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie.

- Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-equivalenten (in absolute

aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant): emissie  $<$  vorig jaar.

- De uitstoot van overige emissies (NO<sub>x</sub>, 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<sub>x</sub> en fijnstof emissies in de lucht: emissie  $<$  vorig jaar

### Prestatie(s):

Planmatig beheer en onderhoud provinciale infrastructuur

- We voeren planmatig beheer en onderhoud uit op de provinciale infrastructuur zoals afgesproken in de meerjarige uitvoeringsagenda (KOPI): 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.

## Duurzaamheid Provinciale infrastructuur

### Duurzaamheid provinciale infrastructuur:

Energie en CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 deklogen waar minimaal 50% hergebruikt materiaal in zit.





## Financiën

|                                             | 2026              | 2027              | 2028              | 2029              | 2030              | 2031              |
|---------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Beheer en (incidenteel) onderhoud           | 15.120.960        | 12.434.297        | 12.421.172        | 12.421.172        | 12.421.172        | 12.421.172        |
| Gladheidsbestrijding                        | 4.054.345         | 2.054.345         | 2.054.345         | 2.054.345         | 2.054.345         | 2.054.345         |
| Steunpunten                                 | 230.445           | 230.445           | 230.445           | 230.445           | 230.445           | 230.445           |
| <b>Uitgaven onderhoudsbegroting</b>         | <b>19.405.750</b> | <b>14.719.087</b> | <b>14.705.962</b> | <b>14.705.962</b> | <b>14.705.962</b> | <b>14.705.962</b> |
| <b>Inkomsten onderhoudsbegroting</b>        | <b>-2.421.728</b> | <b>-2.362.565</b> | <b>-2.349.440</b> | <b>-2.349.440</b> | <b>-2.349.440</b> | <b>-2.349.440</b> |
| <b>Totaal dagelijks beheer en onderhoud</b> | <b>16.984.022</b> | <b>12.356.522</b> | <b>12.356.522</b> | <b>12.356.522</b> | <b>12.356.522</b> | <b>12.356.522</b> |
| <b>Totaal groot onderhoud en vervanging</b> | <b>31.453.179</b> | <b>49.533.153</b> | <b>35.583.153</b> | <b>35.583.153</b> | <b>35.583.153</b> | <b>35.583.153</b> |
| <b>Totaal beheer en onderhoud</b>           | <b>48.437.201</b> | <b>61.889.675</b> | <b>47.939.675</b> | <b>47.939.675</b> | <b>47.939.675</b> | <b>47.939.675</b> |
| Digitaliseringsopgave (BA)                  | 1.224.263         | 2.000.000         | -                 | -                 | -                 | -                 |
| <b>Totaal</b>                               | <b>49.661.464</b> | <b>63.889.675</b> | <b>47.939.675</b> | <b>47.939.675</b> | <b>47.939.675</b> | <b>47.939.675</b> |

Het beheer & onderhoud van provinciale infrastructuur bestaat uit:

- Dagelijks beheer en onderhoud (€ 14,7 mln. exploitatie per jaar). Onder het dagelijks beheer en onderhoud valt een tweetal onderhoudspartnercontracten (Onderhoud Partner Contract (OPC) en Elektrotechnisch Partner Contract (EPC)), meerjarige onderhoudscontracten (N261, N279 's-Hertogenbosch-Veghel, N395 en N69), een contract waarbij licht als dienst wordt geleverd (N279 's-Hertogenbosch-Veghel) en een contract voor de monitoring van het Zon op Infra fietspad. De OPC en EPC contracten zijn in voorjaar 2024 opnieuw gegund. Daarnaast valt hieronder de calamiteitenbestrijding en gladheidsbestrijding.
- Groot onderhoud en vervanging (€ 35,6 mln. investeringskrediet per jaar). We voeren groot onderhoud

uit op de provinciale infrastructuur of voeren een complete vervanging van wegen uit aan het einde van de levensduur. Op basis van wet- en regelgeving zijn we verplicht deze uitgaven met een levensduurverlengend karakter te activeren en af te schrijven. Verdeeld over 15 jaar worden de investeringsuitgaven via afschrijvingslasten op de meerjarige begroting als last genomen. Voor de dekking van de afschrijvingslasten is een egalisatiereserve ingesteld om de flexibiliteit tussen exploitatie en investeringen te vergroten en voor een betere borging van de toekomstige afschrijvingslasten. De toevoeging aan de egalisatiereserve loopt mee in het provinciaal indexatiebeleid en daarmee is de indexatie van het structureel investeringskrediet geborgd. Bij de tweede bestuursrapportage 2026 wordt de begroting 2027 geïndexeerd (meerjarig).

We zien de toekomstige onderhoudsopgave van provinciale wegen de komende jaren fors toenemen.

Dat heeft te maken met:

- Uitbreiding van het areaal (bijvoorbeeld nieuwe verbinding N69).
- Opwaardering van het areaal (bijvoorbeeld N279 Veghel – 's-Hertogenbosch naar 2x2, aanbrengen van geleiderails, toepassing intelligente verkeerslichten).
- De toegenomen complexiteit van de (onderhouds) opgave (veroorzaakt door langere voorbereidings-tijd voor projecten waardoor aanvullend onderhoud noodzakelijk is).
- Ouderdom van het areaal, met name van kunstwerken (onder andere bruggen en viaducten).



- In het verleden werden vaak onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met grootschalige reconstructies inclusief aanvullend budget.
- De aanpassingen in de uitvoering vanwege vergunningsvereisten beperken uitstoot stikstof leiden tot meerkosten.
- De kosten van uitvoering zijn extra hard opgelopen door sterk gestegen prijzen door geopolitieke spanningen (onder andere de oorlog in Oekraïne en handelsoorlog), schaarste van materialen en opgelopen marktspanning.
- Toename van het aantal calamiteiten en incidenten (bijvoorbeeld illegale afvaldumpingen en pechgevallen) zorgt voor extra druk op de onderhoudsbegroting.

De ontwikkeling is reeds aangekondigd bij de eerste vaststelling van KOPI (€ 8 mln. per jaar). Het tekort is door extreme prijsstijgingen en marktspanning verder opgelopen tot € 15 mln. per jaar zoals ook genoemd in de statenmededeling 'Voorkomen miljoenentekort mobiliteit'.

Er is toen ook aangegeven hoe we denken de financiële opgave voor de komende jaren op te lossen:

- Correctie voor het niet-indexeren in het verleden;
- Andere manier van werken.
- Overdracht van provinciale wegen aan gemeenten (zie paragraaf 4.1);

Hierin zijn de volgende stappen gezet:

Ten aanzien van het indexatiegat:

- Inmiddels is er bij de begroting 2023 extra budget (€ 3,4 mln. structureel per jaar) toegekend in verband met ontstane tekort als gevolg van het niet indexeren.
- Tevens is via het instellen van de egaliseringsreserve voor de afschrijvingslasten van het investeringskrediet in 2024 de indexatie voor de toekomst geborgd.

Via het Waardegedreven Onderhoud (WGO) verwachten we het groot onderhoud efficiënter te kunnen uitvoeren. Hierbij wordt het groot onderhoud in plaats van afzonderlijke contracten per wegvak ondergebracht in een beperkt aantal regionale meerjarige raamcontracten voor meerdere wegvakken bij één of enkele aannemers. Met deze andere werkwijze besparen we op de voorbereidings- en engineeringskosten van de projecten. Het Waardegedreven Onderhoudscontract wordt in 2026 gegund.

Een aantal wegvakken behoort niet tot het provinciaal hoofdwegennet op basis van het beleidskader Mobiliteit Koers 2030. We zijn in overleg getreden met een aantal gemeenten om het eigendom van deze wegvakken over te dragen aan gemeenten. Tevens zouden we daarmee de jaarlijkse structurele lasten van het beheer en onderhoud verlagen. De gesprekken met de gemeente Oss over de overdracht van de N625 zijn afgerond. Er zijn afspraken gemaakt over de overdracht van 16 kilometer provinciale weg. De Staten worden hierover geïnformeerd via een statenmededeling.

Door deze maatregelen is het tekort teruggebracht tot € 10 mln. en loopt mee in de herijking KOPI. De huidige uitvoeringsagenda KOPI loopt tot en met 2027. Als we kiezen voor het continueren van het huidige kwaliteitsniveau B, dan kunnen we borgen dat er geen sprake is

van kapitaalvernietiging én dat er vanwege onderhoud geen verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan.

Voor het handhaven van dit kwaliteitsniveau zijn wel aanvullende middelen nodig. Het besluit over het beschikbaar stellen van aanvullende middelen moet nog worden genomen. Op basis van de huidige inschatting is het de verwachting dat er orde van grootte van € 8 mln. tot € 10 mln. per jaar resteert, maar dit is ook afhankelijk van de keuzes die o.a. gemaakt worden op het gebied van ambities, verlichting en toegankelijkheid van bushalte. Er zijn sowieso aanvullende middelen nodig om de wettelijke taak van het beheer en onderhoud te borgen. De bedragen zijn in lijn met wat reeds vanaf de eerste vaststelling van de uitvoeringsagenda KOPI in 2017 is genoemd. Er is nog wel een aantal ontwikkelingen waardoor dit bedrag nog hoger kan uitvallen. Dit gaat o.a. om de toename van het aantal calamiteiten, mogelijke prijsstijgingen door geopolitieke spanningen in het Midden-Oosten, etcetera. De komende tijd wordt de impact hiervan nader geanalyseerd.

Voor extra ambities (bovenop KOPI) op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid kan worden besloten bovenop het geplande onderhoud een weg of wegvak te reconstrueren. De extra investering wordt gedaan in het kader van de ontwikkelingsagenda mobiliteit (begrotingsprogramma 09) via een Brabantbrede en multimodale afweging. Voor deze extra ambities is indicatief een bedrag van oorspronkelijk € 50 mln. voor 2022 – 2026 gereserveerd. De dekking hiervoor is afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer (zie 3.1).



## Capaciteit

|                               | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Beheer en onderhoud vast      | 46,83        | 46,83        | 46,83        | 46,83        | 46,83        | 46,83        |
| Weginspecteurs BA (tijdelijk) | 2,00         | 2,00         | -            | -            | -            | -            |
| Weginspecteurs BA (vast)      | -            | -            | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         |
| Onderhoudsprojecten vast      | 38,00        | 38,00        | 38,00        | 38,00        | 38,00        | 38,00        |
| <b>Totaal</b>                 | <b>86,83</b> | <b>86,83</b> | <b>86,83</b> | <b>86,83</b> | <b>86,83</b> | <b>86,83</b> |

## Uitwerking bestuursakkoord

In het kader van het Bestuursakkoord zijn bij de Perspectiefnota 2025 middelen toegekend voor:

- Verkeersinspecteurs, 2 fte per jaar (2024-2027) Bij de Perspectiefnota 2026 is besloten om deze fte's structureel te maken vanwege het structurele karakter van de taak.

Daarnaast voor tijdelijke ambities ten laste van de reserve Verkeer & Vervoer:

- Digitaliseringsopgave provinciale wegen, 4 fte per jaar (2024-2027)
- Digitaliseringsopgave provinciale wegen (zie paragraaf 2.1), € 3,9 mln. totaal (2024-2027).

## Ontwikkelingen

- Groeiende (financiële) opgave van beheer en onderhoud provinciale wegen door marktspanningen en geopolitieke onrust.
- Vertraging en meerkosten als gevolg van de stikstofproblematiek bij (infrastructurele) onderhoudsprojecten.
- Sterke toename van het aantal calamiteiten en drugsdumpingen (o.a. lachgascylinders)
- Extra incidenteel onderhoud nodig als gevolg van ontstane vorstschade. Extra kosten als gevolg van inzet elektrisch materieel.
- Toenemende en gewenste digitalisering op het gebied van beheer, onderhoud en aanleg van infrastructuur in de samenwerking opdrachtgever en opdrachtnemer (ingenieursbureaus en aannemers).





## 2.4 Openbaar vervoer

Met de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' zijn de ambities voor het beleid van openbaar vervoer vastgesteld. Vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid vastgelegd in de Wet personenvervoer zorgen we voor:

- Uitvoering OV: regie op de uitvoering van vigerende concessies.
- Ontwikkeling OV: (door)ontwikkeling binnen de vigerende concessies.
- Vernieuwing OV: transitie naar gedeelde mobiliteit op basis van de vastgestelde visie en basis voor de nieuwe OV-concessies.

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. Als concessieverlener voert de provincie de regierol uit op de vigerende concessies en zorgen we samen met de vervoerders voor een optimale dienstregeling en goede uitvoeringskwaliteit voor het stad- en streekvervoer, Buurtbus, en flexvervoer.

Het OV heeft de afgelopen jaren te maken gehad met een verandering van het reisgedrag en reispatronen (o.a. effecten corona-pandemie). Na een lange periode van stabiele groei van reizigersaantallen zien we veranderingen die invloed hebben op de vraag naar OV. In welke mate en hoe reizigersaantallen zich in de komende jaren gaan ontwikkelen is



onzeker. Vanuit het uitgangspunt van een vraaggericht OV heeft dit ook invloed op het OV-aanbod van de concessies.

Met de woningbouw- en verstedelijkingsopgave zal de vraag naar OV toenemen. Ook zal het vervoer zich meer gaan concentreren, wat leidt tot meer druk op het mobiliteitssysteem. Dat vraagt om een mobiliteitstransitie waarin OV en gedeelde mobiliteit een grote rol spelen. Met onze aanpak maken we het mogelijk om mee te groeien in deze schaa sprong conform de opdracht zoals deze expliciet in het bestuursakkoord is geformuleerd. Dat doen we door te zorgen voor een passend aanbod met opschaling op plaatsen én momenten als de vraag naar OV dat rechtvaardigt.

Daarnaast speelt er in de regio Zuidoost de ontwikkelingen rondom de Brainportregio. De komende jaren groeit hier het aantal banen flink. Het goed

bereikbaar maken van de nieuwe bedrijven aan de westflank van Eindhoven vergt nieuwe OV-lijnen. Alleen al op BIC-noord gaat het om 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen die goed ontsloten moeten worden met OV als onderdeel van de nieuwe concessie Zuidoost. Als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 wordt een Statenvoorstel gedaan voor aanvullende middelen voor de concessie Zuidoost. Het is van belang dat voor de start van de aanbesteding (najaar 2026) hierover duidelijkheid is. Dit betekent besluitvorming in PS uiterlijk in oktober 2026, zodat dit meegenomen kan worden in het ontwerp Programma van Eisen dat eind oktober in het kader van de aanbesteding moet worden vastgesteld.

In deze bestuursperiode zetten we via de OV-concessies in op de verdere transitie naar gedeelde mobiliteit met een sterk HOV-netwerk aangevuld met streeklijnen, stadslijnen, buurtbussen, Flexibel vervoer (Bravoflex) en Samen initiatieven



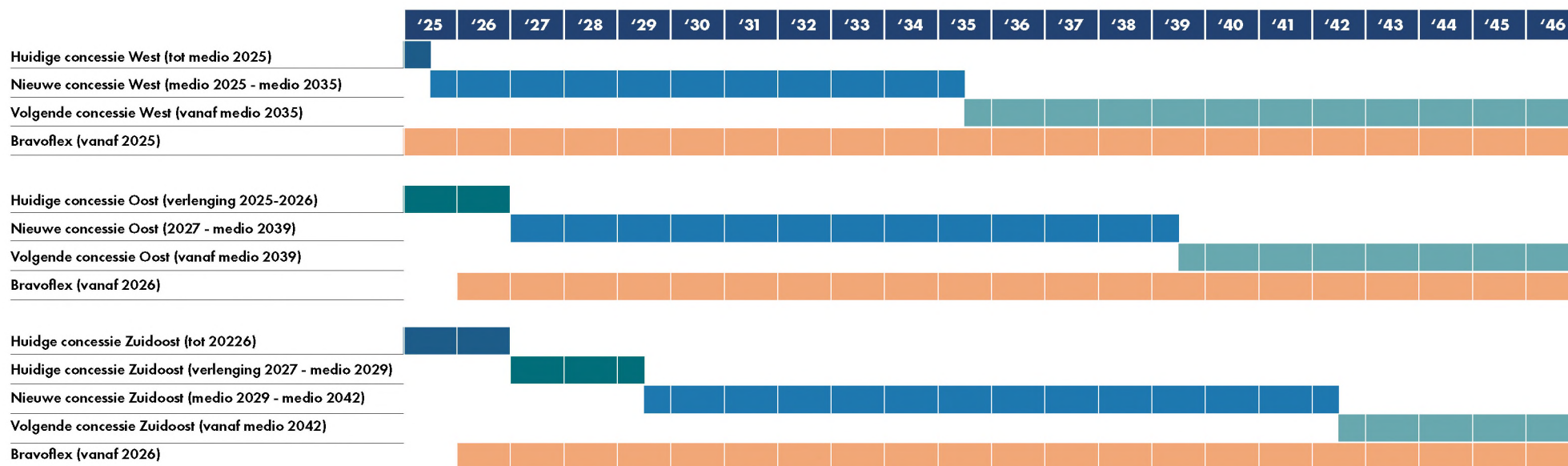
zoals vrijwilligersinitiatieven, meerrijddiensten en deelconcepten. Dit doen we samen met partners en gemeenten. Zo houden we het OV betaalbaar, toegankelijk en toekomstbestendig.

Zo is / wordt er in deze bestuursperiode een aantal zaken rondom OV en gedeelde mobiliteit gerealiseerd:

- Nieuwe OV-concessie West-Brabant is gestart per medio 2025.
- Nieuwe OV-concessie Oost-Brabant is gegund (december 2026).
- Bravoflex is sinds maart 2026 operationeel in alle drie de concessiegebieden.
- Aanbesteding nieuwe concessie Zuidoost wordt opgestart (medio 2026; operationeel medio 2029).
- Nadrukkelijke provinciale rol in de duurzame beschikbaarheid van busremises.

We zetten in op een schaa sprong in het OV. Daarom hebben we er bij de vervoerders op gestuurd om de personeelstekorten snel op te lossen met extra inzet op onder andere de werving. Inmiddels lijkt dat zijn vruchten af te werpen en is capaciteit steeds minder een belemmering om de afgesproken OV frequenties te rijden. Daarnaast werken we aan een roadmap voor de ambitie Autonoom OV om daarmee het systeem toekomstbestendiger te maken.

### Overzicht 3 Brabantse OV-concessie





De start van een nieuwe concessie is hét moment waarop substantiële ophoging van het OV-aanbod mogelijk is en dat dit onder de marktspanning van een aanbesteding ook leidt tot het beste aanbod gegeven het beschikbare budget. Het budget voor de OV-concessies laat dus ook op dat moment (2027 en 2029) een toename zien. Het budget is nog zonder de exploitatie van de Brainportlijnen. In verband met de aanbesteding van de nieuwe concessie Zuidoost wordt er een statenvoorstel uitgewerkt voor aanvullende middelen. Om ervoor te zorgen dat de uitvraag voor de Brainportlijnen een integraal onderdeel van het totale netwerk en dit voor het maximale OV-aanbod onder marktspanning gebeurt, is er na de zomer bij het ontwerp Programma van Eisen duidelijkheid nodig over het beschikbare budget. Een deel van de Brainportlijnen valt onder de concessie Oost. Pas na de gunning van Zuidoost kan hierover met de huidige vervoerder van Oost het gesprek over de Brainportlijnen worden aangegaan. De opgedane kennis uit de concessie Zuidoost kan hiervoor worden gebruikt.

In het bestuursakkoord is afgesproken dat er geen tariefverhoging in het OV wordt doorgevoerd bovenop het indexatiepercentage. De 1% ruimte voor extra tariefverhoging die nog in de lopende OV-concessies is toegestaan, is gecompenseerd voor de vervoerders. De bijbehorende dekking van 3,0 mln. is vanuit de reserve Verkeer & Vervoer gestort in de reserve OV en beschikbaar voor de exploitatie-subsidie aan de vervoerders. In de aanbesteding van nieuwe OV-concessies wordt de 1% ruimte voor extra tariefverhoging geschrapt.

De provincie heeft een landelijk convenant ondertekend om de toegankelijkheid van het OV te vergroten (onder andere aanpassen van bushaltes). Hiervoor wordt de komende jaren € 3,0 mln. uit de reserve OV geïnvesteerd. De provincie ontvangt hiervoor ook éénmalig Rijksmiddelen (€ 1,0 mln.).

We streven naar 100% Zero-Emissie materieel (ZE) in de OV-concessies in Brabant uiterlijk in 2030. Dit is in lijn met de landelijke afspraak gemaakt in het Bestuursakkoord Zero Emissiebus (BAZEB).

Oorspronkelijk hadden we deze ambitie voor 2027 met de start van de nieuwe concessie Zuidoost. De huidige concessie Zuidoost is echter tijdelijk verlengd vanwege de landelijke afspraak over het spreiden van de aanbestedingen na de corona-pandemie. Hierdoor verschuift ook het moment van 100% Zero-Emissie naar medio 2029, omdat eerder leidt tot grote kapitaalvernietiging en meerkosten. Wel zijn er in het kader van de verlenging aanvullende afspraken gemaakt over de inzet van Biodiesel. In de concessie Zuidoost-Brabant worden bussen ingezet met HVO diesel (45 bussen HVO100 en 26 bussen HVO20). HVO staat voor Hydrotreated Vegetable Oil en is een nieuw type dieselbrandstof, gemaakt van afgewerkte plantaardige oliën en restafval. HVO100 verlaagt de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 86,5% ten opzichte van gewone diesel en HVO20 verlaagt de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 12,1% ten opzichte van gewone diesel.

Daarnaast is er sprake van leveringsproblemen van Zero-Emissie materieel. Hierdoor zijn de voor 2025 geplande bussen (100 elektrische bussen in concessie West-Brabant) pas in 2026 ingestroomd. Indien de leveringen teveel uit de pas lopen kunnen boetes worden opgelegd.

Vanwege de uitgestelde levering is het % ZE eind 2025 uitgekomen op 44% ten opzichte van een streefwaarde van 54%. Deze stromen uiterlijk voor zomer 2026 in en halen daarmee de streefwaarde van 80% in 2026.

We maken bij de aanschaf van Zero Emissie materieel (door de vervoerders) ook gebruik van cofinanciering via een rijksregeling (€ 6,9 mln. totaal).

Ook de beschikbaarheid van voldoende stroom op busremises op geschikte locaties is een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van de ambities (zie paragraaf 3.2).

De streefwaarden waarden voor Zero Emissie zijn:

|      | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|------|------|------|------|------|------|
| % ZE | 80%  | 80%  | 89%  | 89%  | 100% |

Op basis van de OV-visie nemen we als concessie-verlener ook steeds vaker een nadrukkelijker rol in de OV-concessies om zo de continuïteit beter te kunnen waarborgen. Belangrijk hierin zijn posities van de provincie in busremises op strategische locaties én met voldoende stroomaansluiting.



Hierdoor zorgen we ervoor dat:

- Er een gelijk speelveld ontstaat bij aanbestedingen, met een beter aanbestedingsresultaat tot gevolg.
- De continuïteit en effectiviteit van de OV-concessies beter geborgd wordt door de langdurige beschikbaarheid van busremises op strategische locaties.
- Er een borging is van de duurzaamheidsambities vanwege grotere zekerheid van stroom-aansluiting i.r.t. de netcongestie.
- Een groter deel van het OV-budget gaat naar OV-aanbod. Uitgangspunt bij een busremise in eigen beheer is dat het surplus van de huurprijzen voor direct terugvloeien naar de OV-concessie voor extra OV-aanbod.

De provincie heeft de volgende posities (in voorbereiding) in busremises:

### West-Brabant

- Breda: nabij het station heeft de provincie zelf een toekomstvast en duurzame busremise ontwikkeld. Hier is voldoende stroom aanwezig om alle bussen zero emissie uit te voeren.
- Roosendaal: Op industrieterrein Majoppeveld Noord heeft de provincie zelf in eigen beheer een toekomstvast busremise ontwikkeld. In eerste instantie zonder voldoende stroom, maar, door vrijgave extra vermogen door Tennet inmiddels met voldoende stroom. Vanwege het later verkrijgen van een stroomaansluiting i.v.m. de netcongestie wordt er langer met dieselmotoren doorgereden met meer kosten tot gevolg (zie paragraaf 4.2). Medio 2027 zullen ook hier elektrische bussen gaan rijden.

### Oost-Brabant

- Uden: de busremise, die ook door de huidige vervoerder wordt gehuurd, is door de provincie aangekocht.
- Kaatsheuvel: we zijn bezig met het inrichten van een tijdelijke remise met voldoende stroom in samenwerking met de Efteling.

### Zuidoost-Brabant

- Eindhoven: we zijn met de huidige vervoerder in overleg over mogelijkheden voor de langdurige beschikbaarheid van de bestaande busremise Dorgelolaan. Daarnaast zijn we met de gemeente in gesprek voor de realisatie van een extra remise aan de Westzijde van Eindhoven, vanwege de uitbreiding van het OV-aanbod.
- Helmond: begin 2026 heeft de provincie een bedrijfsperceel (met stroomaansluiting) aangekocht waarop een busremise ontwikkeld gaat worden. Deze zal bij de start van de nieuwe concessie in 2029 gereed zijn.
- Westhoven: het huidige steunpunt voor o.a. de gladheidsbestrijding wordt omgebouwd naar een busremise. Deze zal bij de start van de nieuwe concessie in 2029 gereed zijn.
- Reusel: er wordt onderzocht of de busremise van de huidige eigenaar kan worden overgenomen.

We blijven actief zoeken naar kansrijke opties voor de concessies Oost en Zuidoost.

De investeringen zijn opgenomen in paragraaf 3.2 OV-netwerk. Uitgangspunten bij ontwikkeling van busremises is een sluitende businesscase en dat dit

leidt tot een kostenbesparing en extra OV-aanbod. Mogelijk dat in de toekomst de ontwikkeling van busremises het niet direct beschikbaar hebben van voldoende stroomaansluiting om een aanvullende investering en/of voorfinanciering vragen. Daarvoor is een bedrag gereserveerd (zie paragraaf 4.2 OV-netwerk).

## Beleid

### OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'



### Relatie met begroting Doelstellingen

*We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem*

Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de beschikbaarheid van de reistijd

- Ontwikkeling in waardering van het OV door reizigers: OV-klantenbarometer  $\geq$  vorig jaar

*We gaan voor veilige mobiliteit*

De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020.

- De ontwikkeling van de OV-klantenbarometer onderdeel veiligheid: OV klantenbarometer onderdeel sociale veiligheid  $\geq$  vorig jaar



*We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit*

We gaan in Noord-Brabant uit van ten minste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO<sub>2</sub>) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie.

- Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant): emissie < vorig jaar.

De uitstoot van overige emissies (NO<sub>x</sub>, 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<sub>x</sub> en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar

### **Prestaties**

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 concessies: minimaal 3 initiatieven 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.

Sociale veiligheid

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



## ZE-ambities OV-concessies

- We zorgen voor een schoon OV-systeem: in 2030 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

| Indicator            | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| % elektrische bussen | 54%  | 80%  | 80%  | 89%  | 89%  | 100% |

## Financiën

|                                           | 2026               | 2027               | 2028               | 2029               | 2030               | 2031               |
|-------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Werkbudget                                | 1.609.618          | 1.609.618          | 1.609.618          | 1.609.618          | 1.609.618          | 1.609.618          |
| Kleinschalig vervoer                      | 3.341.151          | 3.341.151          | 3.341.151          | 3.341.151          | 3.341.151          | 3.341.151          |
| Sociale veiligheid                        | 2.575.519          | 2.575.519          | 2.575.519          | 2.575.519          | 2.575.519          | 2.575.519          |
| Concessie West (prijspeil 2026)           | 54.774.450         | 50.900.000         | 44.000.000         | 43.500.000         | 43.500.000         | 43.650.000         |
| Concessie Oost (prijspeil 2026)           | 51.791.670         | 53.763.975         | 53.763.975         | 53.763.975         | 53.763.975         | 53.763.975         |
| Concessie Zuidoost (prijspeil 2026)       | 37.786.140         | 38.040.350         | 38.540.350         | 42.665.350         | 46.790.350         | 46.790.350         |
| Exploitatie Brainportlijnen               | -                  | -                  | -                  | -                  | -                  | -                  |
| Onderhoud busremises                      | 253.319            | 229.259            | 229.259            | 229.259            | 229.259            | 229.259            |
| <b>Totaal uitvoering</b>                  | <b>152.131.867</b> | <b>150.459.872</b> | <b>144.059.872</b> | <b>147.684.872</b> | <b>151.809.872</b> | <b>151.959.872</b> |
| Ontwikkeling                              | 2.004.960          | 4.426.907          | 3.724.840          | 3.394.641          | 2.574.802          | 2.374.802          |
| Mobiliteitshubs (BA)                      | -                  | 5.000.000          | -                  | -                  | -                  | -                  |
| Vernieuwing                               | 509.199            | 1.500.000          | 1.500.000          | 2.400.000          | -                  | -                  |
| <b>Totaal ontwikkeling en vernieuwing</b> | <b>2.514.159</b>   | <b>10.926.907</b>  | <b>5.224.840</b>   | <b>5.794.641</b>   | <b>2.574.802</b>   | <b>2.374.802</b>   |
| <b>Totaal</b>                             | <b>154.646.026</b> | <b>156.386.779</b> | <b>149.284.712</b> | <b>153.479.513</b> | <b>154.384.674</b> | <b>154.334.674</b> |

## Capaciteit

|                                    | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| OV en gedeelde mobiliteit vast     | 16,00        | 16,00        | 16,00        | 16,00        | 16,00        | 16,00        |
| OV-concessie BA (vast)             | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         | 2,00         |
| Gedeelde Mobiliteit BA (tijdelijk) | 2,00         | 2,00         | -            | -            | -            | -            |
| <b>Totaal</b>                      | <b>20,00</b> | <b>20,00</b> | <b>18,00</b> | <b>18,00</b> | <b>18,00</b> | <b>18,00</b> |



## **Uitwerking Bestuursakkoord**

In het kader van het Bestuursakkoord zijn de afgelopen jaren extra middelen toegekend.

### **Bij de Perspectiefnota 2025:**

- € 3,0 mln. éénmalig in 2027 voor groei OV-aanbod.
- € 9,6 mln. éénmalig voor afdekking compensatie SOV in 2025.

### **Bij de Perspectiefnota 2026:**

- € 3,0 mln. per jaar voor groei OV-aanbod vanaf 2028 structureel.
- € 15 mln. per jaar (maximaal) afdekking compensatie SOV voor komende concessie periode vanaf 2026.

Aanpassing van het provinciaal indexatiebeleid voor OV-concessies om het indexatiegat structureel op te lossen. Op basis van landelijke afspraken dienen de exploitatiesubsidies voor de OV-concessies geïndexeerd te worden tegen de actuele Landelijke Bijdrage Index (LBI). Dit wijkt af van de standaard indexatie van de provinciale begroting en leidde tot structurele tekorten. Het indexatiebeleid voor OV-concessie is met terugwerkende kracht vanaf 2025 hierop aangepast.

### **Bij de Perspectiefnota 2027:**

- De exploitatie van de Brainportlijnen is als knelpunt opgevoerd. De Brainportlijnen zijn nodig om de grootschalige groei van werklocaties aan de westflank van Eindhoven te kunnen faciliteren. Als uitwerking van de Perspectiefnota wordt een Statenvoorstel uitgewerkt.

Daarnaast worden er extra rijksmiddelen ontvangen in het kader van motie Bikker:

- € 8,0 mln. structureel per jaar ten behoeve van compensatie indexatie LTI: Deze middelen zijn toegevoegd aan het budget voor OV-concessies en worden 1 op 1 doorgezet naar de vervoerders.
- € 9,0 mln. structureel per jaar ten behoeve van behoud / groei OV-aanbod: Deze middelen zijn toegevoegd aan de reserve OV en stromen via nieuwe concessies in op de provinciale begroting.

Daarnaast voor tijdelijke ambities ten laste van de reserve Verkeer & Vervoer:

- 2 fte per jaar (2025-2027) voor continuering van de inzet op de transitie naar gedeelde mobiliteit.
- € 1,5 mln. per jaar (2025-2027) voor projecten en pilots gedeelde mobiliteit.
- € 5,0 mln. totaal (2025-2027) voor (door-)ontwikkeling van kleinschalige mobiliteitshubs (toegevoegd aan de reserve OV)
- € 3,0 mln. totaal (2025-2027) voor verbetering reizigersinformatie (toegevoegd aan de reserve OV)

## **Reserve OV**

Om beter in te kunnen spelen op kansen en fluctuaties in het OV-aanbod én om het toekomstige OV-aanbod te kunnen laten meegroeien in lijn met de woningbouw- en verstedelijkingsopgave is in 2024 een reserve OV ingesteld. De middelen uit de reserve worden besteed aan het behouden en/of laten groeien van het OV-aanbod via het aantal Dienstregelingsuren (Dru's) van de drie reguliere OV-concessies in Brabant of om de effectiviteit van

Dienstregelingsuren (Dru's) te verbeteren via doorstromings- of toegankelijkheidsmaatregelen. De reserve wordt gevoed door de volgende toevoegingen:

- Rijksmiddelen (motie Bikker): € 9 mln. per jaar structureel voor behoud / groei OV-aanbod. Deze middelen zijn ingezet voor behoud van het OV-aanbod vanwege kostenstijgingen en lagere reizigersinkomsten (€ 2,75 mln. per jaar voor Oost én Zuidoost) en groei OV-aanbod (€ 3,5 mln. per jaar Oost).
- Bestuursakkoordmiddelen groei OV: € 3,0 mln. incidenteel bij Perspectiefnota 2025, structureel gemaakt bij Perspectiefnota 2026. De middelen zijn bedoeld om het OV-aanbod in Zuidoost via nieuwe OV-concessie te kunnen laten groeien in lijn met de woningbouw- en verstedelijkingsopgave.
- Bestuursakkoordmiddelen SOV: € 9,6 mln. incidenteel bij Perspectiefnota 2025, via de Perspectiefnota 2026 doorgetrokken voor dekking van SOV in de komende concessieperiode (totaal € 174,7 mln.). De middelen zijn bestemd voor compensatie aan de vervoerders voor de lagere rijksopbrengsten Studenten OV-kaart (SOV). Zonder deze compensatie zijn de vervoerders genoodzaakt om direct het OV-aanbod te verlagen.

De rijksmiddelen motie Bikker voor de compensatie van de vervoerder voor het niet verhogen met LTI (€ 8,0 mln. per jaar structureel) worden één op één naar de vervoerder doorgezet via de exploitatiesubsidie.



Besluiten over een substantiële toename van het OV-aanbod vinden plaats bij de aanstaande aanbestedingen van nieuwe concessies. Dat betekent dat in de eerste jaren de reserve OV wordt opgebouwd om in de jaren daarna het behoud én de groei van het OV-aanbod te kunnen faciliteren.

De middelen worden uit de reserve OV onttrokken om een aantal ontwikkelingen mogelijk te maken:

- Behoud OV-aanbod: Vanwege verschillende ontwikkelingen in de afgelopen jaren (lagere reizigers aantallen tijdens de corona pandemie, onzekerheid over het herstel van reizigerspatronen en fluctuerende en stijgende energieprijzen) is voor de nieuwe concessies Oost en Zuidoost € 2,75 mln. per jaar extra nodig om (structureel) hetzelfde OV-aanbod te krijgen.
- Groei OV-aanbod: In het kader van de mobiliteitstransitie is een sterk OV cruciaal. Om met het OV-aanbod een (structurele) sprong te kunnen maken is er voor de nieuwe concessies Oost en Zuidoost € 3,5 mln. extra per jaar nodig.
- Compensatie SOV: Geen compensatie voor de vervoerder van de lagere rijkopbrengsten voor het gebruik van de Studenten OV-kaart (SOV) betekent direct een verlaging van het OV-aanbod. Met de inzet van middelen uit de reserve OV kunnen we ervoor zorgen dat voor de komende concessieperiode het OV-aanbod niet hoeft worden afgeschaald vanwege lagere opbrengsten SOV.
- Doorontwikkeling OV: Voor een aantal specifieke opgaven zijn in deze bestuursperiode middelen toegevoegd aan de reserve OV (zoals Reizigersinformatie, Mobiliteitshubs en Toegankelijkheid).

Op basis van de toevoegingen en onttrekkingen aan de reserve OV kunnen de opgaven gefinancierd worden. Bij het continueren van de compensatie SOV leidt tot een structureel tekort in 2046 van € 13,6 mln. per jaar en een negatieve stand van de reserve van € 39,6 mln.

Er is een tweetal kanttekeningen te plaatsen bij deze meerjarige doorkijk van de reserve OV:

- De exploitatie van de Brainportlijnen is hierin niet meegenomen. Hiervoor wordt een Statenvoorstel uitgewerkt. Zonder aanvullende middelen van Rijk, regio en provincie zou het tekort nog verder oplopen en dus is een betekenisvolle schaa sprong OV in de Brainportregio niet mogelijk. Dit zet de bereikbaarheid van de economische toplocaties en verstedelijking in de Westflank verder onder druk.
- De compensatie van het SOV-risico is niet structureel. De lagere opbrengsten SOV zijn gedekt voor de komende concessieperiode. Zonder structurele dekking zal het OV-aanbod bij de volgende concessies alsnog moeten worden verlaagd. Kanttekening hierbij is wel dat de ontwikkeling van het SOV-risico op de lange termijn onzeker is.





## Meerjarige doorkijk reserve OV

|                                                       | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031          | 2032          | 2033          | 2034          | 2035          | 2036          | 2037          | 2038          | 2039          | 2040          | 2041          | 2042          | 2043          | 2044          | 2045          | 2046          |
|-------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| motie Bikker (rijksmiddelen)                          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          | 9,00          |
| motie OV                                              | 1,20          | 1,20          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| groei Zuidoost (PPN 2025)                             | 0,00          | 3,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| groei Zuidoost (PPN 2026)                             | 0,00          | 0,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          | 3,00          |
| afdekking SOV (PPN 2026)                              | 30,00         | 30,00         | 30,00         | 30,00         | 24,68         | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| meerkosten busremise<br>Roosendaal                    | 5,28          | 3,20          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| indexatie                                             | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          | 1,17          |
| aframen / bijramen concessie budget tbv variabel deel | 9,55          | 5,22          | 5,22          | 6,19          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          | 6,45          |
| <b>totaal toevoeging</b>                              | <b>56,20</b>  | <b>52,79</b>  | <b>48,39</b>  | <b>49,36</b>  | <b>44,30</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  | <b>19,62</b>  |
| reizigersinformatie (BA)                              | 1,00          | 1,00          | 1,00          | 1,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| mobilitieithubs (BA)                                  | 0,00          | 5,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| toegankelijkheid                                      | 0,22          | 1,20          | 1,50          | 1,02          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| behoud concessie Oost                                 |               | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          |
| groei concessie Oost                                  |               | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          |
| behoud concessie Zuidoost                             |               |               |               | 1,37          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          | 2,75          |
| groei concessie Zuidoost                              |               |               |               | 1,75          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          | 3,50          |
| reservering variabel deel concessies                  | 13,06         | 10,08         | 6,86          | 7,06          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          | 7,11          |
| SOV-risico (t/m einde concessie Oost in medio 2039)   | 7,25          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 2,15          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| SOV-risico (t/m einde concessie West in medio 2035)   | 6,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 2,15          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| SOV-risico (t/m einde concessie Zuidoost medio 2042)  | 2,95          | 3,00          | 3,00          | 4,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 5,00          | 2,50          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| Structureel SOV-risico                                | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 2,15          | 4,30          | 4,30          | 4,30          | 6,45          | 8,60          | 8,60          | 11,10         | 13,60         | 13,60         | 13,60         | 13,60         |
| <b>totaal onttrekking</b>                             | <b>30,78</b>  | <b>35,13</b>  | <b>27,21</b>  | <b>31,05</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  | <b>33,21</b>  |
| <b>saldo</b>                                          | <b>25,42</b>  | <b>17,66</b>  | <b>21,18</b>  | <b>18,32</b>  | <b>11,09</b>  | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> | <b>-13,59</b> |
| <b>stand reserve</b>                                  | <b>109,64</b> | <b>127,29</b> | <b>148,47</b> | <b>166,79</b> | <b>177,88</b> | <b>164,28</b> | <b>150,69</b> | <b>137,10</b> | <b>123,50</b> | <b>109,91</b> | <b>96,32</b>  | <b>82,72</b>  | <b>69,13</b>  | <b>55,53</b>  | <b>41,94</b>  | <b>28,35</b>  | <b>14,75</b>  | <b>1,16</b>   | <b>-12,43</b> | <b>-26,03</b> | <b>-39,62</b> |



## Ontwikkelingen

- Veranderde reizigerspatronen in het OV.
- Fluctuerende en stijgende energieprijzen.
- Hoge indexatie en lagere Rijksopbrengsten SOV hebben om een aanzienlijk hogere provinciale bijdrage gevraagd om te voorkomen dat het OV-aanbod daalt. Of de betaalbaarheid voor de reiziger komt zwaar onder druk te staan (met een negatief effect op de vraag naar OV).
- Een noodzakelijke transitie van het huidige OV naar OV en gedeelde mobiliteit.
- Nieuwe concessie West met mooie nieuwe OV ontwikkelingen, passend bij de verstedelijkingsopgaven en de MMMP's.
- Implementatie van Bravoflex.
- Leveringsproblemen en netschaarste in Brabant waardoor de uitrol van Zero Emissie in de knel komt en/of leiden tot meerkosten.
- Busremises in eigen beheer met voldoende stroomaansluiting.
- Doorstromingsmaatregelen worden belangrijk om effectiviteit van de concessies op peil te houden en de reizigers een betrouwbare rit aan te kunnen blijven bieden. Uitvoering ligt vooral bij gemeenten en bij het Rijk voor de autosnelwegen. Hier speelt ook de ontwikkeling met het Rijk om van bestaande kaders en richtlijnen af te wijken bij het ontwerp van infrastructuur van rijkswegen ten gunste van Bus Rapid Transit / OV op autosnelwegen.





### **3. Bestaande opgaven 09 Mobiliteitsontwikkeling**



## Het goed organiseren en in stand houden van onze basisinfrastructuur (programma 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit) stelt ons in staat om via het programma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit ook te blijven werken aan de (door)ontwikkeling van het Brabantse mobiliteitssysteem, zodat we Brabant ook in de toekomst bereikbaar, concurrerend en leefbaar houden.

Brabant staat voor een enorme mobiliteitsopgave:

- De verstedelijkings- en de woningbouwopgave heeft impact op de mobiliteitsopgave. Door de autonome groei en de verdichting neemt de vraag naar en intensiteit van mobiliteit de komende jaren flink toe. Om dit op te kunnen vangen is een versnelling van de mobiliteitstransitie noodzakelijk. Hiervoor zijn samen met de stedelijke regio Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) opgesteld.
- Vanwege de reeds doorgevoerde herprioriteringen van het mobiliteitsfonds door het Rijk is de aanpak en verbreding van een aantal rijkswegen uitgesteld (A2 Deil - 's-Hertogenbosch, A67 Leenderheide - Geldrop, A50 Paalgraven - Bankhoeve en A58 Tilburg - Breda) en zijn de budgetten afgeroomd. Een gedeelte van de budgetten is wel ingezet voor cofinanciering van pakketten met flankerende maatregelen. Ook bij de projecten die nog wel doorgaan (A58 Eindhoven - Tilburg, de N65 Vught – Helvoirt en de A2 / N2) is de uitvoering mede afhankelijk van de stikstofopgave. Ook bij provinciale projecten is het onzeker of en op welke termijn geplande wegenprojecten (bijvoorbeeld N629 Oosterhout - Dongen) kunnen worden

uitgevoerd vanwege de stikstofproblematiek.

Bovendien worden de projecten die wel doorgaan in een aantal gevallen fors duurder door aanpassingen in de uitvoering, vertraging en aanvullende maatregelen van o.a. inzet van elektrisch materieel. Vanwege deze onzekerheid en procedures is verhoogde inzet op de mobiliteitstransitie nodig.

- De Brainportregio geldt als de banenmotor van Nederland. De komende jaren komt de ontwikkeling van deze regio in een stroomversnelling met name door de groei van ASML. Alleen al aan de westflank van Eindhoven komen hierdoor al 20.000 arbeidsplaatsen erbij. Deze ontwikkelingen leggen een enorme druk op het mobiliteitssysteem. Afspraken over de mobiliteitsopgaven zijn vastgelegd in de Brainportdeal en convenant Beethoven. Mobiliteitstransitie is hierbij een belangrijk onderdeel. Dit vraagt de komende jaren om een forse inzet van de provincie, zowel financieel als qua capaciteit.

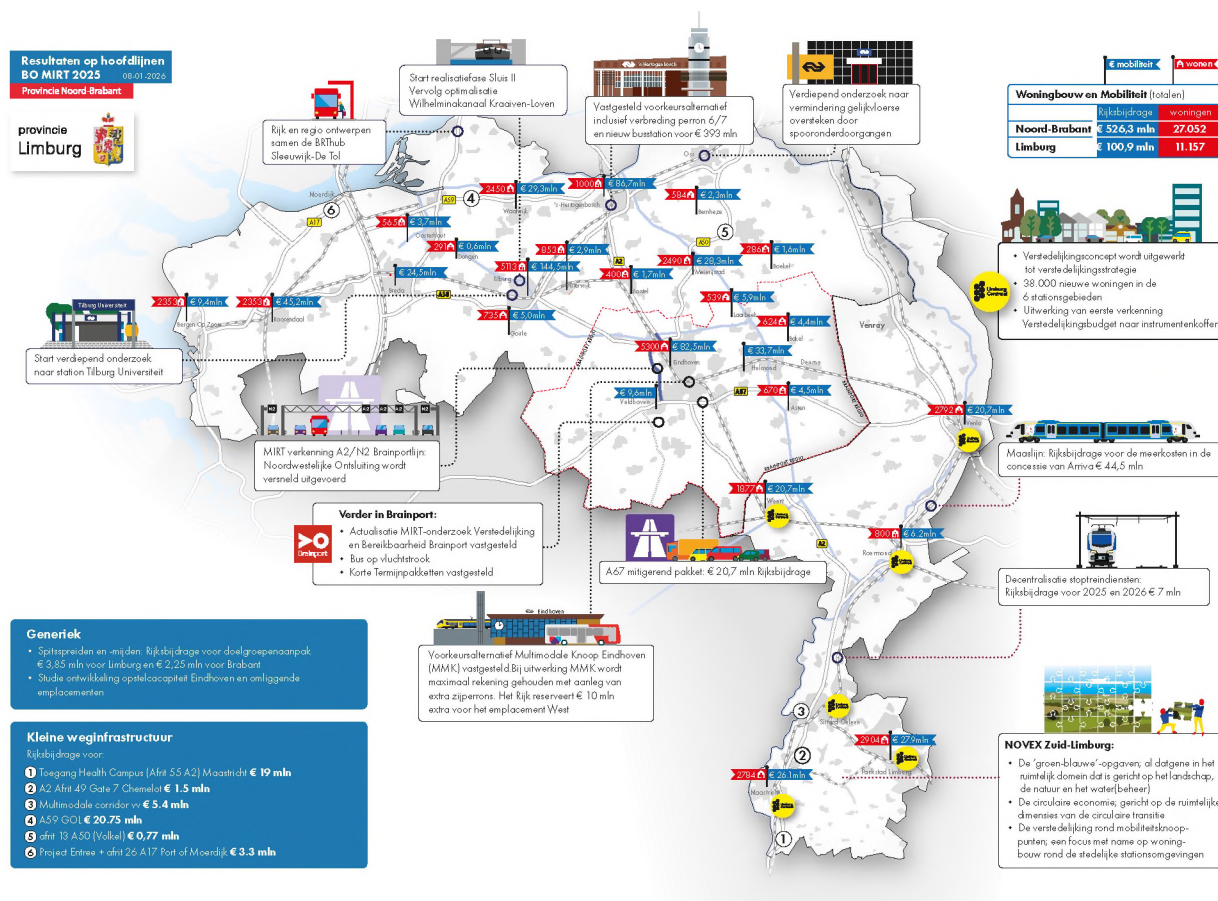
En dat terwijl de uitdagingen groot zijn:

- De complexiteit en de risico's bij de uitvoering van projecten is fors toegenomen ondermeer door de steeds veranderende wet- en regelgeving rondom

stikstof, de schaarste van materialen en personeel, hogere prijzen als gevolg van de geopolitieke onrust in Oekraïne en het Midden-Oosten, handelsoorlogen en marktspanningen. Deze ontwikkelingen leiden tot onzekerheid of projecten daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden als ook de termijn. Bovendien zien we ook door vertragingen, prijsstijgingen en aanvullende maatregelen de projectkosten flink oplopen.

- Minder cofinanciering door een afname van de financiële middelen bij partners als Rijk en gemeenten. Zo verschuift het Rijk financiering van de aanpak van een aantal knelpunten op Rijkswegen naar de renovatie- en onderhoudsopgave. Deze Rijksprojecten zijn daarmee niet langer gedekt. Ook gemeenten kennen financiële tekorten.
- Een groot gedeelte van de middelen voormobiliteitsontwikkeling (2/3 deel) is tijdelijk. In het kader van het Bestuursakkoord is de reserve SIF verlengd t/m 2034, maar deze middelen zijn al grotendeels nodig om de huidige afspraken te bekostigen. Een besluit om de reserve SIF ook na 2034 te verlengen zal nodig zijn om ook in de toekomst betekenisvolle nieuwe investeringen in het mobiliteitssysteem te kunnen doen.





## Afspraken Bo-MIRT 2024

We willen meerjarig programmeren op basis van een Brabantbrede en multimodale afweging maar daarbij ook flexibel kunnen inspringen op kansen en ontwikkelingen die zich voordoen. We kiezen steeds voor de projecten met de meeste impact en de grootste maatschappelijke waarde voor Brabant. De uitvoeringskracht, dus op welke termijn en met welke zekerheid (risico's) is de opgave / het project te realiseren,

is een belangrijk aspect in de afwegingen rondom de programmering.

Op basis van de ambities uit het vastgestelde beleidskader Mobiliteit Koers 2030 blijven we nauw samenwerken met Rijk en regio met afspraken op de drie schaalniveau's. Met de stedelijke regio's zijn de meerjarige agenda's op hoofdlijnen vastgelegd in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten

(MMMP's). Op basis hiervan worden jaarlijks uitvoeringsafspraken inclusief cofinanciering gemaakt en vastgelegd in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Hierin werkt de provincie gebiedsgericht samen met de stedelijke regio's (Stedelijke Regio's Breda - Tilburg, 's-Hertogenbosch, West-Brabant en Zuidoost-Brabant) aan de realisatie van de gezamenlijke opgaven. De MMMP's vormen de basis voor de meerjarige agenda tussen Rijk en regio: de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) Zuid-Nederland. Tijdens het jaarlijkse BO-MIRT met de minister maken we vervolgens afspraken voor korte, middellange en lange termijn en waar mogelijk ook over de bekostiging of een bekostigingsstrategie.

In de programmering maken we onderscheid in lopende opgaven (op basis van besluitvorming en/of harde bestuurlijke toezeggingen) enerzijds en nieuwe opgaven op basis van reserveringen voor de realisatie van ambities uit het beleidskader anderzijds. De middelen gekoppeld aan de lopende opgaven en projecten zijn reeds concreet op de meerjarige begroting geraamd of specifiek gereserveerd en staan daarmee min of meer vast. De middelen voor harde bestuurlijke toezeggingen en de reserveringen voor de ambities uit het beleidskader worden binnen de reserve Verkeer & Vervoer en de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) gereserveerd. Het verschil tussen deze twee verschillende categorieën van reserveringen zit vooral in mate waarin nog bestuurlijke afwegingsruimte mogelijk is.

De reserveringen voor het realiseren van de ambities uit het beleidskader zijn ingedeeld naar de vier



netwerken van wegennet (3.1), het OV-netwerk (3.2), het fiets-netwerk (3.3) en de goederencorridor (3.4).

De netwerkkaarten zijn gebaseerd op de uitvoeringsdocumenten KOPI en 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en de strategische visies Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040), Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF) en de Toekomstagenda Goederencorridors 2030. Op basis van uitwerking en afspraken worden vanuit deze reserveringen MMMP's, gericht op mobiliteitstransitie, samengesteld. Deze pakketten met flankerende maatregelen zijn hard nodig nu een aantal Rijksinfraprojecten voor onbepaalde tijd is gepauzeerd. Hiervoor is dan ook een fors bedrag gereserveerd. Deze afspraken worden gepresenteerd in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's, 3.5). Daarnaast blijft het nodig dat we ook zaken vanuit de afzonderlijke netwerken oppakken.

Per onderdeel wordt in een tabel gepresenteerd:

- gerealiseerd: het bedrag dat t/m 2025 in het kader van het onderdeel is gerealiseerd.
- restant budget: het bedrag dat van het oorspronkelijke budget voor het onderdeel nog over is (dus min gerealiseerd) en beschikbaar is op de meerjarige begroting, in dit geval begroting 2027-2031.
- gereserveerd: het bedrag dat er b) en wat er binnen de reserves nog specifiek gereserveerd is voor de opgave.

### **Uitwerking bestuursakkoord**

In het kader van het bestuursakkoord is bij de Perspectiefnota 2025 besloten om € 272 mln. toe te

voegen aan de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) door de verlenging met 4 jaar tot en met 2034.

## **Beleid**

### **Beleidskader mobiliteit Koers 2030**



## **3.1 Wegennet**

Op basis van expliciete voorstellen is afgelopen bestuursperiode(n) door de Staten besloten tot een provinciale bijdrage in een aantal grote projecten. Soms gaat het om bijdragen in Rijksprojecten (exploitatie) en soms om grootschalige reconstructie / aanleg van provinciale infrastructuur (investering). Daarnaast zijn er nog reserveringen opgenomen om

gestegen kosten van lopende projecten op te kunnen vangen. Veel (infrastructurele) projecten worden fors duurder door vertraging, prijsstijgingen en aanvullende maatregelen in verband met stikstof.

Daarnaast is het bij sommige projecten de vraag of én hoe deze kunnen doorgaan in verband met stikstofproblematiek. Na het tijdelijk pauzeren vanwege de stop van de vergunningverlening in Brabant in het kader van de Natuurdoelanalyses (NDA's) is een aantal provinciale projecten weer terug opgestart. Het (tijdelijk) stopzetten van een project wil echter niet zeggen dat daarmee de opgave in het gebied niet meer bestaat. De bestuurlijke commitment voor het oplossen voor de problematiek in het gebied staat nog steeds overeind. De fundamentele afweging om middelen te blijven reserveren voor projecten die voorlopig geen zicht op





realisatie hebben (o.a. N629 Oosterhout - Dongen en N65 Vught - Haaren - Helvoirt) is onderdeel van afspraken in een nieuw bestuursakkoord.

## Rijkswegen

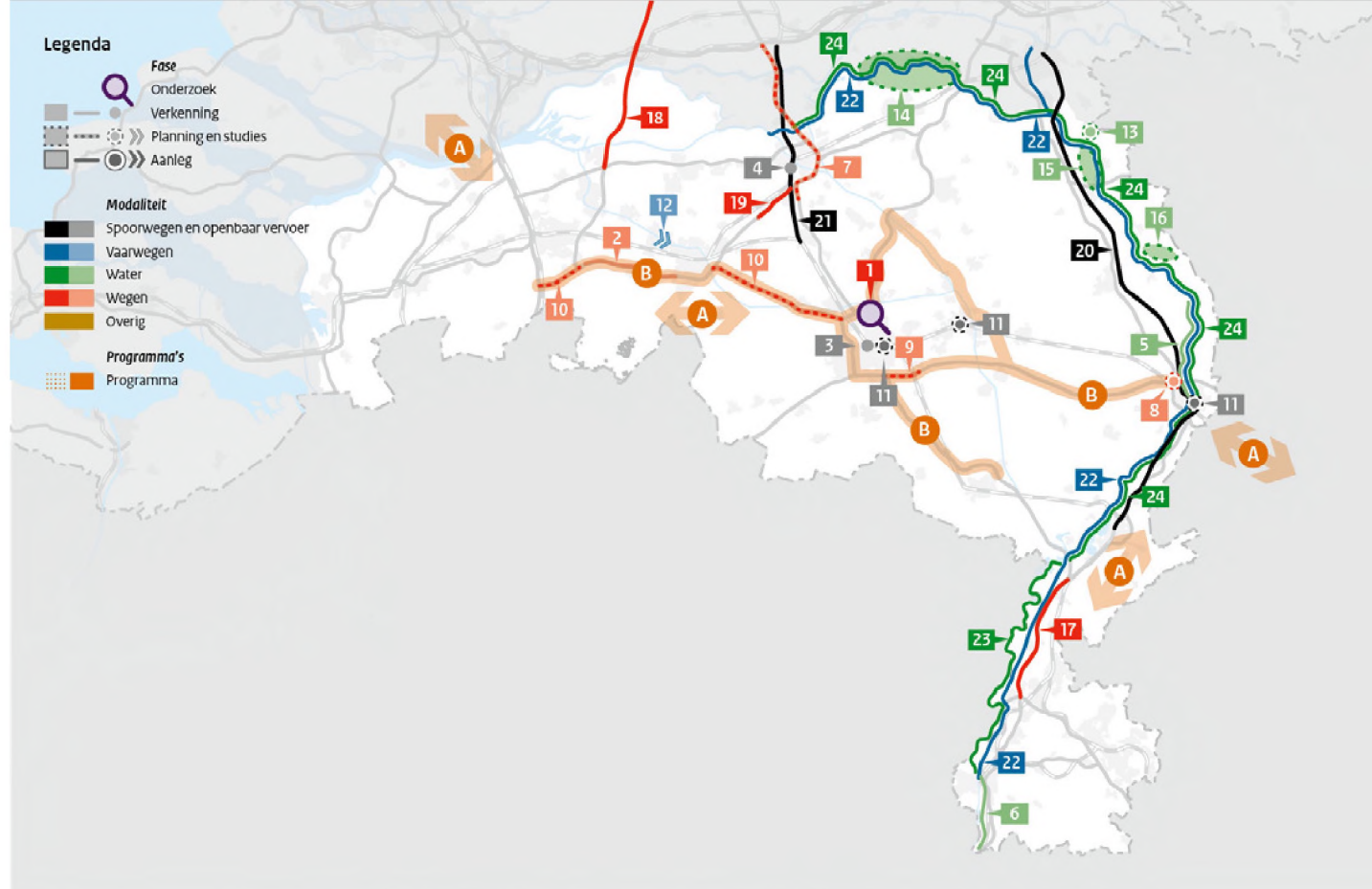
### A2 Deil – 's-Hertogenbosch

Als gevolg van de herprioritering van het mobiliteitsfonds door het Rijk is de MIRT-verkenning A2 voor onbepaalde tijd gepauzeerd. Wel is er een tweetal mobiliteitspakketten afgesproken met flankerende maatregelen (zie paragraaf 3.5). Met de inzet van het restbudget is bij BO-MIRT 2025 besloten dat er € 54 mln. incl BTW (waarvan € 32,4 mln. incl BTW voor Noord-Brabant) aan Rijksmiddelen wordt toegevoegd aan het tweede maatregelen pakket (BMP).

### A27 Houten - Hooipolder

Het project is in uitvoering. Met de oplevering van de nieuwe verbindingsboog is een belangrijke stap gezet in de ombouw naar een volledig ongelijkvloers knooppunt. De provincie heeft hieraan een financiële bijdrage geleverd. Oorspronkelijk zouden de werkzaamheden op het gehele tracé tot 2031 duren. Onlangs heeft de minister laten weten dat er zowel sprake is van een andere fasering van de werkzaamheden als van vertraging van onderdelen van het project (2034). Ook moet voor bepaalde oeververbindingen nog financiële middelen gevonden worden; zoals de Keizersveerbruggen en de tweede Merwedebrug. Beide hebben een negatieve impact op de bereikbaarheid van Brabant; voor de auto maar ook voor het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht.

Daarnaast is met omliggende gemeenten een pakket van flankerende maatregelen afgesproken voor het



onderliggende wegennet (zie Hooipolder plusplan paragraaf 3.5).

### A50 Paalgraven - Bankhoef

Voor de verbreding van de A50 Paalgraven - Bankhoef is een MIRT-verkenning uitgevoerd met een besluit tot een voorkeursalternatief. Het project is (onder andere vanwege stikstof) echter gepauzeerd voor onbepaalde tijd. Onlangs is door de minister aangegeven dat het project in ieder geval niet voor 2030 verdergaat en dat het projectbudget ingezet wordt om tekorten bij andere Rijksinfraprojecten op te vangen. Er is eerder samen met de provincie Gelderland een

mobiliteits-pakket met flankerende maatregelen afgesproken waaraan het Rijk niet bijdraagt.

### A58

De aanpak van de A58 bestaat uit 3 projecten: Eindhoven - Tilburg, Galder – St.-Annabosch en Tilburg – Breda.

A58 Galder – St.-Annabosch is voor onbepaalde tijd gepauzeerd als gevolg van de herprioritering mobiliteitsfonds door het Rijk.



A58 Tilburg - Breda is voor onbepaalde tijd gepauzeerd als gevolg van de herprioritering mobiliteitsfonds door het Rijk. Bij BO-MIRT 2024 zijn afspraken gemaakt over de inzet van het restbudget A58 voor een maatregelenpakket (zie paragraaf 3.5). Tegenover de € 23 mln. inclusief BTW aan Rijksmiddelen is € 11,5 mln. aan provinciale cofinanciering toegezegd. Op basis van een motie is in 2016 een bedrag van € 24 mln. inclusief BTW gereserveerd als provinciale cofinanciering voor het tracé Tilburg - Breda. Voor de dekking van de provinciale bijdrage aan het maatregelenpakket is een gedeelte van deze reservering aangesproken.

A58 Eindhoven - Tilburg gaat wel door. Stikstof is op dit moment nog wel een opgave bij de uitvoering van het project Eindhoven - Tilburg.



### A67 Leenderheide – Geldrop

Dit project is onderdeel van de eerste afspraken SmartwayZ.NL uit 2026 met een financiële bijdrage van de provincie. Het project is voor onbepaalde tijd gepauzeerd als gevolg van de herprioritering van het mobiliteitsfonds door het Rijk. Met het Rijk zijn bij BO-MIRT 2025 afspraken gemaakt over de inzet van het restbudget over een maatregelenpakket voor de korte termijn. Het pakket loopt volledig via de gemeente en er is geen sprake van provinciale cofinanciering.

### N65 Vught – Haaren - Helvoirt

De gemeentelijke bestemmingsplannen voor de reconstructie van de Rijksweg N65 tussen Vught en Haaren zijn eind 2022 vernietigd door de Raad van State. Vanwege stikstof zal uitvoering op korte termijn niet aan de orde zijn. De betrokken partners (provincie, Rijk en gemeenten Vught en Oisterwijk) hebben nog steeds de realisatie van het Voorkeursalternatief plus (VKA+) op termijn voor ogen.

Vanwege de beperkte looptijd van de rijksregeling zijn de projectbijdragen (inclusief totaal € 5,2 mln. vergoeding voor rente-inkomsten) aan de partners terugbetaald.

In 2025 is besloten tot het opstellen van een plan van aanpak voor een korte termijn maatregelenpakket met noodzakelijke en no-regret maatregelen. Het pakket bestaat uit maatregelen voor verkeersveiligheid (kruispunten en fietstunnels) en leefbaarheid (geluid, overstekbaarheid). De regie ligt bij de gemeente Vught en het voorlopig ontwerp (VO) wordt medio 2026 verwacht. De kosten van de maatregelen worden over de partners verdeeld en bekostigd uit het projectbudget.

Op basis van de afspraken uit de bestuursovereenkomst zijn aanvullende middelen gereserveerd in de reserve op basis van de kostenraming van 2022. Het projectbudget is daarna niet meer geïndexeerd vanwege de grote mate van onzekerheid over (het moment van) de realisatie.

### Relatie met begroting

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.

De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten.

- De ontwikkeling van de werkelijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de freeflow\* reistijd (Noord-Brabant & provinciale wegen, naar typen wegen): < vorig jaar.

\* Freeflow = reistijd buiten de spits zonder vertraging.

### Prestaties

Rijkswegennet:

- Oplevering MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting

Brainport (2027)

- Start realisatie van korte termijn maatregelenpakket N65 op basis van besluit stuurgroep (saneren aansluitingen, bermbeveiliging, geluidsschermen, herinrichting kruispunt, snelheidscontrole en fietstunnels) in 2026 (oplevering: 2030).
- Oplevering van de versnelde aanpak van knooppunt Hooipolder (onderdeel van verbreding A27) in 2026.



## Financiën

|                                           | gerealiseerd      | restant begroting | gereserveerd       | totaal             |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| A2 Deil - 's-Hertogenbosch                | -                 | -                 | -                  | -                  |
| A17 aansluiting Moerdijk                  | -                 | 3.327.500         | -                  | 3.327.500          |
| A17 aansluiting Moerdijk bijdragen derden | -                 | -3.327.500        | -                  | -3.327.500         |
| A17 aansluiting Moerdijk                  | -                 | -                 | -                  | -                  |
| A27 Houten - Hooipolder                   | 8.221.000         | -                 | -                  | 8.221.000          |
| A50 aansluiting N264                      | -                 | 770.000           | -                  | 770.000            |
| A50 aansluiting N264 bijdragen derden     | -                 | -770.000          | -                  | -770.000           |
| A50 Paalgraven - Bankhoef                 | -                 | -                 | -                  | -                  |
| A58 Tilburg - Breda                       | -                 | -                 | 12.500.000         | 12.500.000         |
| A58 Galder - St.-Annabosch                | -                 | -                 | -                  | -                  |
| A58 Tilburg - Eindhoven                   | -                 | -                 | -                  | -                  |
| A67 Leenderheide - Zaarderheiken          | -                 | 52.800.000        | -                  | 52.800.000         |
| N65 Vught - Haaren - Helvoirt             | 9.779.961         | 46.491.058        | 108.600.000        | 164.871.019        |
| <b>Totaal</b>                             | <b>18.000.961</b> | <b>99.291.058</b> | <b>121.100.000</b> | <b>238.392.019</b> |

### Provinciale wegen

Naast de wettelijke basistaak van het beheer en onderhoud van de provinciale wegen (zie paragraaf 2.3) kan er ook de keuze gemaakt worden om extra te investeren in provinciale wegen bovenop het onderhoud. De extra investeringen vinden plaats in het licht van de ambities op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Uitgaven ten behoeve van provinciale infrastructuur moeten op basis van wet- en regelgeving worden geactiveerd (= investering) en afgeschreven gedurende de levensduur. De jaarlijkse afschrijvingen leiden tot exploitatie-lasten. Voor de vervangingsopgave worden de afschrijvingslasten gedekt uit de egalisatiereserve KOPI en voor de reconstructie-opgave uit de reserve Verkeer & Vervoer of reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF).

### N279 Veghel - Asten

De provincie blijft, ondanks de vernietiging van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) in 2020, onverminderd inzetten op een structurele en duurzame oplossing op én rondom de provinciale weg N279 tussen Veghel en Asten

Het uitgebreide participatietraject met de omgeving heeft in 2025 geresulteerd in de Notitie Reikwijdte en Detail (NRD) met daarin een aantal kansrijke alternatieven met voldoende oplossend vermogen. Dit moet resulteren in een besluit over het Voorkeursalternatief. Dit is aan een volgend college. Evenals het besluit of aanvullende middelen beschikbaar worden gesteld bovenop het oorspronkelijke budget van € 265 mln. vanuit de startbeslissing van 2016.

Vanwege de latere uitvoering is binnen de reserve een reservering gemaakt voor de indexatie van het projectbudget (met 5 jaar tegen 5,75%). Tevens is als uitwerking van het Bestuursakkoord in 2024 de capaciteit van het project verlengd ten laste van het projectbudget (8 fte, zie ook hieronder). Afhankelijk van de keuze van het alternatief kan het huidige projectbudget inclusief indexatie niet langer toereikend zijn. Voor de korte termijn wordt ingezet op korte termijn maatregelen. Daarnaast zal moeten blijken hoe en op welke termijn de oplossing uiteindelijk gerealiseerd kan worden in verband met stikstof.

### N282 Hulten – Rijen - Reeshof

Het project N282 Tilburg - Breda is in 2025 gerealiseerd. Daarbij is in fasen (vanwege stikstof) de N282



en N260A gedeeltelijk verbreed en is een gedeelte van de snelfietsroute langs de provinciale weg aangelegd. Daarnaast is een vrachtwagenverbod in Hulten ingesteld, vooruitlopend op het verkeersluw maken van Hulten in de toekomst. Dit onderdeel wordt later opgepakt als dit mogelijk is onder regeling omtrent stikstof.

### **N284 Reusel - Hapert**

In 2024 is het Voorkeursalternatief door provincie en alle betrokken gemeenten goedgekeurd.

In 2025 is via een uitgebreid participatietraject een voorlopig ontwerp uitgewerkt en vastgesteld. De reconstructie bestaat uit de aanpak van kruispunten en doorstroming, aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur (o.a. snelfietsroute en tunnels), betere OV-haltes en extra rijstroken bij drukke punten om files, sluisverkeer en onveilige situaties te verminderen. De uitvoering wordt pas voorzien in de periode vanaf 2027 als de aanbesteding van de werkzaamheden is geweest. Oplevering is voorzien in 2030. Ook hier kan stikstof nog invloed hebben op de uitvoering en/of de termijn van realisatie.

Vanwege de latere uitvoering is een reservering opgenomen voor de indexering van het project-budget (met 5 jaar tegen 5,75%).

Ondertussen zijn op het wegvak werkzaamheden voor groot onderhoud uitgevoerd om achterstallig onderhoud en verkeersonveilige situaties te voorkomen.

### **N285 Noordelijke randweg Zevenbergen**

De aanleg van de Noordelijke randweg Zevenbergen is in uitvoering. Het project heeft als doel het doorgaand verkeer uit de kern te halen en doorstroming te verbeteren en omvat o.a. de aanleg van een viaduct over het spoor, rotondes en een aantal kunstwerken en nieuwe aansluitingen. De oorspronkelijke planning was oplevering in 2027, maar wordt 2028. Door problemen met een treinvrije periode van ProRail is er vertraging ontstaan. De vertraging is minimaal ± 6 maanden, mogelijk iets langer afhankelijk van verdere planning.

### **N629 Dongen - Oosterhout**

De reconstructie van de provinciale weg N629 Dongen - Oosterhout bestaat uit twee delen. Het eerste deel van het realiseren van een nieuwe aansluiting van de N629 op de A27 is reeds gerealiseerd. Het tweede deel van de aanleg van een nieuwe verbinding met Dongen is vanwege de vergunningenstop door stikstof in 2023 gepauzeerd. Er zijn op basis van de nieuwste verkeerscijfers en de nieuwste versie van het stikstofrekenmodel nieuwe stikstof-berekeningen gemaakt met als doel om het project weer terug te kunnen opstarten. Hierin is onder andere het idee van een verlaging van de maximumsnelheid meegenomen. Op basis van de nieuwe doorrekening is de conclusie getrokken dat uitvoering er voorlopig niet inzit vanwege nog altijd een stikstofdepositie in de gebruiksfase. Het effect van de ontwikkelingen op het project worden in de gaten gehouden. Vanwege de latere uitvoering is een reservering opgenomen voor de indexering van het project-budget (met 5 jaar tegen 5,75%).

Er wordt ondertussen gewerkt aan een pakket van overbruggingsmaatregelen voor de korte termijn. Medio 2026 vindt hierover de besluitvorming plaats: concrete maatregelen en verdeling verantwoordelijkheden. Het gaat om relatief snelle ingrepen op de bestaande weg, zoals optimaliseren verkeerslichten (bijv. "groene golf"), verlagen maximumsnelheid, veiliger inrichten van de weg en kruispunten, aanpak sluisverkeer en geluidsoverlast

mogelijk geluidwerend asfalt of schermen (realisatie eind 2026 / 2027). Daarnaast lopen al losse lokale ingrepen, zoals herinrichting kruising Steenstraat-Duiventorenbaan en aanleg rotonde / ontsluiting Everdenberg-Oost (reeds gerealiseerd), maar ook de aanleg van een snelfietsroute.

### **N605 Volkel**

Om woningbouw mogelijk te maken, de leefbaarheid en de doorstroming te verbeteren willen we de huidige westelijke N605 'omklappen' naar een nieuwe N605 ten oosten van de kern Volkel. Uit recente stikstofberekeningen blijkt dat er geen sprake meer is van stikstofdepositie en dus kan het project door.

Het ontwerp voor de nieuwe N605 is begin 2026 vastgesteld. In het plan zitten ook een fietstunnel (Heikantsepad) en een nieuwe aansluiting richting de A50. Het omgevingsplan wordt naar verwachting nog voor 2027 vastgesteld. Met de realisatie zal dan in 2029 kunnen worden gestart. Vanwege de opgelopen vertraging ten opzichte van de oorspronkelijke planning wordt het project wel fors duurder. De gemeente draagt financieel (50%) bij aan het project.



## Regionale reconstructies

Naast een aantal grootschalige reconstructies zijn er verschillende kleinere plussen gezet bovenop het groot onderhoud. De dekking van de 'plus' is een Brabantbrede en multimodale afweging en is afkomstig uit de reserve.

Begin 2026 is in het kader van een niet toegekende WOKT-aanvraag door de gemeente bij het Rijk (woningbouwstimulering) een toezegging gedaan voor een provinciale bijdrage aan de zuidelijke ontsluiting (N270/N279/N612) als gevolg van woningbouw in Helmond en de gewenste mobiliteitstransitie waardoor een alternatief voor het noodzakelijk autoverkeer om de stad heen wordt gecreëerd. Het gaat om 23 mln. (zie MMMP's paragraaf 3.5).

## Financiën

|                                      | gerealiseerd       | restant begroting  | gereserveerd       | totaal             |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| N279 Veghel - Asten (Zuid)           | 25.036.921         | 233.232.765        | 69.000.000         | 327.269.686        |
| N282 Rijen - Hulten - Reeshof        | 30.645.113         | 4.729.294          | -                  | 35.374.407         |
| N284 Reusel - Hapert                 | 1.766.597          | 42.018.075         | 11.500.000         | 55.284.672         |
| N285 Noordelijke randweg Zevenbergen | 20.431.029         | 24.899.661         | -                  | 45.330.690         |
| N629 Dongen - Oosterhout             | 11.896.613         | 26.110.265         | 10.062.500         | 48.069.378         |
| N605 Volkel                          | 745.868            | 14.670.395         | 17.000.000         | 32.416.263         |
| N69 nieuwe verbinding                | 98.022.845         | 9.347.402          | -                  | 107.370.247        |
| N69 natuurcompensatie                | -                  | -                  | 5.100.000          | 5.100.000          |
| N69                                  | 52.698.224         | 37.432.500         | -                  | 90.130.724         |
| <b>Regionale reconstructies</b>      | <b>241.243.209</b> | <b>392.440.357</b> | <b>112.662.500</b> | <b>746.346.066</b> |

Voor een actueel overzicht van de provinciale projecten wordt verwezen naar:

[www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegenprojecten-in-brabant](http://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegenprojecten-in-brabant)

## Relatie met begroting

### Doelstellingen

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.

De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten.

- De ontwikkeling van de werkelijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de freeflow\* reistijd (Noord-Brabant & provinciale wegen, naar typen wegen): < vorig jaar.

\*Freeflow = reistijd buiten de spits zonder vertraging.

## Prestaties

Provinciaal wegennet:

- Er is een besluit genomen over het voorkeursalternatief voor de N279 Veghel – Asten n.a.v. de Notitie Detail en Reikwijdte (NDR) (2027).
- Er is een besluit genomen over vervolmaatregelen voor de N629 Dongen – Oosterhout n.a.v. het pauzeren voor onbepaalde tijd.
- Project N285 Noordelijke randweg Zevenbergen is opgeleverd (2027).
- Er is een besluit genomen over de N605 Volkel.



## Capaciteit

|                                       | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Reconstructieprojecten vast           | 12,00        | 12,00        | 12,00        | 12,00        | 12,00        | 12,00        |
| Reconstructieprojecten BA (tijdelijk) | 12,00        | 12,00        | -            | -            | -            | -            |
| N65                                   | 1,50         | 1,50         | -            | -            | -            | -            |
| N629                                  | 3,00         | 3,00         | -            | -            | -            | -            |
| N279 Veghel - Asten (Zuid)            | 11,00        | 11,00        | 9,00         | 4,50         | -            | -            |
| <b>Totaal</b>                         | <b>39,50</b> | <b>39,50</b> | <b>21,00</b> | <b>16,50</b> | <b>12,00</b> | <b>12,00</b> |

## Uitwerking bestuursakkoord

In het kader van het bestuursakkoord zijn in 2024 middelen toegekend voor:

- Continuering capaciteit voor lopende en nieuwe majeure projecten t/m 2027:

## Ontwikkelingen

- De stikstofproblematiek heeft grote invloed op de termijn van realiseren en de kosten van de projecten.



## 3.2 OV-netwerk

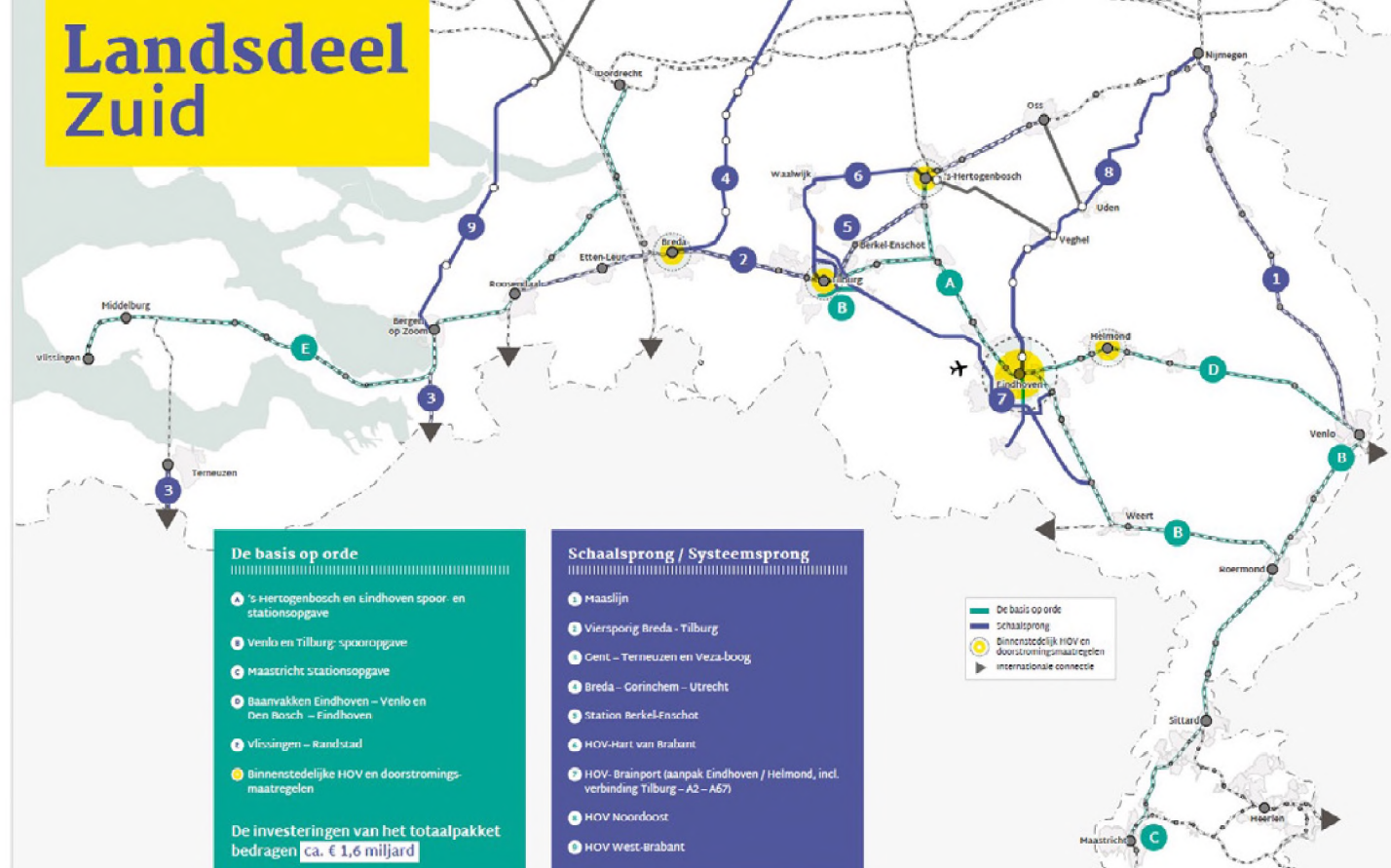
De doorontwikkeling van het OV-netwerk is randvoorwaardelijk om de mobiliteitstransitie te versnellen. De gezamenlijke ambities voor landsdeel Zuid zijn vastgelegd in het Toekomstbeeld OV 2040.

De spoorprojecten worden uitgevoerd door ProRail; verbetering van het netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) betreft veelal gemeentelijke infrastructuur. De provincie draagt in een aantal gevallen financieel bij in de investeringskosten. Investerings in OV-infrastructuur kunnen invloed hebben op de OV-exploitatie via de busconcessies (zie paragraaf 2.4), zowel positief als negatief.

### PHS Vught, Boxtel en Haaren

De provincie draagt financieel bij aan een extra spoor en de verdiepte ligging bij Vught in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De provincie is direct opdrachtgever aan ProRail. De uitvoering van het project ligt op schema. Het tijdelijk spoor en tijdelijk station zijn aangelegd, zodat treinen kunnen blijven rijden tijdens de grote bouw. In 2026 wordt gestart met de hoofd-bouwfase: de aanleg van de verdiepte ligging, nieuw station en extra (vierde) spoor. De beoogde oplevering in 2030 is nog steeds haalbaar.

De provincie is verplicht om haar bijdrage te indexeren en is tevens risicodragend partner. Hiervoor is in het kader van de programmering een bedrag van € 60 mln. gereserveerd. Tevens is nog € 4,5 mln. gereserveerd als bijdrage voor de snelfietsroute Eindhoven - 's-Hertogenbosch in relatie tot PHS Vught.



Bron: beleidskader Mobiliteit Koers 2030

De provincie draagt daarnaast financieel bij aan het saneren van twee spoorwegovergangen in Boxtel (inclusief aanpassingen aan de lokale wegen-structuur) en het aanpassen van een overweg in Haaren in het kader van PHS. Op basis van een geactualiseerde Bestuursvereenkomst voor PHS Boxtel en Haaren is in 2025 aanvullend € 15 mln. budget geraamd op de begroting (dit bedrag was reeds gereserveerd in de reserve).

Het project loopt flinke vertraging op. Cruciale onderdelen (zoals wegen en onderdoorgangen) wachten op uitspraken van de Raad van State. Zo is er voor de

Verbindingsweg Ladonk–Kapelweg nog geen onherroepelijk bestemmingsplan en onduidelijkheid over natuurvergunningen (stikstof). Zonder dit project kunnen andere onderdelen (zoals sluiting van overwegen) niet doorgaan. Samen met gemeente en ProRail zal de komende tijd bekeken moeten worden wat en hoe e.e.a. wel mogelijk is.

### Maaslijn

Het project Maaslijn gaat over de gedeeltelijke verdubbeling en verduurzaming (elektrificatie) van de spoorverbinding Nijmegen – Cuijk – Boxmeer – Venlo. De provincie is niet langer risicodragend in de



realisatie. In 2024 is de maximale provinciale cofinanciering van € 27,4 mln. via een begrotingssubsidie beschikbaar. Op basis van wet- en regelgeving worden de lasten over de jaren genomen op basis van de financiële voortgang bij de uitvoerende partij.

De realisatie is in 2025 gestart en nu volop in uitvoering. De verwachte oplevering is eind 2027.

### **Spoorzone Gilze en Rijen (project Julianastraat)**

Het project Julianastraat omvat het realiseren van een volledig functionele langzaam verkeer onderdoorgang Julianastraat-Stationsstraat onder het doorgaande spoor Breda-Tilburg. Ook wordt het station aangepast door het eilandperron te vervangen door twee zijperrons. De nieuwe onderdoorgang wordt aangesloten op de omgeving en het bestaande gemeentelijk wegennet wordt aangepast op de nieuwe verkeerskundige situatie. Fietsparkeren wordt uitgebreid en er wordt aangesloten op de snelfietsroute tussen Breda en Tilburg. De provincie is samen met het Rijk en de gemeente een financiële en risico-dragende partij in dit project. Vanwege de indexatieverplichting in de Bestuursvereenkomst is een reservering gemaakt in de reserve.

Het definitieve ontwerp is vastgesteld in 2025. Het project is aanbesteed en gegund, zodat in 2027 begonnen kan worden met de realisatie. De beoogde oplevering is in 2029.

### **Bus Rapid Transit (BRT) Breda - Gorinchem - Utrecht**

De provincie werkt samen met het Rijk (Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat), de provincies Zuid-Holland en Utrecht en de gemeenten op de A27 corridor via 'hink-stap-sprong' aan een stapsgewijze verbetering van het OV tussen Breda – Gorinchem – Utrecht uiteindelijk richting Bus Rapid Transit rond 2040. Het Rijk zal hierbij verantwoordelijkheid dragen voor de doorstroming op de autosnelweg en de overstappunten (Hubs) langs de A27 zullen een gedeelde verantwoordelijkheid worden tussen Rijk en regio. Op het Brabantse deel zullen de komende decennia adaptief Hubs met snelweghaltes gerealiseerd worden, onder andere meebewegend met de woningbouwopgave en de doorstromingsopgave op de autosnelweg. Startend met de Hub A27 Sleeuwijk/De Tol in de gemeente Altena. Dit is een afspraak gemaakt tijdens BO-MIRT 2024. In 2026 wordt samen met het Rijk gewerkt naar een door alle partijen gedragen ontwerp. Hier liggen nog issues op het gebied van kaders en richtlijnen voor BRT/OV op autosnelwegen; deze locatie heeft veel uitdagingen, o.a. door de ruimtelijke beperkingen en de complexiteit in het weg-systeem met de aansluiting en de spitsstrook.

De overige BRT-haltes worden vooral gezien in het kader van woningbouw en zijn onderdeel van de verdere uitwerking van de MMMP's. Verbeteringen in de agglomeratie Breda is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en de provincie.

De aanpak van de corridor vindt plaats via een adaptieve en gefaseerde realisatiestrategie; rekening houdend met de reeds gestarte werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de A27 Houten – Hooipolder.

### **Bus op de vluchtstrook**

Om de doorstroming en de betrouwbaarheid van het OV op enkele belangrijke corridors te verbeteren, kijken we samen met het Rijk naar mogelijkheden voor Bus op de Vluchtstrook op een aantal Rijkswegen. Hiervoor is een aantal aanpassingen zoals bebording en extra pechhavens nodig om bussen tijdens files veilig gebruik te laten maken van de vluchtstrook. In 2025 is dit gerealiseerd op korte wegvakken van de A2 (Zuid) en de A67.

De provincie levert in een enkel geval capaciteit, geen financiële bijdrage. Bus op de Vluchtstrook op delen van de A50 wordt in 2026 gerealiseerd en komt beschikbaar voor de nieuwe concessie Oost vanaf december 2026. Voor de A50 zijn bij het BO-MIRT 2024 Rijksmiddelen vrijgemaakt met provinciale cofinanciering uit het mobiliteitspakket A50.

### **Fricriebudget OV-exploitatie**

In de OV-concessies zullen frictiekosten ontstaan door ontwikkelingen in de stedelijke gebieden. Te denken valt daarbij aan de ontwikkelingen in de Brainportregio (aanpak spoorzone en HOV4), Bosch Centraal en in Tilburg (aanleg HOV i.r.t. MMMP's). De concessies zullen hier hinder van ondervinden. Om meerkosten te kunnen opvangen in de OV-exploitatie is een bedrag gereserveerd als frictiekostenbudget. Dit budget is in de vorige programmering geregeld uit gespaarde middelen voor OV-ontwikkeling.



## OV-knoop Bosch Centraal

De verkenningfase voor de OV-knoop Bosch Centraal is afgerond met een besluit over het voorkeursalternatief. Bij BO-MIRT 2025 zijn de financie-ringsafspraken gemaakt met de partners. De provincie draagt € 32 mln. extra bij. Dit past binnen de reserveringen in de programmering. Het project bestaat uit een nieuw stationsgebouw aan de westzijde / vernieuwd stationsgebouw centrumzijde (op bestaand casco), een bredere passerelle (loopbrug over sporen) met aparte interwijk verbinding, extra perron en verbreding bestaande perrons, nieuw busstation en toeleidende routes, grotere fietsenstallingen en nieuwe stationspleinen aan beide zijden.

Het ontwerp wordt nu verder uitgewerkt. De realisatie zal op z'n vroegst starten in 2030. Afspraken over risico's indexatie moeten nog worden uitgewerkt en opgenomen in een vast te stellen bestuursovereenkomst. Hiervoor is een reservering opgenomen. OV-knoop Eindhoven

Dit maakt onderdeel uit van de Brainportdeal (zie paragraaf 3.5).

## Financiën

|                  | 2026           | 2027           | 2028           | 2029           | 2030           | 2031           |
|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Onderzoeksbudget | 125.000        | 125.000        | 125.000        | 125.000        | 125.000        | 125.000        |
| <b>Totaal</b>    | <b>125.000</b> | <b>125.000</b> | <b>125.000</b> | <b>125.000</b> | <b>125.000</b> | <b>125.000</b> |

## Beleid

### Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040)



### Relatie met begroting

#### Doelstellingen

We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.

Het aantal multimodale ketenverplaatsingen\* in personen- en goederenvervoer in Brabant is in 2030 verdubbeld ten opzichte van 2019.

- Ontwikkeling modal split in het personenvervoer van weg naar openbaar vervoer en fiets (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar

\*Bij multimodale ketenverplaatsing is er sprake van een combinatie van meerdere (duurzame) vervoerwijzen voor één verplaatsing. Modal split houdt de verdeling in tussen modaliteiten.

### Prestaties

#### OV-netwerk

We werken aan de doorontwikkeling van het OV-netwerk:

- Oplevering regionale verkenning Brainportlijn (onderdeel MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting Brainport) inclusief afspraken over exploitatie Brainportlijn (2026).

- Planstudie Spoorknoop Eindhoven gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRTverkenning (2027).
- Definitief ontwerp voor HOV4 Eindhoven is vastgesteld in 2026 (oplevering: 2030).
- Gunning spoorzone Gilze en Rijen in 2026 (oplevering: 2029).
- Deelprojecten Bus op de Vluchtstrook zijn gerealiseerd: A50 en A2 (2026).
- Bus Rapid Transit (BRT) Breda – Gorinchem - Utrecht: Bestuursovereenkomst over realisatie Hub Sleeuwijk De Tol (oplevering: ntb)

#### Uitvoering van rijksprojecten (derden):

- Realisatie Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught: start bouw verdiepte ligging, station en spoor in 2026 (oplevering: 2030).
- Realisatie Maaslijn door derden (provincie niet risicodragend): oplevering in 2027.

#### Ontwikkeling knooppunten / mobiliteitshubs

- Er zijn minimaal 2 mobiliteitshubs gerealiseerd in de Brainportregio (2027).
- Planstudie Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2027).
- Planstudie OV-knoop Bosch Centraal gereed n.a.v. voorkeursalternatief MIRT-verkenning (2027).



| Onderwerp                                   | Gerealiseerd      | Restant budget     | Gereserveerd      | Totaal             |
|---------------------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| PHS Vught                                   | 69.223.806        | 75.993.375         | 64.500.000        | 209.717.181        |
| PHS Boxtel                                  | 14.200.000        | 15.000.000         | -                 | 29.200.000         |
| Maaslijn                                    | 7.946.000         | 19.454.000         | -                 | 27.400.000         |
| Spoorzone Gilze en Rijen                    | 496.375           | 21.770.000         | 6.500.000         | 28.766.375         |
| BRT Breda - Gorinchem - Utrecht             | -                 | -                  | -                 | -                  |
| Fricriebudget OV-exploitatie                | -                 | -                  | 14.800.000        | 14.800.000         |
| Restitutie IC Dordrecht - Breda - Eindhoven | -                 | -688.000           | -                 | -                  |
| Spoorzone 's-Hertogenbosch                  | 340.447           | 49.409.553         | 11.880.000        | 61.630.000         |
| <b>Totaal</b>                               | <b>92.206.628</b> | <b>180.938.928</b> | <b>97.680.000</b> | <b>371.513.556</b> |

## Capaciteit

|               | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | 2031        |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Spoor         | 2,00        | 2,00        | 2,00        | 2,00        | 2,00        | 2,00        |
| PHS           | 0,50        | 0,50        | -           | -           | -           | -           |
| <b>Totaal</b> | <b>2,50</b> | <b>2,50</b> | <b>2,00</b> | <b>2,00</b> | <b>2,00</b> | <b>2,00</b> |

## Ontwikkelingen

- Marktspanningen en prijsstijgingen maken de realisatie van grootschalige en langlopende projecten fors duurder.
- Ook bij spoorse opgaven kunnen netcongestie en stikstof een belemmering zijn (bijvoorbeeld PHS Boxtel).
- Mogelijk financiële herprioritering bij het Rijk ten aanzien van spoorse opgaven.



### 3.3 Fietsnetwerk

Fiets vormt een belangrijke schakel in het mobiliteits-systeem en in de mobiliteitstransitie. De ambities voor de modaliteit fiets als onderdeel van het mobiliteits-systeem en het belang ervan voor de mobiliteits-transitie zijn opgenomen in het beleidskader Mobiliteit Koers 2030. De ambities zijn uitgewerkt in een gezamenlijk uitvoeringsdocument met de regio: het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). Via fiets-infrastructuur, het realiseren van fietsenstallingen en via fietsstimulering werken we gezamenlijk aan de ambities op het gebied van fiets.

#### Snelfietsroutes

De provincie werkt aan de realisatie van een uitgebreid netwerk van snelfietsroutes en doorfietsroutes. De provincie doet dat zelf langs provinciale wegen, maar veelal via cofinanciering aan gemeenten voor aanpassingen aan gemeentelijke infrastructuur. Hiervoor zijn een eerste en tweede tranche (totaal € 62 mln.) ter beschikking gesteld door uw Staten voor de realisatie van een negental snelfietsroutes op basis van het programma Fiets in de Versnelling. Later zijn er afspraken gemaakt over nieuwe snelfietsroutes in het kader van de RMP's met name in het kader van

het Bereikbaarheidsakkoord in de regio Zuidoost. Deze routes zijn in ontwikkeling en hiervoor zijn aanvullende middelen gereserveerd in de reserve. Dat is totaal € 45 mln., waarvan € 27 mln. beschikbaar gesteld via RMP's, € 5 mln. toegevoegd aan PHS Vught voor realiseren van een tunnel voor de toekomstige route Eindhoven - 's-Hertogenbosch en € 4,5 mln. gereserveerd voor de route Tilburg - 's-Hertogenbosch in het kader van de reconstructie van de N65.

De verdere uitbreiding van het fietsnetwerk is onderdeel van het Korte Temijn Pakket A2/N2 als onderdeel van de Brainportdeal en twee regionale Mobiliteitspakketten (A2 Deil-'s-Hertogenbosch en A50 Paalgraven – Bankhoef) en vooral via de MMMP's. (zie paragraaf 3.5).

Het hoofdfietsnetwerk uit het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF) is een belangrijke onderlegger geweest voor het opstellen van de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's). De afspraken over de realisatie worden gemaakt in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) samen met de regio (zie paragraaf 4.5).

#### Fietsstimulering

Fietsstimulering (voorheen via Ons Brabant Fietst) is onderdeel geworden van een bredere aanpak naar totale gedragsverandering in mobiliteit. Fietsstimulering blijft een kernonderdeel, maar het wordt gecombineerd met OV, thuiswerken en deelmobiliteit. In 2025 is hiervoor de nieuwe uitvoeringsorganisatie Brabant Bereikbaar gestart voor de doelgroepenbenadering via een Brabantbrede aanpak. Tijdens BO-MIRT 2025 zijn in het kader van Spreiden en Mijden afspraken inclusief financiering met rijksmiddelen gemaakt over de intensivering van de doelgroepenbenadering (Rijk en provincie dragen ieder € 1,85 mln. bij).

Doelgroepenbenadering wordt gecoördineerd door het programma SmartwayZ.NL en is onderdeel van het werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027 (zie paragraaf 3.5).

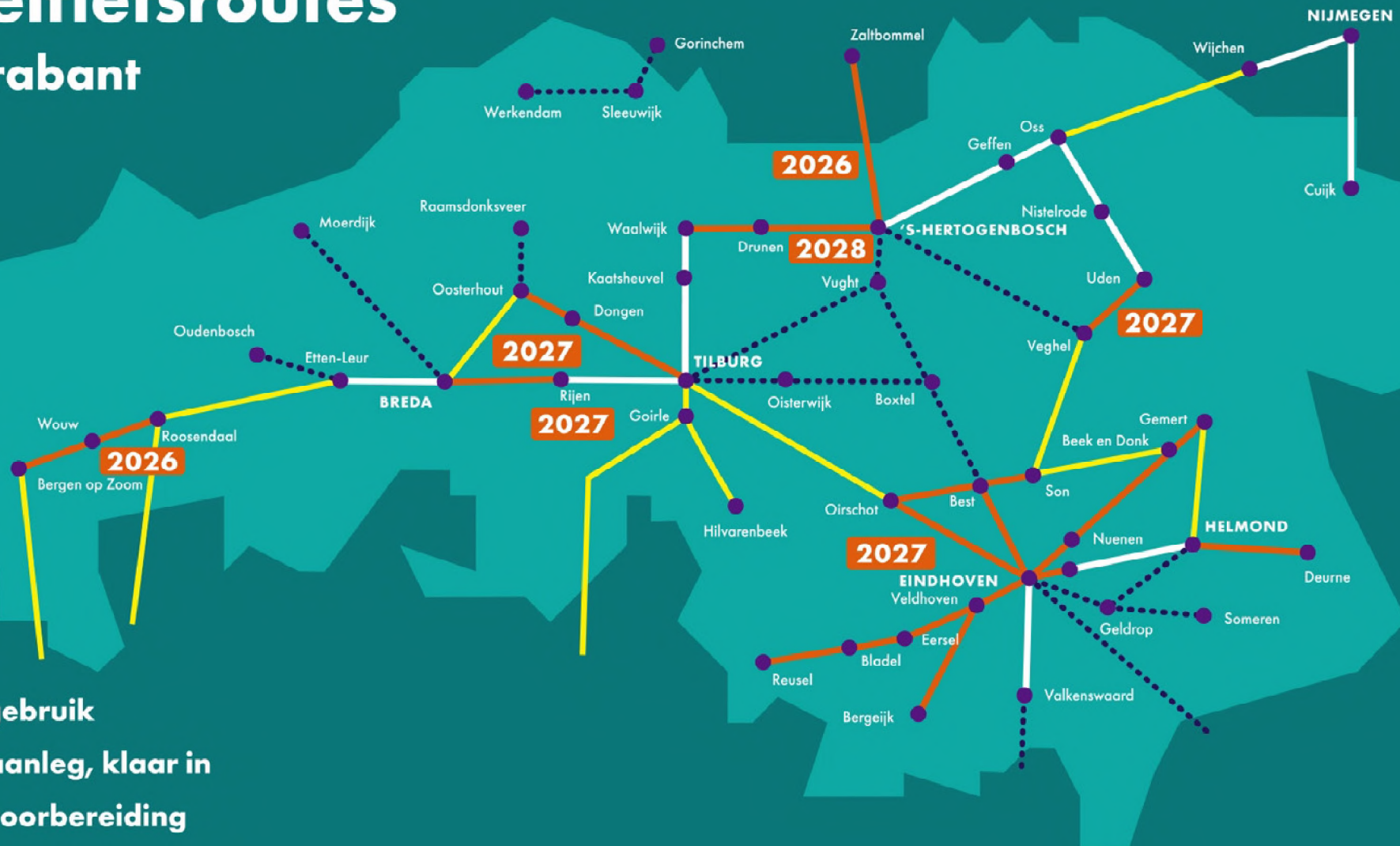
#### Beleid

##### Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF)



# Snelfietsroutes in Brabant

- in gebruik
- in aanleg, klaar in
- in voorbereiding
- nader uit te werken





## Relatie met begroting

### Doelstellingen

We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.

Het aantal multimodale ketenverplaatsingen\* in personen- en goederenvervoer in Brabant is in 2030 verdubbeld ten opzichte van 2019.

- Ontwikkeling modal split in het personenvervoer van weg naar openbaar vervoer en fiets (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar

\*Bij multimodale ketenverplaatsing is er sprake van een combinatie van meerdere (duurzame) vervoerwijzen voor één verplaatsing. Modal split houdt de verdeling in tussen modaliteiten.

## Prestaties

### (Snel-)fietsroutenetwerk

- Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we een netwerk van snelfietsroutes: snelfietsroutes van het programma Fiets in de Versnelling 2016-2020 zijn gerealiseerd (6 in 2025, 7 in 2026 en 9 in 2027).
- Alle afspraken over hoofdfietsnetwerk Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) n.a.v. BO-MIRT 2024 zijn uiterlijk 2026 vertaald naar bestuursovereenkomsten (RMP 2026 en 2027).

## Financiën

|                  | 2026           | 2027           | 2028     | 2029     | 2030     | 2031     |
|------------------|----------------|----------------|----------|----------|----------|----------|
| Onderzoeksbudget | 653.915        | 600.000        | -        | -        | -        | -        |
| <b>Totaal</b>    | <b>653.915</b> | <b>600.000</b> | <b>-</b> | <b>-</b> | <b>-</b> | <b>-</b> |

|                                        | Gerealiseerd      | Restant budget   | Gereserveerd      | Totaal            |
|----------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Snelfietsroutenetwerk                  | 54.529.617        | 12.335.214       | 13.104.615        | 79.969.446        |
| Bijdragen derden snelfietsroutenetwerk | -1.534.828        | -2.479.338       | -                 | -4.014.166        |
| <b>Totaal</b>                          | <b>52.994.789</b> | <b>9.855.876</b> | <b>13.104.615</b> | <b>75.955.280</b> |

## Capaciteit

|                      | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | 2031        |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fiets basis (vast)   | -           | -           | -           | -           | -           | -           |
| Fiets BA (tijdelijk) | 5,50        | 5,50        |             |             |             |             |
| Fiets BA (vast)      | -           | -           | 3,75        | 3,75        | 3,75        | 3,75        |
| <b>totaal</b>        | <b>5,50</b> | <b>5,50</b> | <b>3,75</b> | <b>3,75</b> | <b>3,75</b> | <b>3,75</b> |

## Uitwerking bestuursakkoord

In het kader van het bestuursakkoord zijn middelen ten laste van de reserve Verkeer & Vervoer toegekend voor:

- 2,0 fte capaciteit (2024-2027) voor het realiseren van de ambities fiets.
- € 175.000 programmageld (2024-2027) voor het realiseren van de ambities fiets.

Bij de Perspectiefnota 2026 is besloten om de capaciteit van structurele taken structureel te dekken. Het gaat hierbij om 3,75 fte voor Fiets (basis).

## Ontwikkelingen

- Verdere verstedelijking en mobiliteitstransitie, waarbij fiets een belangrijke modaliteit is.
- Gezonde levensstijl in combinatie met fietsen.
- Meer recreatief fietsen.
- Zorgelijke toename van het aantal fietsongevallen met letsel



### 3.4 Goederencorridor

De ontwikkeling van de goederencorridor (Toekomstagenda goederenvervoercorridors 2030) en goederenvervoer in Brabant is belangrijk voor de ontwikkeling van een robuust mobiliteitssysteem. Het is niet alleen van belang voor minder vrachtverkeer op de weg via het stimuleren van multimodaal goederenvervoer (vergroten modal split) maar ook voor de verdere verduurzaming van het mobiliteitssysteem. We zetten in op de corridors Amsterdam – Antwerpen en Rotterdam – Venlo en op stadslogistiek in de Brabantse steden en regio's. De uitvoering vindt plaats via onder meer de realisatiepacten voor goederenknooppunt Tilburg en Moerdijk zoals afgesproken bij BO-MIRT.

#### Wilhelminakanaal

Het verplaatsen van goederenvervoer over de weg naar binnenvaart is een beleidsmatig speerpunt voor Brabant. In het verleden zijn afspraken gemaakt over de opwaardering van het Wilhelminakanaal in Tilburg, zodat haven Loven bereikbaar wordt voor klasse IV-schepen (nu klasse II), onder andere om de trimodale ontwikkeling (verknoping van weg-, water- en spoorvervoer) van haven Loven mogelijk te maken.

Voor het eerste deel van het project Herbouw Sluis II zijn er geen stikstofbelemmeringen meer. Na de ondertekening van de Bestuursovereenkomst hierover begin 2025 is gestart met de aanbesteding. Het werk wordt gegund in 2026. Vanwege de opgelopen marktspanning staat er druk op het projectbudget. Start realisatie is voorzien in 2028 met oplevering in 2030.

Door optimalisatie en en beter benutten van het kanaal kan het goederenvervoer via binnenvaart groeien en daarmee wegtransport verminderen.

Voor het tweede deel hebben de provincie Noord-Brabant samen met de gemeente Tilburg en het Rijk eind 2025 een overeenkomst gesloten om te komen tot een optimalisatie van het Wilhelminakanaal tussen Kraaiven en Loven in Tilburg. De optimalisatie bestaat voornamelijk uit het vervangen van drie ophaalbruggen door bruggen met een bredere doorvaartopening en het realiseren van een enkelstrooksvaarwegprofiel in het bochtige deel van het traject. Na deze optimalisatie is het kanaal tot aan de haven Loven toegankelijk voor grotere schepen. Verder richten provincie en gemeente een fonds in om de ter plaatse aanwezige bedrijventerreinen te revitaliseren (het juiste bedrijf op de juiste plek). Het fonds krijgt bij aanvang (2026) een initiële omvang van € 10 mln. (provincie en gemeente ieder € 5 mln.) en een looptijd van 10 jaar (met optie voor verlenging).

Door deze maatregelen wordt meer vervoer over water mogelijk wat helpt in de strijd tegen de drukte op de wegen.

De uitvoering van de werken loopt parallel met de uitvoering van herbouw sluis II (2030 gereed).

#### Clean Energy Hubs

In samenwerking met het programma Milieu en Energie wordt gewerkt aan infrastructuur om voertuigen alternatieve brandstoffen te tanken en elektriciteit te laden.

Er wordt gewerkt aan een subsidieregeling voor Clean Energy Hubs. Hierbij maken we gebruik van cofinanciering via een rijksregeling die binnenkort beschikbaar komt. Rijk en provincie investeren ieder € 2 mln. Binnen de reserve zijn hiervoor specifiek middelen gereserveerd afkomstig uit de algemene reservering voor goederenvervoer (zie paragraaf 4.4).

#### Havenvoorzieningen

Met cofinanciering van de Rijk worden nieuwe havenvoorzieningen aangelegd om de modal shift naar binnenvaart mogelijk te maken. Initiatieven kunnen gefinancierd worden uit de algemene reservering voor goederenvervoer (zie paragraaf 4.4).

#### Realisatiepact Tilburg

Middels het realisatiepact werken Rijk, provincie en gemeente samen aan ruimtelijke ontwikkeling, verduurzaming, watergebonden bereikbaarheid en digitalisering van het goederenknooppunt Tilburg.

Afspraken hierover zijn gemaakt bij BO-MIRT 2023. De provincie financiert € 500.000,- (25%).

#### Realisatiepact Moerdijk

Gelijkaardig aan het realisatiepact Tilburg werken Rijk en regio ook hier samen om het goederenknooppunt Moerdijk te verbeteren. Bij BO-MIRT 2024 zijn afspraken gemaakt over het realisatiepact Moerdijk inclusief financiering. De provincie draagt bij aan de spoorse projecten: optimalisatie spoor Port of Moerdijk (€ 105.875,-) en Zero Emissie Rangeren Port of Moerdijk (€ 125.000,-). Bij BO-MIRT 2025 is aanvullend op de eerdere afspraken gezamenlijk

€ 2,0 mln. ingebracht (€ 1,0 mln. Rijk, € 0,5 mln. provincie en € 0,5 mln. havenbedrijf).

### Truckparkings

Op dit moment zijn er te weinig parkeerplaatsen waar chauffeurs voldoende rust kunnen krijgen. Dit leidt niet alleen al jarenlang tot overlast maar ook soms tot gevaarlijke situaties. In samenwerking met andere overheden is geprobeerd om meer plaatsen te realiseren, waarbij steeds het uitgangspunt is geweest van een sluitende business-case door een marktpartij. Via een tweetal moties hebben de Staten opgeroepen om als overheid hierin een grotere rol te pakken.

Begin 2026 zijn de Staten geïnformeerd over het actieplan. Het actieplan onderscheidt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer als twee verschillende opgaven, elk met eigen behoeften en oplossingsrichtingen. Voor doorgaand verkeer gaat het om grotere, beveiligde truckparkings langs het hoofdwegennet, waar de internationale vervoersdruk het hoogst is. Voor bestemmingsverkeer worden juist kleinere, functionele voorzieningen op of nabij bedrijventerreinen voorzien, passend bij chauffeurs die laden en lossen bij Brabantse bedrijven.

Voor doorgaand verkeer richt de provincie zich op drie strategische locaties—West-, Midden- en Oost-Brabant—om een robuust netwerk langs de belangrijkste goederenvervoercorridors te realiseren. Voor bestemmingsverkeer wordt samengewerkt met gemeenten en parkmanagement om passende voorzieningen op bedrijventerreinen te ontwikkelen. Het actieplan wordt uitgewerkt naar een concreet voorstel inclusief financiering.

### Beleid

#### Toekomstagenda goederenvervoer- corridors 2030



### Relatie met begroting Doelstellingen

We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.

Het aantal multimodale ketenverplaatsingen\* in personen- en goederenvervoer in Brabant is in 2030 verdubbeld ten opzichte van 2019.

- Ontwikkeling modal split in het goederenvervoer van weg naar spoor en water (absolute aantallen, Noord-Brabant): > vorig jaar

\*Bij multimodale ketenverplaatsing is er sprake van een combinatie van meerdere (duurzame) vervoerwijzen voor één verplaatsing. Modal split houdt de verdeling in tussen modaliteiten.

### Prestaties

#### Goederencorridor

Goederenvervoer richt zich met name op de verduurzaming en ketenoptimalisatie op de corridors Rotterdam – Venlo en Amsterdam – Antwerpen:

- Bestuursovereenkomst over verbetering en optimalisatie haven Loven Tilburg in 2026.
- Gunning uitvoering Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal in 2026 (oplevering: 2029).
- Realisatiepacten Tilburg en Moerdijk (BO-MIRT afspraken uit 2023 respectievelijk 2024) zijn gerealiseerd (2027).

#### Multimodaal goederenvervoer

- Er zijn minimaal 3 geschikte locaties voor Clean Energy Hub's (CEH's) voor weg of binnenvaart gerealiseerd (1 in 2025, 2 in 2026 en 3 in 2027).



## Financiën

|               | 2026           | 2027           | 2028           | 2029           | 2030           | 2031           |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Werkbudget    | 300.000        | 300.000        | 300.000        | 300.000        | 300.000        | 300.000        |
| MCA           | 235.000        | -              | -              | -              | -              | -              |
| <b>Totaal</b> | <b>535.000</b> | <b>300.000</b> | <b>300.000</b> | <b>300.000</b> | <b>300.000</b> | <b>300.000</b> |

|                         | gerealiseerd      | restant begroting | gereserveerd      | totaal            |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Wilhelminakanaal        | 12.475.406        | 43.653.297        | 17.120.000        | 73.248.703        |
| Realisatiepact Tilburg  | 49.000            | 451.000           | -                 | 500.000           |
| Realisatiepact Moerdijk | -                 | 730.875           | -                 | 730.875           |
| Goederenvervoer         | -                 | -                 | 250.000           | 250.000           |
| Clean Energy Hubs       | -                 | -                 | 2.000.000         | 2.000.000         |
| <b>Totaal</b>           | <b>12.524.406</b> | <b>44.835.172</b> | <b>19.370.000</b> | <b>76.729.578</b> |

## Capaciteit

|                  | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | 2031        |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Goederenvervoer  | 2,00        | 2,00        | 2,00        | 2,00        | 2,00        | 2,00        |
| Wilhelminakanaal | 2,40        | 2,40        |             |             |             |             |
| <b>Totaal</b>    | <b>4,40</b> | <b>4,40</b> | <b>2,00</b> | <b>2,00</b> | <b>2,00</b> | <b>2,00</b> |

## Ontwikkelingen

Verduurzaming binnenvaart.



### 3.5 Gebiedsgericht

Eén van de leidende principes van het vastgestelde beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 is intensiever samenwerken met het Rijk en de regio's in het realiseren van de ambities op basis van een gezamenlijke agenda. We maken afspraken op alle drie de schaalniveau's. Op basis van afspraken met het Rijk en regio vertalen we deze ambities naar gebiedsopgaven en Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Daarin werken we gezamenlijk via gebiedsgerichte meerjarige agenda's aan de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Brabant. We zijn zo in staat om sneller en beter te kunnen inspringen op regionale kansen en ontwikkelingen.

De MMMP's zijn vastgesteld. Voor de provinciale cofinanciering van deze MMMP's zijn t/m 2027 totaal € 120 mln. middelen gereserveerd in de reserve. De cofinanciering wordt beschikbaar gesteld op basis van uitvoeringsafspraken in de RMP's.

Bij het samenstellen van de maatregelpakketten voor de RMP's is ook rekening gehouden met de rijksregeling voor stimulering woningbouw (WoMo). Door de koppeling met deze rijksmiddelen te maken, kunnen we als Brabant meer doen met de € 120 mln. voor MMMP's en RMP's. Dat komt omdat er voor een aantal van die maatregelen nu 50% Rijksfinanciering beschikbaar is en die nu niet meer door gemeenten en provincie hoeft te worden ingezet. Met deze bespaarde middelen kunnen gemeenten en provincie extra projecten in de RMP's opnemen. Het gaat om een totaalbedrag van € 23,1 mln. Echter, niet alle gemeentelijke

aanvragen voor die regeling maken onderdeel uit van de RMP's. Dat kan zijn op basis van inhoudelijke criteria, maar vaker heeft dit te maken met het criterium van uitvoeringsgereed voor 2028. Daarom zijn er ook middelen gereserveerd voor de provinciale cofinanciering van aanvragen voor mobiliteitsmaatregelen door gemeenten in het kader van de rijksregeling voor stimulering woningbouw. Het betreft hier totaal € 57,9 mln. aan mobiliteitsmaatregelen gekoppeld aan specifieke woningbouwlocaties, waarvan € 6,5 mln. begin 2026 is toegekend in het kader van de rijksregeling en € 51,4 mln. aan (nog) niet toegekende maatregelen. Onder de niet toegekende maatregelen vallen o.a. een oostelijke ontsluiting van Helmond, aanpak stationsomgeving Zevenbergen en BRT-maatregelen op de A50 (Maashorst) en A27 (Sleeuwijk De Tol).

Het programma SmartwayZ.NL vormt de centrale overleg- en samenwerkingsstructuur waarlangs Zuid-Nederland afspraken maakt met het Rijk over mobiliteit en bereikbaarheid. Vanuit deze sterke netwerkrol verbindt SmartwayZ.NL overheden, marktpartijen en kennisinstellingen en wordt Brabantbreed invulling gegeven aan de werkgeversbenadering, gedragsmaatregelen en smart mobility-toepassingen. Daarbij ligt een expliciete focus op het activeren van actieve mobiliteit, zoals fietsen, en het stimuleren van gedragsverandering. Hiervoor is bij de begroting 2023 in het kader van 'schoon opleveren' structureel budget en capaciteit (7 fte) beschikbaar gesteld.

In het kader van de strategische heroriëntatie is het Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025–2027 opgesteld, waarbij de gezamenlijke restantmiddelen van

het oorspronkelijke programma doelgericht worden ingezet. In deze nieuwe fase positioneert SmartwayZ.NL zich nadrukkelijk als versneller van de mobiliteitstransitie. Er wordt gewerkt vanuit een versterkt intern team, waarbij programmabudget is omgezet naar capaciteitsbudget (OKB). Deze verschuiving maakt het mogelijk om kosten te verlagen, continuïteit te borgen en structureel kennis en uitvoeringskracht binnen de organisatie op te bouwen.

Inhoudelijk richt SmartwayZ.NL zich op het ontwikkelen van inzichten en innovaties en het daadwerkelijk laten landen daarvan in de praktijk. Opschaling is daarbij essentieel: succesvolle pilots en concepten worden actief doorontwikkeld naar brede toepassing. Dit gebeurt door het stimuleren van slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen, het versterken van de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (onder andere via instrumenten zoals MPvE's) en het gericht inzetten op samenwerking en toepassing in de praktijk. Daarmee draagt SmartwayZ.NL bij aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem waarin bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid hand in hand gaan.

#### Relatie met begroting Doelstellingen

*We gaan voor mobiliteit voor iedereen.*

Onderwijs-, zorg-, werk-, recreatie-, natuur- en dagelijkse voorzieningen en sociale contacten zijn in 2030 goed bereikbaar voor iedereen.

- Ontwikkeling van de nabijheid van voorzieningen in verschillende type regio's en voor verschillende type modaliteiten.



We gaan voor *schone, stille en gezonde mobiliteit*. We zorgen in Noord-Brabant dat de overlast van verkeer geminimaliseerd wordt door in te zetten op stille voertuigen en infrastructuur.

- Ontwikkeling aantal objectief geluidgehinderden waar de wettelijke geluidnormen worden overschreden (provinciale wegen): aantal < vorig jaar.

## Prestaties

### Mobiliteitspakketten

- Er is een besluit genomen over een mobiliteitspakket voor de A67.
- Afspraken mobiliteitspakketten voor stedelijke regio's Tilburg - Breda, 's-Hertogenbosch, Bergen op-Zoom – Roosendaal en Metropool Regio Eindhoven (MRE) bij BO-MIRT 2024 zijn uiterlijk in

2026 vertaald in de Regionale Mobiliteitspakketten 2026 en 2027 (RMP's).

### Smart Mobility

- Het werkprogramma SmartwayZ.NL 2024-2027 is uitgevoerd (2027).
- Er zijn vervolgspraken gemaakt over de vastgestelde Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) bij BO-MIRT 2026.
- Regionale doorvertaling van Bereikbaarheid op Peil (2026).
- In het kader van de gedragsaanpak opzetten en financieren van de nieuwe uitvoeringsorganisatie Brabant Bereikbaar (2027).
- Implementeren van maatregelen in het kader van Spreiden & Mijden in samenspraak met Ministerie van IenW (2027).

### Toegang tot mobiliteit

We stimuleren dat elke Brabander in de gelegenheid is om te fietsen en dat ook zo lang mogelijk kan blijven doen. Daartoe faciliteren we voor de fietsende ouderen het programma Doortrappen van het ministerie van IenW: in 2027 minimaal 45 gemeenten (=80% van Brabantse gemeenten) die meedoen met Doortrappen.

### Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

- Realiseren SchaaIsprong Fiets: 20% meer fietsers (op de snelfietsroutes in 2027 t.o.v. 2017) in samenwerking met de Brabantse gemeenten. Hiermee dragen we bij aan de doelstelling van drie extra gezonde levensjaren voor de Brabantse burger.

## Financiën

|                                      | 2026             | 2027             | 2028             | 2029             | 2030             | 2031             |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Werkbudget                           | 120.317          | 120.317          | 120.317          | 120.317          | 120.317          | 120.317          |
| Brabantstad                          | 74.045           | 30.000           | 30.000           | -                | -                | -                |
| Bijdrage IPO-begroting*              | 163.000          | 163.000          | 350.000          | 350.000          | 350.000          | 350.000          |
| Regionale luchtvaart                 | 128.716          | 747.200          | -                | -                | -                | -                |
| Spreiden en Mijden                   | -                | 1.868.595        | -                | -                | -                | -                |
| Spreiden en Mijden bijdragen derden  | -                | -1.868.595       | -                | -                | -                | -                |
| Spreiden en Mijden                   | -                | -                | -                | -                | -                | -                |
| smartwayz structureel                | 448.055          | 2.364.079        | 3.081.000        | 3.081.000        | 3.081.000        | 3.081.000        |
| Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027 | 1.647.115        | 3.587.130        | 3.500.000        | -                | -                | -                |
| <b>Totaal</b>                        | <b>2.581.248</b> | <b>7.011.726</b> | <b>7.081.317</b> | <b>3.551.317</b> | <b>3.551.317</b> | <b>3.551.317</b> |

\* In 2025 is als onderdeel van de begroting een meerjarensubsidie voor 2025-2027 verstrekt.

|                        | gerealiseerd     | restant begroting | gereserveerd      | totaal            |
|------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Transitiebudget MMMP's | 420.156          | 4.079.844         |                   | 4.500.000         |
| MMMP's                 | 4.806.887        | 3.368.553         | 25.579.562        | 33.755.002        |
| Veerdiensten           | -                | -                 | 750.000           | 750.000           |
| WoMo-aanvraag          | -                |                   | 57.864.609        | 57.864.609        |
| <b>Totaal algemeen</b> | <b>5.227.043</b> | <b>7.448.397</b>  | <b>84.194.171</b> | <b>96.869.611</b> |

|                                                        | gerealiseerd     | restant begroting  | gereserveerd      | totaal             |
|--------------------------------------------------------|------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| MMK                                                    | 3.332.363        | 103.770.971        | -                 | 107.103.334        |
| KTM-pakket                                             | 3.819.770        | 31.730.230         | -                 | 35.550.000         |
| HOV4                                                   | -                | 59.409.000         | -                 | 59.409.000         |
| Brainportlijnen                                        | -                | -                  | -                 |                    |
| Restant convenant Beethoven                            | -                | 72.391.000         | -                 | 72.391.000         |
| Brainport (indexatie en risico's)                      | -                | -                  | 57.130.000        | 57.130.000         |
| <b>Totaal Brainportdeal en<br/>convenant Beethoven</b> | <b>7.152.132</b> | <b>267.301.201</b> | <b>57.130.000</b> | <b>331.583.333</b> |

|                            | gerealiseerd      | restant begroting | gereserveerd | totaal             |
|----------------------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------------|
| Westfields                 |                   | 301.852           | -            | 1.470.000          |
| Bereikbaarheid De Run      | 20.468.701        | 2.649.509         | -            | 23.118.210         |
| Bijdrage EIK XL 1e tranche | 2.400.000         | 2.350.000         | -            | 4.750.000          |
| totaal RMP                 | 30.740.129        | 40.420.941        | -            | 71.161.070         |
| <b>Totaal Zuid-Oost</b>    | <b>53.608.830</b> | <b>45.722.302</b> | <b>-</b>     | <b>100.499.280</b> |



|                                             | gerealiseerd      | restant begroting | gereserveerd | totaal            |
|---------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| totaal RMP                                  | 7.389.351         | 1.076.887         | -            | 8.466.238         |
| Mobiliteitspakket A50                       | 272.866           | 16.727.134        | -            | 17.000.000        |
| BRT A50                                     | -                 | 979.257           | -            | 979.257           |
| BRT A50 bijdragen derden                    | -                 | -939.257          | -            | -939.257          |
| A50 mobiliteitspakket en BRT                | 272.866           | 16.767.134        | -            | 17.040.000        |
| A2 Quick Win pakket                         | 5.775.436         | 5.424.563         | -            | 11.199.999        |
| A2 Breed Mobiliteitspakket                  | 6.575.436         | 47.650.844        | -            | 54.226.280        |
| A2 Breed Mobiliteitspakket bijdragen derden | -                 | -26.766.281       | -            | -26.766.281       |
| A2 Breed Mobiliteitspakket                  | 6.575.436         | 20.884.563        | -            | 27.459.999        |
| <b>Totaal Noord-Oost</b>                    | <b>20.013.089</b> | <b>44.113.147</b> | <b>-</b>     | <b>64.126.236</b> |

|                                      | gerealiseerd     | restant begroting | gereserveerd | totaal            |
|--------------------------------------|------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| No-regret pakket A58 Tilburg - Breda | 35.000           | 31.040.265        | -            | 31.075.265        |
| A58 Tilburg - Breda bijdragen derden | -                | -19.575.265       | -            | -19.575.265       |
| No-regret pakket A58 Tilburg - Breda | 35.000           | 11.465.000        | -            | 11.500.000        |
| totaal RMP                           | 7.067.255        | 2.268.553         | -            | 2.268.553         |
| <b>Totaal Hart van Brabant</b>       | <b>7.102.255</b> | <b>13.733.553</b> | <b>-</b>     | <b>13.768.553</b> |

|                    | gerealiseerd      | restant begroting | gereserveerd | totaal            |
|--------------------|-------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Hoopolder plusplan | 5.000.000         | -                 | -            | 5.000.000         |
| totaal RMP         | 5.161.000         | 5.349.300         | -            | 5.349.300         |
| <b>Totaal West</b> | <b>15.322.001</b> | <b>5.349.300</b>  | <b>-</b>     | <b>10.349.300</b> |

## Capaciteit

|                                    | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Algemeen                           | 10,40        | 10,40        | 10,40        | 10,40        | 10,40        | 10,40        |
| Algemeen BA (tijdelijk)            | 2,50         | 2,50         | -            | -            | -            | -            |
| Convenant Beethoven BA (tijdelijk) | 2,00         | 2,00         | -            | -            | -            | -            |
| SmartwayZ.NL (vast)                | 6,85         | 6,85         | 6,85         | 6,85         | 6,85         | 6,85         |
| SmartwayZ.NL BA (tijdelijk)        | 15,20        | 15,20        | -            | -            | -            | -            |
| <b>Totaal</b>                      | <b>36,95</b> | <b>36,95</b> | <b>17,25</b> | <b>17,25</b> | <b>17,25</b> | <b>17,25</b> |

### Brainportdeal & convenant Beethoven

Bij BO-MIRT 2023 zijn definitieve afspraken gemaakt in het kader van de Brainportdeal. Voor de mobiliteitsopgaven om de ontwikkeling van de Brainportregio als de banenmotor van Nederland mogelijk te maken is € 172,0 mln. beschikbaar gesteld. In 2024 is in aanvulling daarop nog besloten tot het convenant Beethoven om de snelle groei van de chip- en hightechsector mogelijk maken. Hierin wordt € 113,3 mln. beschikbaar gesteld voor de mobiliteitsopgaven. Om deze afspraken waar te kunnen maken is in deze bestuursperiode 2 FTE extra beschikbaar gesteld. Deze zijn als uitwerking van het Bestuursakkoord gedekt uit de reserve Verkeer & Vervoer.

Vanwege afspraken over risicodragendheid en een indexatieverplichting van de afgesproken bijdrage aan de Multimodale Knoop (MMK) is er nog een reservering gemaakt voor risico's (bovenop de risicoreserveringen en post onvoorzien in projectbudget) en indexatie.

## Beleid

### Beleidskader mobiliteit Koers 2030

### Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027

### Uitwerking bestuursakkoord

In het kader van het bestuursakkoord zijn middelen ten laste van de reserve Verkeer & Vervoer toegekend voor:

- 2,5 fte capaciteit (2024-2027) voor het opstellen en beheersen van de MMMP's.

### Ontwikkelingen

- Toenemende complexiteit bij de integrale gebiedsopgaven.
- Afnemende middelen bij partners in de gebiedsopgaven.





A man wearing a red jacket with yellow reflective stripes, blue jeans, and a black helmet is riding a black bicycle on a bridge. The bridge has a black metal railing. In the background, there are power lines, a large green tree, and a white building with many windows. A red bus with the word 'Academy' on its side is visible in the distance. The sky is blue with some clouds.

## 4. Nieuwe opgaven



**Naast de reeds concrete lopende opgaven (inclusief toegekende budgetten en extra reserveringen op basis van bestuurlijke toezeggingen en verplichtingen) kijken we in de programmering altijd verder vooruit (tot max 20 jaar) naar de opgaven die op ons afkomen en in de nabije toekomst om bestuurlijke afspraken vragen. De Staten zullen in het concreet maken van deze bestuurlijke afspraken steeds worden betrokken. Om in 2030 en ook daarna een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor Brabant te kunnen realiseren, zijn ook op termijn flinke investeringen nodig én daarvoor moeten we al eerder bestuurlijke afspraken maken. In het bestuursakkoord zijn in dat kader verschillende ambities benoemd die vertaald moeten worden naar nieuwe opgaven. Deze mobiliteitsopgave zal onverminderd groot blijven en gaat al verder dan de huidige bestuursperiode. En vanwege de beperkte beschikbare middelen zullen we hierin moeten prioriteren en keuzes maken.**

Op basis van de uitgangspunten en ambities van het beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 geven we een doorkijk van de mobiliteitsopgaven en –projecten tot 2030 (en verder tot 20 jaar vooruit) en zetten dit af tegen de beschikbare ruimte voor deze programmering.

Het streven om steeds meer per regio te komen tot een set van opgaven met bestuurlijke toezeggingen waaraan we de komende jaren samen met de regio's werken aan de mobiliteitsopgaven heeft geresulteerd in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten

(MMMP's). Deze zijn vastgesteld in 2024. Op basis hiervan is de Meerjarige Mobiliteitsagenda (MMA) met de afspraken tussen Rijk en regio opgesteld. Streven is om deze in 2026 bestuurlijk vast te stellen.

Deze meerjarige agenda's zijn tot stand gekomen op basis van een aantal criteria:

- De mate waarin een project bijdraagt aan de structuurversterking (impact en effect) van het mobiliteitssysteem in Brabant.

- De mate van uitvoeringsgereedheid van een project en bestuurlijk commitment.
- De mate waarin een project bijdraagt aan de ambities uit het beleidskader en de mobiliteitstransitie.

Ook bij het bepalen van de toekomstige opgaven hanteren we deze uitgangspunten en de indeling naar de vier netwerken enerzijds en de gebiedsopgaven anderzijds



## 4.1 Wegennet

Naast de lopende reconstructies (de opgave bovenop de taak van groot onderhoud) vraagt de verbetering van het provinciale wegennet (onder andere verkeersveilige inrichting en verbetering leefbaarheid) om aanvullende middelen. Hiervoor zijn middelen gereserveerd in het kader van het realiseren van de ambities van het (huidige) uitvoeringskader KOPI en Komproblematieken.

Vanwege o.a. financiële druk op de meerjarige onderhoudsbegroting is een paar jaar geleden kritisch gekeken naar het provinciale wegennet. Voor een aantal wegen ligt het meer voor de hand om deze op basis van hun functie in het totale netwerk (geen gebiedsontsluiting) over te dragen aan gemeenten. Voor de overdracht is toen een bedrag van € 20 mln. gereserveerd. De gesprekken hierover met gemeenten hebben niet in alle gevallen tot een gewenst resultaat geleid. Er lopen nog gesprekken over de overdracht van de N625 met de gemeente Oss. De gesprekken zitten in de afrondende fase. Het gaat over een overdracht van 16 kilometer provinciale weg. De gereserveerde middelen worden ingezet voor het afkopen van toekomstig beheer en onderhoud.

Op basis van een aangenomen motie blijft het restant van de gereserveerde middelen (totaal € 20 mln.) beschikbaar voor investeringen in de provinciale infrastructuur. Om ook na de herijking van het uitvoeringskader in 2027 in het nieuwe KOPI te kunnen blijven werken aan het verbeteren van de provinciale infrastructuur worden de vrijvallende middelen hiervoor gereserveerd.

Voor het financieren van de ambities in het contract van Waardegedreven Onderhoud (WGO) is een aanvullend beroep (totaal € 13,95 mln. voor een periode van 8 jaar) gedaan op de reserve Verkeer en Vervoer, zie ook paragraaf 2.3.

Omdat de schaarste van materialen, marktspanningen, de geopolitieke onrust en de situatie in Oekraïne en het Midden-Oosten leiden tot forse prijsstijgingen bij infrastructurele projecten is voor deze prijsstijgingen een reservering opgenomen.

|                                | gereserveerd      |
|--------------------------------|-------------------|
| Ambities KOPI 2023-2027        | 7.848.465         |
| Ambities KOPI 2028-2031        | -                 |
| Wegenoverdracht                | 3.350.000         |
| Komproblematiek                | 17.600.000        |
| Fietspadverlichting            | 3.000.000         |
| Aansluiting N279 De Dubbelen   | 2.000.000         |
| Prijsstijgingen wegenprojecten | 46.000.000        |
| <b>Totaal</b>                  | <b>79.798.465</b> |

## 4.2 OV-netwerk

Om de groei en verdichting van mobiliteit als gevolg van de woningbouw- en verstedelijkingsopgave is de mobiliteitstransitie naar actieve en gedeelde vormen van mobiliteit cruciaal. Hiervoor zullen ook in de toekomst investeringen nodig zijn.

Een belangrijk deel van de oorspronkelijke reserveringen zijn ingezet voor de financiering van OV-knoop Bosch Centraal (zie paragraaf 3.2) en de cofinanciering van maatregelen in het kader van de

WoMo-aanvraag door gemeenten (zie paragraaf 3.5).

Om de continuïteit van de concessies beter te kunnen borgen kunnen in de toekomst extra investeringen nodig zijn in posities van busremises (zie paragraaf 2.4). Hierbij is steeds het uitgangspunt dat er een sluitende business case is. We zien echter dat door bijvoorbeeld netcongestie er aanvullende en/of tijdelijke investeringen nodig kunnen zijn.

|                               | gereserveerd      |
|-------------------------------|-------------------|
| busremises                    | 18.460.000        |
| Transitie gedeelde mobiliteit | 18.179.532        |
| spoonsprong                   | -                 |
| <b>Totaal</b>                 | <b>36.639.532</b> |

## 4.3 Fietsnetwerk

De modaliteit is net als OV één van de pijlers van de mobiliteitstransitie. Er is geen aparte reserveringen opgenomen voor fiets, omdat het onderdeel is van de reservering van MMMP's (zie paragraaf 4.5).

## 4.4 Goederencorridor

Voor toekomstige afspraken voor de doorontwikkeling van de goederencorridor is een bedrag (initieel € 5,0 mln.) gereserveerd. Een deel van het initiële budget is specifiek gereserveerd voor de financiering van een regeling voor Clean Energy Hubs (zie paragraaf 3.4).

|                 | gereserveerd     |
|-----------------|------------------|
| Goederenvervoer | 1.661.125        |
| <b>Totaal</b>   | <b>1.661.125</b> |

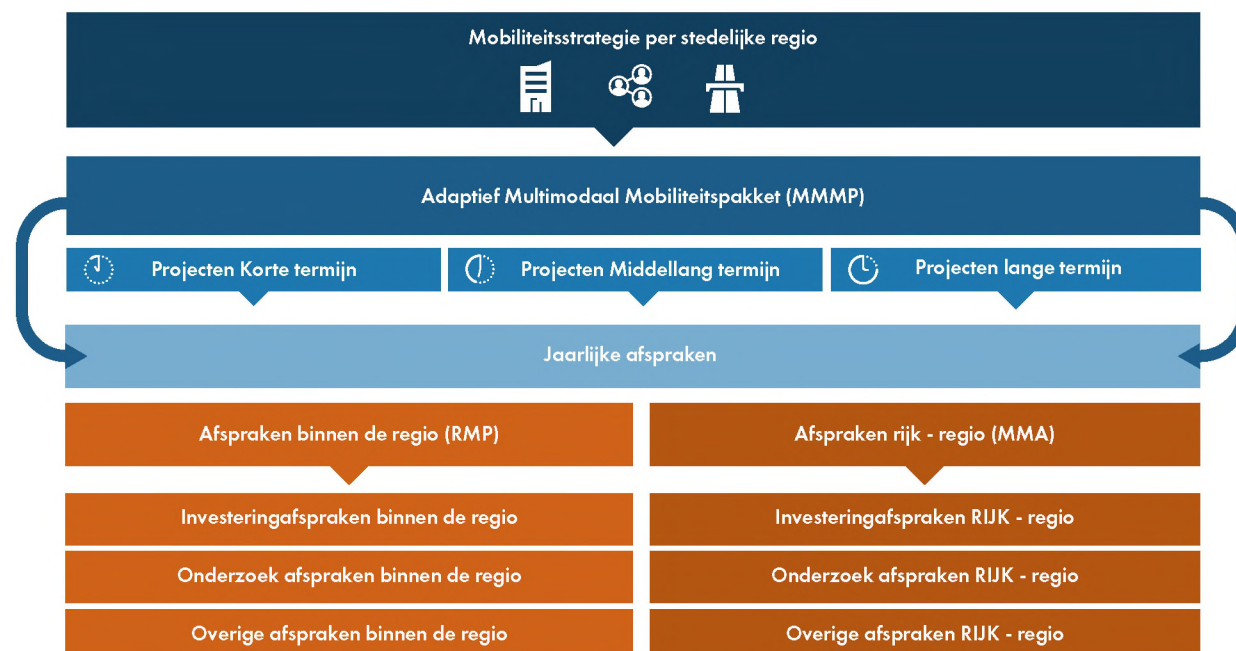
## 4.5 Gebiedsgericht

Voor de uitvoering van de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) voor de vier stedelijke regio's is totaal € 120 mln. gereserveerd. Deze middelen zijn gekoppeld aan maatregelen die in deze bestuursperiode (t/m 2027) uitvoeringsgereed zijn. De initieel gereserveerde middelen worden in eerste instantie volledig hiervoor ingezet en via afspraken in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) beschikbaar gesteld aan de regio's.

Ook na deze bestuursperiode willen we blijven werken aan de doorontwikkeling het Brabantse mobiliteitssysteem. Dat doen we via de systematiek van de MMMP's en RMP's. In het kader van het nieuwe bestuursakkoord zullen hiervoor aanvullende middelen beschikbaar gesteld moeten worden om betekenisvolle stappen te kunnen zetten. Dat kan via het verlengen van de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF). De toevoeging aan deze reserve loopt nu t/m 2034.

De uitgangspunten bij het gebiedsgericht werken zijn:

- Samen met de hele stedelijke regio, dus ook met participatie van de kleinere gemeenten en op basis van wederkerigheid (cofinanciering).
- Nadruk ligt op uitvoeringskracht.
- De MMMP's dienen als de meerjarige basis voor de jaarlijkse afspraken met de regio in de RMP's.
- Het vertrekpunt is de mobiliteitsstrategie per regio afgeleid van onder andere het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant.



- We zoeken balans en maken gezamenlijke afspraken tussen regio en provincie over: Mobiliteit in relatie tot bredere thema's als verstedelijking, brede welvaart en energie
- Integrale aanpak: inzet op mix gedrag, slim organiseren, smart mobility en infrastructuur
- Het MMMP is ook de basis voor het MMA en afspraken met het Rijk.

De inhoudelijke uitgangspunten bij de uitwerking zijn:

- Samenhangende aanpak verstedelijking en mobiliteit met maatwerk voor stad en dorp.
- Centraal met daarbij ook aandacht voor verkeersveiligheid en duurzaamheid.

- Mobiliteitssysteem is een eenheid. Alle modaliteiten zijn belangrijk en vervullen in onderlinge samenhang elk hun eigen rol binnen het Daily Urban System.
- Versnellen mobiliteitstransitie personen en goederenvervoer.
- Grotere stedelijke ontwikkelingen vooral rond OV-knopen.
- Prioriteit in (hoog)stedelijk gebied bij ruimte efficiënte en duurzame vervoerswijzen (STOMP principe).
- Schaa sprong OV (spoor en BRT/HOV) voor langere afstanden.
- Schaa sprong lopen en fiets voor korte en middel-lange afstanden.
- Buiten stedelijke gebied blijft (vracht)auto het belangrijkste vervoermiddel voor verplaatsingen buiten de kernen.



Er is een sterk inhoudelijke relatie met lopende projecten en opgaven:

- MMMP's bieden een totaalbeeld van een maatregelpakket voor korte en langere termijn, waarbij we uitgaan van gezamenlijk ontwikkelde kaders zoals Toekomstbeeld OV 2040 (paragraaf 3.2 en 4.2) of Brabants Toekomstbeeld Fiets (paragraaf 3.3 en 4.3).
- Gedragsaanpak via SmartwayZ.NL (paragraaf 3.5).
- Verkeersveiligheid (paragraaf 2.2).
- Samenwerkingsovereenkomst Brabantstad: onder andere verkeersmanagement, werkgeversbenadering en data en digitalisering (paragraaf 2.1).
- Maatregelen Gedeelde Mobiliteit en uitvoering convenant OV-toegankelijkheid (paragraaf 2.4).

De huidige samenwerking via Brabantstad op het gebied van gedeelde diensten loopt t/m 2028 (zie paragraaf 2.1). Om de samenwerking met de regio via Brabantstad ook na deze bestuursperiode te kunnen continueren is hiervoor een bedrag gereserveerd (ongeveer € 3,0 mln. per jaar). Vanwege het structureel maken bij de Perspectiefnota 2026 van de reeds toegekende tijdelijke capaciteit voor structurele taken is de initiële reservering verlaagd van ruim € 70 mln. naar € 54 mln. en is nu alleen nog programmabudget en geen budget voor capaciteit.

|                   | gereserveerd       |
|-------------------|--------------------|
| gedeelde diensten | 48.470.000         |
| MMMP's            | 86.244.998         |
| <b>Totaal</b>     | <b>134.714.998</b> |





## 5. Totaaloverzicht





**In dit onderdeel wordt een aantal totaaloverzichten gegeven die volgen uit de eerdere paragrafen.**

In de paragrafen 3.1 t/m 3.5 is aangegeven welke reserveringen er bovenop de geraamde bedragen op de meerjarige begroting zijn gemaakt in de reserves voor lopende opgaven. Deze bedragen staan in de tweede kolom. Er is dan sprake van een juridische

en/of bestuurlijke verplichting bij een project wat al is afgesproken en/of in uitvoering is.

In de paragrafen 4.1 t/m 4.5 zijn de reserveringen voor nieuwe opgaven opgenomen. Bij nieuwe opgaven is er nog geen sprake van een harde juridische of bestuurlijke verplichtingen, maar we verwachten dat op deze onderwerpen in de (nabije) toekomst wel een bestuurlijke toezegging gedaan moet worden. Deze gereserveerde bedragen zijn opgenomen in de derde kolom.

De som van de gereserveerde bedragen is opgenomen in de vierde kolom en is doorgerekend in het saldo van de programmering zoals verderop wordt gepresenteerd.

De volgende reserveringen zijn binnen de reserves Verkeer & Vervoer en Spaar- & Investeringsfonds (SIF) opgenomen bovenop de budgetten die reeds op de meerjarige begroting zijn geraamd:

| Onderwerp                           | Lopende opgaven<br>(3.1 t/m 3.5) | Nieuwe opgaven<br>(4.1 t/m 4.5) | Totaal             | Verschil<br>t.o.v. vorige<br>programmering | Toelichting                                                                                               |
|-------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A58 Tilburg - Breda                 | 12.500.000                       | -                               | 12.500.000         | -                                          | -                                                                                                         |
| N65 Vught - Haaren - Helvoirt       | 108.600.000                      | -                               | 108.600.000        | -                                          | -                                                                                                         |
| Indexatie provinciale reconstructie | 107.562.500                      | -                               | 107.562.500        | 17.000.000                                 | ivm N605 Volkel                                                                                           |
| Natuurcompensatie N69               | 5.100.000                        | -                               | 5.100.000          | -                                          | -                                                                                                         |
| Ambities KOPI 2023-2027             | -                                | 7.848.465                       | 7.848.465          | -10.154.782                                | tbv ambities wegennet N264 Uden - Gennep en N389 Zevenbergen - Etten-Leur                                 |
| Ambities KOPI 2028-2032             | -                                | -                               | -                  | -                                          | -                                                                                                         |
| Wegenoverdracht                     | -                                | 3.350.000                       | 3.350.000          | -16.650.000                                | ivm overdracht N625                                                                                       |
| Komproblematiek                     | -                                | 17.600.000                      | 17.600.000         | -400.000                                   | tbv planstudie N615 Beek en Donk - N279                                                                   |
| Prijsstijgingen wegenprojecten      | -                                | 46.000.000                      | 46.000.000         | -                                          | -                                                                                                         |
| Aansluiting N279 De Dubbelen        | -                                | 2.000.000                       | 2.000.000          | -                                          | -                                                                                                         |
| Fietspadverlichting                 | -                                | 3.000.000                       | 3.000.000          | 3.000.000                                  | nav motie fietspadverlichting                                                                             |
| Capaciteit provinciale projecten    | -                                | -                               | -                  | -1.515.635                                 | inzet voor verlengen capaciteit                                                                           |
| <b>Totaal wegennet (3.1 en 4.1)</b> | <b>233.762.500</b>               | <b>79.798.465</b>               | <b>313.560.965</b> | <b>-8.720.417</b>                          | <b>-</b>                                                                                                  |
| Spoorzone Gilze en Rijen            | 6.500.000                        | -                               | 6.500.000          | -                                          | -                                                                                                         |
| Spoorzone 's-Hertogenbosch          | 11.880.000                       | -                               | 11.880.000         | -8.120.000                                 | € 20 mln. geraamd BO-MIRT afspraak Bosch Centraal; € 11,88 mln. nieuwe reservering voor indexatie-afpraak |
| Programma Hoogfrequent Spoor        | 64.500.000                       | -                               | 64.500.000         | -                                          | -                                                                                                         |

| Onderwerp                                   | Lopende opgaven<br>(3.1 t/m 3.5) | Nieuwe opgaven<br>(4.1 t/m 4.5) | Totaal             | Verschil<br>t.o.v. vorige<br>programmering | Toelichting                                                                                         |
|---------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Spoorsprong                                 | -                                | -                               | -                  | -22.000.000                                | inzet voor BO-MIRT afspraak Bosch Centraal                                                          |
| Transitie gedeelde mobiliteit               | -                                | 18.179.532                      | 18.179.532         | -14.820.468                                | inzet voor WoMo-aanvraag + aframen ontwikkel-<br>teams + reservering tbv toegankelijkheid bushaltes |
| Frictiebudget OV-exploitatie                | 14.800.000                       | -                               | 14.800.000         | 800.000                                    | risico afdekking convenant met Tilburg over HOV                                                     |
| Busremises                                  | -                                | 18.460.000                      | 18.460.000         | -11.540.000                                | tbv risico-afdekking aankoop Helmond + meerkosten<br>Roosendaal                                     |
| <b>Totaal OV-netwerk (3.2 en 4.2)</b>       | <b>97.680.000</b>                | <b>36.639.532</b>               | <b>134.319.532</b> | <b>-55.680.468</b>                         | <b>-</b>                                                                                            |
| Snelfietsroutes                             | 13.104.615                       | -                               | 13.104.615         | 1.187.615                                  | route goedkoper                                                                                     |
| <b>Totaal Fietsnetwerk (3.3 en 4.3)</b>     | <b>13.104.615</b>                | <b>-</b>                        | <b>13.104.615</b>  | <b>1.187.615</b>                           | <b>-</b>                                                                                            |
| Wilhelminakanaal                            | 17.120.000                       | -                               | 17.120.000         | -12.880.000                                | nav hernieuwde BOK herbouw Sluis II                                                                 |
| Goederencorridor                            | 250.000                          | 1.661.125                       | 1.911.125          | -2.500.000                                 | reservering CEH en inzet voor realisatiepact Moerdijk                                               |
| Clean Energy Hubs (CEH)                     | 2.000.000                        | -                               | 2.000.000          | 2.000.000                                  | reservering CEH                                                                                     |
| <b>Totaal Goederencorridor (3.4 en 4.4)</b> | <b>19.370.000</b>                | <b>1.661.125</b>                | <b>21.031.125</b>  | <b>-13.380.000</b>                         | <b>-</b>                                                                                            |
| Brainport (risico en indexatie MMK)         | 57.130.000                       | -                               | 57.130.000         | 27.000.000                                 | ophoging voor indexatie en risico                                                                   |
| MMMP's                                      | 25.579.562                       | 86.244.998                      | 111.824.560        | -8.175.440                                 | inzet via RMP's                                                                                     |
| Continueren gedeelde diensten Brabantstad   | -                                | 48.470.000                      | 48.470.000         | -6.100.000                                 | verlaging                                                                                           |
| Cofinanciering WoMo-aanvraag                | 57.864.609                       | -                               | 57.864.609         | 57.864.609                                 | reservering voor afspraken buiten MMMP's                                                            |
| Veerdiensten                                | 750.000                          | -                               | 750.000            | 750.000                                    | obv motie                                                                                           |
| <b>Totaal Gebiedsgericht (3.5 en 4.5)</b>   | <b>141.324.171</b>               | <b>134.714.998</b>              | <b>276.039.169</b> | <b>71.339.169</b>                          | <b>-</b>                                                                                            |
| <b>Totaal</b>                               | <b>505.241.286</b>               | <b>252.814.120</b>              | <b>758.055.406</b> | <b>-5.254.101</b>                          | <b>-</b>                                                                                            |



De ontwikkelopgaven voor Mobiliteit worden gedekt uit een tweetal reserves: reserve Verkeer & Vervoer en reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF). De reserve Verkeer & Vervoer betreft een structurele reserve. Dat betekent dat bij iedere nieuwe programmering er een extra jaarschijf van de structurele storting wordt toegevoegd aan de reserve. Bovendien wordt jaarlijks bij de begroting de storting in de reserve structureel geïndexeerd. De reserve Spaar- & Investeringsfonds is een tijdelijke reserve. De storting in de reserve is nu tot en met 2034 besloten. Het verlengen van de storting vraagt om een separaat besluit. De storting in de reserve wordt niet geïndexeerd.

Rekening houdend met de op de begroting geraamde bedragen en de bovenstaande reserveringen is het meerjarige verloop van de reserves Verkeer & Vervoer (V&V) en Spaar- & Investeringsfonds (SIF):

Conform de toezegging aan de Staten laat de laatste Programmering Mobiliteit van deze bestuursperiode een sluitend saldo zien. In het volgende overzicht is aangegeven welke elementen daarop invloed hebben gehad.

| Verloop reserves        | V&V         | SIF          | Totaal programmering |
|-------------------------|-------------|--------------|----------------------|
| Stand 1-1-2026          | 114,8       | 33,1         | 147,8                |
| Toevoegingen            | 970,1       | 551,6        | 1.521,7              |
| Bestedingen begroting   | -481,2      | -429,6       | -910,8               |
| Reserveringen           | -592,4      | -165,6       | -758,1               |
| <b>Stand 31-12-2046</b> | <b>11,3</b> | <b>-10,5</b> | <b>0,7</b>           |

| <b>Verloopoverzicht saldo</b>                                       |             |                                           |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------|
| Saldo programmering 2026 - 2045                                     | -9,9        | -                                         |
| Nieuwe jaarschijf 2046 toevoeging reserve V&V                       | 39,4        | -                                         |
| Indexatie toevoegingen reserve V&V                                  | 22,0        | o.b.v. begroting 2027                     |
| <b>Subtotaal</b>                                                    | <b>51,5</b> | <b>-</b>                                  |
| Correctie onttrekkingspost SOV (reserve OV)                         | 15,0        | zie 2.4                                   |
| Verlenging capaciteit wegenprojecten                                | -2,7        | zie 3.1, o.b.v. statenmededeling dec 2025 |
| Ambities contract Waardegedreven Onderhoud (WGO)                    | -14,0       | zie 3.2                                   |
| Meerkosten N605 Volkel (omklap)                                     | -17,0       | zie 3.1                                   |
| Aanvulling Bosch Centraal                                           | -42,0       | zie 3.2, BO-MIRT 2025                     |
| Inzet reservering Bosch Centraal                                    | 20,0        | zie 3.2                                   |
| Reservering indexatie Bosch Centraal                                | -11,9       | zie 3.2                                   |
| Risico afdekking convenant HOV Tilburg                              | -0,8        | zie 3.2                                   |
| WOKT-aanvragen toegekend buiten 120 mln                             | -6,5        | zie 3.5                                   |
| WOKT-aanvragen niet toegekend buiten 120 mln                        | -51,4       | zie 3.5                                   |
| Reservering verduurzaming veerponten                                | -0,8        | zie 3.5, o.b.v. motie                     |
| Extra reservering indexatie en risico MMK Eindhoven                 | -27,0       | zie 3.5                                   |
| Vrijval RMP-afspraken 2022-2025                                     | 5,2         | zie 3.5                                   |
| Reservering pilots fietsverlichting                                 | -3,0        | zie 4.1, o.b.v. motie                     |
| Inzet reservering Transitie Gedeelde Mobiliteit voor WOKT-aanvragen | 33,0        | zie 4.2                                   |
| Inzet reservering Spoorprong voor WOKT-aanvragen                    | 22,0        | zie 4.2                                   |
| Restitutie IC Dordrecht - Breda - Eindhoven                         | 0,7         | o.b.v. overeenkomst                       |
| Aanvullende middelen Gebiedsopgave Oostelijke Langstraat (GOL)      | -3,2        | o.b.v. statenvoorstel medio 2025          |
| Indexatie toevoeging reserve V&V                                    | 22,3        | o.b.v. begroting 2026                     |
| Overig                                                              | 5,1         | -                                         |
| Verlaging reservering gedeelde diensten                             | 6,1         | -                                         |
| <b>saldo programmering 2027-2046</b>                                | <b>0,7</b>  | <b>-</b>                                  |



Dit is een uitgave van in opdracht van:  
Provincie Noord-Brabant  
Postbus 90151  
Brabantlaan 1  
5200 MC 's-Hertogenbosch

Redactie:  
Vormgeving: Kris Kras communicatie

**Provincie Noord-Brabant**