

Programmering Mobiliteit 2024 – 2043

Documentnummer: 5292419 (bijlage bij Statenmededeling C2318512/5292421)

“Een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem voor een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant.”

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Context	7
3. Voorstellen, besluiten en toezeggingen	10
4. De programmering	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Begrotingsprogramma 08: Basisinfrastructuur Mobiliteit (lopende opgaven)	14
4.2.1. Algemeen	15
4.2.2. Verkeersveiligheid	16
4.2.3. Beheer & onderhoud provinciale wegen	19
4.2.4. Openbaar Vervoer	23
4.3 Begrotingsprogramma 09: Ontwikkelagenda Mobiliteit (lopende opgaven)	28
4.3.1. SmartwayZ.NL	31
4.3.2. Weginfrastructuur	34
4.3.3. OV-netwerk ((H)OV, spoor en mobiliteitshubs)	37
4.3.4. (Snel-)fietsnetwerk	41
4.3.5. Goederencorridor	44
4.3.6. Gebiedsopgaven en regionale samenwerking	46
4.4 Nieuwe opgaven	48

1. Inleiding

Nieuwe investeringen in mobiliteit zijn keihard nodig om de autonome ontwikkelingen (o.a. demografie & economische groei) op te kunnen vangen én om de ambities van bijvoorbeeld de woningbouwopgave en het klimaatakkoord waar te kunnen maken. De mobiliteitsopgave is dus groot de komende jaren. En dat terwijl ook de uitdagingen in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid steeds groter worden. Dit leidt tot druk op de programmering mobiliteit, niet alleen financieel maar ook inhoudelijk. Naast de eerder vermelde [uitdagingen](#) is nu ook vergunningverlening in Brabant tijdelijk gepauzeerd als gevolg van de Natuurdoelanalyses (NDA's) nodig voor het herstel van natuurgebieden in Brabant.

Grote zorgen zijn er bij de uitvoering van de OV-concessies. Naast nog altijd lagere reizigers aantallen en personeelstekorten bij de vervoerder drukt de verplichte [hoge indexatie](#) van de contracten zwaar op de OV-begroting. Dit beïnvloedt niet alleen de lopende concessies maar ook de aanbesteding van nieuwe concessies. Hierdoor ontstaat er een structureel tekort van minimaal € 6 mln per jaar. Er is eerder afgesproken dat hierover een besluit wordt genomen bij het eerstvolgende integrale afweegmoment.

De stikstofproblematiek (nu is ook de stikstofvrijstelling in de bouwfase vervallen) en het tijdelijk pauzeren van de vergunningverlening hebben grote impact op de realisatie van wegenprojecten, zowel op Rijkswegen als van de provinciale infrastructuur.

Desondanks konden we de uitvoering van een aantal provinciale wegenprojecten na een korte pauze toch weer terug oppakken. Dat geldt voor de [projecten](#) N282 Rijen – Hulten – Reeshof en N264 Uden – Volkel, maar ook voor de [realisatie](#) van N285 Randweg Zevenbergen en N270 Deurne – Limburgse grens. Alleen de reconstructie van de N629 Dongen – Oosterhout kan in de huidige vorm niet worden uitgevoerd. Door de opgelopen vertraging, prijsstijgingen én aanvullende maatregelen vanwege stikstof (o.a. inzet van elektrisch materieel en aanpassingen in de fasering) in zowel de gebruiksfase als in de bouwfase (Porthos uitspraak: vervallen depositievrijstelling in de bouwfase) zien we echter wel de kosten van uitvoering sterk oplopen.

Maar stikstof beïnvloedt ook het beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur. Door het loslaten van het uitgangspunt 'werk-met-werk' bij de herijking van KOPI en de Handreiking Beheer en Onderhoud vanuit het ministerie I&W kunnen we groot onderhoud uitvoeren. Dat er geen achterstallig onderhoud is, kunnen we echter niet langer garanderen. Door het uitstel en uiteindelijk stopzetten van reconstructies is pas later dan nodig onderhoud mogelijk. De staat van weg is hierdoor slechter en is er uiteindelijk meer onderhoud nodig. Deze onderhoudsprojecten worden versneld geprioriteerd.

Daarnaast lopen de kosten nog verder op door de inzet van elektrische materieel (nog altijd schaars) vanuit de ondertekening van het convenant Transitiepad inzet elektrisch materieel.

Ook een aantal rijkswegen (A67 Leenderheide – Geldrop, A58 Tilburg – Breda, A58 Galder – St.-Annabosch, A2 Deil – 's-Hertogenbosch) is voorlopig aangehouden. Om de impact hiervan te beperken is extra inzet nodig op de mobiliteitstransitie. Bij het [BO-MIRT december 2022](#) zijn hierover belangrijke afspraken gemaakt in het kader van de Brainportdeal en de nader uit te werken mobiliteitspakketten voor o.a. de stedelijke regio's Breda-Tilburg en 's-Hertogenbosch.

Deze mobiliteitstransitie is een van de belangrijkste speerpunten van het [beleidskader Mobiliteit Koers 2030](#). In deze programmering wordt inzicht gegeven in de investeringen die hiervoor nodig zijn.

Gegeven de hierboven geschetste problematiek is de urgentie om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie groter dan ooit. Daarbij zetten we in lijn met het beleidskader mobiliteit in op minder en anders reizen en op een verschuiving van autogebruik naar (een combinatie van) meer lopen, fiets, OV en gedeelde mobiliteit. Vooral de Brabantse steden die verder gaan verdichten naar aanleiding van de [verstedelijkingsstrategie](#) voelen de noodzaak vanwege de beperkte publieke ruimte.

We hanteren de 15 minuten stad als uitgangspunt. In het stedelijk gebied betekent dit ontwikkelen met als principes nabijheid en menging in stedelijke milieus van wonen, werken en voorzieningen. We zetten in het stedelijk gebied in op een mobiliteitstransitie waarbij verblijfskwaliteit, lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV (voor de lange afstanden) voorop staan. Een flankerende aanpak met sturende parkeeraanpak, gedragsaanpak en herinrichting van de openbare ruimte horen daarbij.

Buiten het stedelijk gebied betekent '15 minuten nabijheid' ruimtelijk ontwikkelen gericht op draagvlak voor dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand en meer multimodale bereikbaarheid van meer stedelijke voorzieningen in 15-30 minuten, inclusief de bereikbaarheid van een goede OV-knoop. We zien kansen voor HOV en snelfietsroutes om de verbinding te maken naar grotere werklocaties aan de stadsranden. De stedelijke OV-knopen zijn de internationale poorten naar verbindingen buiten Brabant.

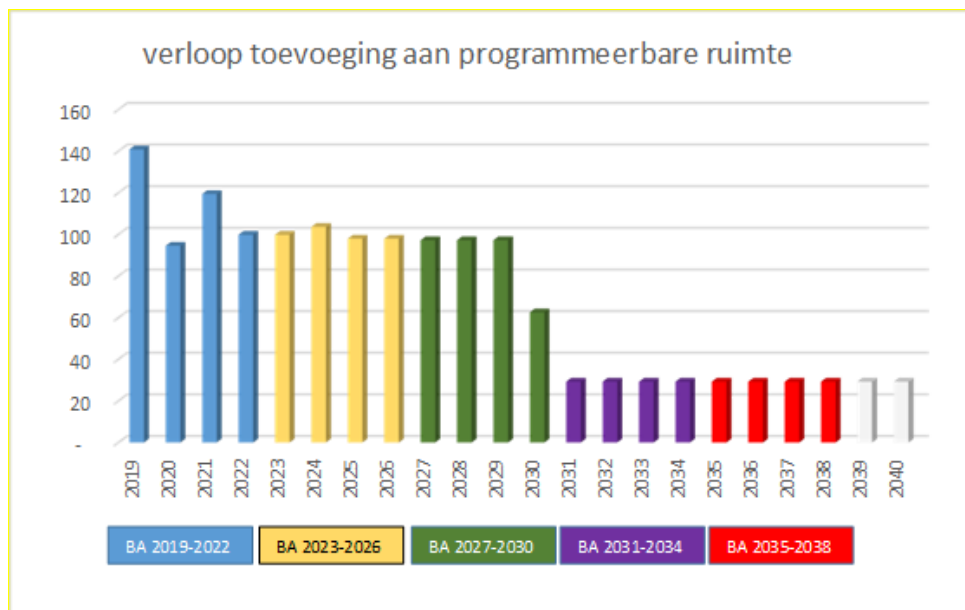
De mobiliteitstransitie in de Brabantse dorpen vergt een andere aanpak. Het voorzieningenaanbod dat in het dorp lopend of fietsend bereikbaar is verschilt enorm. De auto vervult nog steeds een zeer belangrijke rol in externe verplaatsingen. De opgave is om met (snel)fietsroutes en maatwerk gedeelde mobiliteit een basisbereikbaarheid te bieden voor inwoners die niet over een auto kunnen beschikken, zodat iedereen mogelijkheden heeft om zich te verplaatsen. Zo wordt toegewerkt naar een meer inclusief mobiliteitssysteem, waarbij de verschillende modaliteiten en maatschappelijk-economische functies beter worden verbonden en gebruikers betere keuzes kunnen maken.

Ten opzichte van de vorige programmering is er een viertal belangrijke ontwikkelingen:

- De (financiële) druk op de programmering is verder toegenomen door de hoge indexatie verplichting van de OV-concessies en de meerkosten van infrastructurele projecten door vertraging en aanvullende maatregelen in verband met stikstof.
- Het Rijk heeft aangekondigd vanwege het pauzeren als gevolg van stikstof de financiering van een aantal rijksprojecten te heroverwegen. De projecten blijven op de MIRT-kalender staan, maar de financiering wordt grotendeels naar de renovatie en onderhoudsopgave verschoven. Komende tijd zal moeten blijken welke gevolgen dit besluit heeft voor Brabant en wat dit betekent voor de provinciale inzet.
- Extra onderhoud als gevolg van uitstel en stopzetten van reconstructies is nodig.
- Naar aanleiding van de vorige programmering is een bestuursopdracht opgehaald om een aantal scenario's uit te werken in verband met het tekort in de programmering. Dit geeft ons een [handreiking](#) om scherper te kunnen prioriteren, nu én in de toekomst. De opzet van de programmering is hierop aangepast. De te maken keuzes zijn aan een nieuwe college. In deze programmering zijn alleen autonome ontwikkelingen en de consequenties van eerdere besluiten verwerkt en is daarmee beleidsarm.

Sterk teruglopende middelen

Verder heeft het beleidsveld mobiliteit na 2030 nog te maken met teruglopende financiële middelen in de reserves bestemd voor de programmering (een derde van wat het nu is, zie onderstaande grafiek). De reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) loopt na 2030 af.



2.Context

Voor u ligt de Programmering Mobiliteit 2024 – 2043. Zoals te doen 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 de in 2020 door de Staten vastgestelde [beleidskader Mobiliteit: Koers 2030](#) zijn hiervoor leidend. Dit beleid is verder uitgewerkt in de uitvoeringsdocumenten Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur ([KOPI](#)), [OV-visie: 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'](#), Toekomstbeeld OV 2040 ([TBOV 2040](#)), Brabants Toekomstbeeld Fiets ([BTF](#)) en Brabants Verkeersveiligheidsplan ([BVVP](#)). De grote mobiliteitsopgave, de toenemende druk op het mobiliteitssysteem én de schaarste van beschikbare financiële middelen in de reserves van mobiliteit dwingen ons alleen nog maar meer om nog scherper en duidelijker keuzes te maken in hetgeen waar we wel maar ook waar we juist niet op inzetten de komende jaren. De hiervoor uitgewerkte prioriteringssysteematiek naar aanleiding van een bestuursopdracht geeft ons daarbij handvatten.

In de programmering werken we met een vaste periode van 20 jaar vooruit en kijken dus verder vooruit dan bij de begroting. Een groot gedeelte van de mobiliteitsopgave ligt immers na 2029.

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 bedreigingen. Vanwege de hoeveelheid aan projecten hebben we ons bovendien beperkt tot de iets grotere en voor de Staten meest relevante projecten.

De leidende principes en ambities uit het vastgestelde beleidskader zijn met prestaties (KPI's) opgenomen in de begrotingsprogramma's 08 Basisinfrastructuur mobiliteit en 09 Mobiliteitsontwikkeling zoals hieronder weergegeven:

programma

8 Basisinfrastructuur Mobiliteit



ambitie

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.



We gaan voor veilige mobiliteit.



We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.



doel

1. Door zorgvuldig (functioneel) beheer en onderhoud dragen de rijks- en provinciale wegen maximaal bij aan een betrouwbaar mobiliteitssysteem, nu en in de toekomst.

2. Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de voorspelbaarheid van de reistijd.

1. In Brabant streven we naar nul verkeersslachtoffers. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

2. In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2020.

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

1. We gaan in Noord-Brabant uit van ten minste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO₂) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie. De uitstoot van overige emissies (NO_x, fijnstof) is significant afgenomen in 2030. Op grond van het Schone Lucht Akkoord is het streven om in 2030 tot een reductie te komen van 50% van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersmissies ten opzichte van 2016.

2. We zorgen in Noord-Brabant dat de overlast van verkeer geminimaliseerd wordt door in te zetten op stille voertuigen en infrastructuur.

indicator

1a. De ontwikkeling in de Kwaliteitsindicator Provinciale Wegen (provinciale wegen)

1b. De ontwikkeling in de klantwaardering voor de Brabantse wegen via het WOW-onderzoek (provinciale wegen)

2. Klantenbarometer OV (concessies bus)

1. De ontwikkeling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers (Noord-Brabant & provinciale wegen)

2. De ontwikkeling van het aantal ongevallen met lichamelijk letsel (Noord-Brabant & provinciale wegen)

3. De ontwikkeling van het aantal slachtoffers met lichamelijk letsel (Noord-Brabant & provinciale wegen)

4. Klantenbarometer onderdeel veiligheid op bussen

1. Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO₂-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant)

2. Ontwikkeling aantal objectief geluidgehinderden waar de wettelijke geluidnormen worden overschreden (provinciale wegen)

programma

9 Mobiliteitsontwikkeling



ambitie

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteits-systeem.



We gaan voor een samenhangend mobiliteits-systeem



We gaan voor mobiliteit voor iedereen.



We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.



doel

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

1. Het aantal multimodale ketenverplaat-singen in personen- en goederenvervoer in Brabant is in 2030 verdubbeld ten opzichte van 2019.

ntb, uiterlijk 2023

ntb, uiterlijk 2023

indicator

1. De ontwikkeling van de werke-lijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de freeflow reistijd (Noord-Brabant & provinciale wegen, naar typen wegen)

1a. Ontwikkeling modal split in het personenvervoer van weg naar open-baar vervoer en fiets (absolute aantallen, Noord-Brabant)

ntb, uiterlijk 2023

ntb, uiterlijk in 2023

1b. Ontwikkeling modal split in het goederenvervoer van weg naar spoor en water (absolute aantallen, Noord-Brabant)

3.Voorstellen, besluiten en toezeggingen

In deze programmering geven we ook een overzicht van de voorstellen / besluiten die via reguliere S&V-cyclus (2^e bestuursrapportage 2023) worden voorgelegd al dan niet gebaseerd op eerdere besluitvorming. Ten slotte zal de opvolging van een aantal toezeggingen aan de Staten worden toegelicht:

- Aanvullen van het tekort van € 6 mln in 2023 als gevolg van hoge indexatie OV-concessies ten laste van algemene middelen (voorstel).
- Doorschuiven middelen t.b.v. het samenwerkingsverband Indusa (voorstel).
- Aanpassen streefwaarden aantal gerealiseerde snelfietsroutes naar 4 in 2023 en 9 in 2025 (was 7 in 2023 en 9 in 2025).
- Aanpassen streefwaarde 'Verledden van installaties op en langs provinciale infrastructuur' naar uitvoering in 2023 en 2024 (was 2022 en 2023).
- Doorschuiven van € 0,5 mln middelen voor verkeersveiligheid in verband met verplichtingen aanbesteding inwinning risicogestuurde data (voorstel).
- Restant van de tijdelijke extra middelen voor intensivering op het gebied van data- en digitalisering in de afgelopen bestuursperiode vallen terug in de reserve Verkeer & Vervoer (voorstel). Structurele borging is onderdeel van de uitwerking van de opdracht van gedeelde diensten.
- Het voteren van investeringskredieten voor wegeninvesteringen (totaal € 16 mln) met dekking uit de reserve Verkeer & Vervoer. Het betreft ophogingen van bestaande investeringskredieten vanwege meerkosten door de opgelopen vertraging en meerkosten door stikstof.
- Bij de 2^e bestuursrapportage 2021 is motie 120 ingediend over de besteding van € 3,6 mln doorgeschoven middelen OV aan extra OV-aanbod. Via de [statenmededeling](#) over de exploitatieplannen 2023 is aangegeven hoe de middelen ingezet gaan worden voor het (geleidelijk) opschalen van de dienstregeling.
- Scenario's en een prioriteringssysteem zijn [uitgewerkt](#) in het kader van een bestuursopdracht naar aanleiding van het tekort in de programmering mobiliteit 2023-2042. Hiermee wordt een handreiking gedaan aan een nieuw college om te kunnen prioriteren.
- Als uitwerking van motie 124 zijn de Staten geïnformeerd over de resultaten van een [onderzoek naar een passend OV-aanbod](#) in Brabant.

4.De programmering

4.1 Algemeen

De mobiliteitsbegroting is opgebouwd uit 2 begrotingsprogramma's en ingericht om:

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

De Staten zijn [geïnformeerd](#) over een dreigend tekort op de mobiliteitsbegroting. Ook is daarin aangegeven hoe het evenwicht van de mobiliteitsbegroting kan worden hersteld. 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 terug herleid kunnen worden naar een wettelijke taak of regierol. Het pakket van de gedeelde diensten worden nog nader uitgewerkt.

Programma 08: Basisinfrastructuur Mobiliteit

- Mobiliteitsdata (gedeelde dienst)
- Verkeersveiligheid (gedeelde dienst)
- Beheer & onderhoud provinciale wegen
- Openbaar Vervoer

Programma 09: Ontwikkelagenda Mobiliteit

- SmartwayZ.NL
- 4 netwerken mobiliteitssysteem:
 - Provinciaal en rijkswegennet
 - OV-netwerk
 - (snel)fietsroutenetwerk
 - Goederencorridor
- Gebiedsopgaven en Regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's)

Schematisch:

programma 9: Ontwikkelagenda Mobiliteit	gebiedsopgaven en RMP's	Zuid-Oost	West	Noord-Oost	Hart van Brabant
	Brabantbrede strategische agenda	4 netwerken mobiliteitssysteem (beleidskader mobiliteit Koers 2030)			
programma 8: Basisinfrastructuur Mobiliteit		algemeen (o.a. data)	verkeers- veiligheid (BVVP)	beheer & onderhoud provinciale wegen (KOPI) dagelijks beheer & onderhoud	vervangings- investeringen
		Openbaar Vervoer (visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk)			

Hieronder wordt per begrotingsprogramma op hoofdlijnen inzicht gegeven in de programmering via invulling van het schema met projecten en provinciale bijdragen. Vanuit de financiële logica betreft het de op de meerjarige begroting (2024 – 2029) geraamde bedragen. De bedragen zijn exclusief realisaties en de voor 2023 geraamde bedragen en kunnen dus afwijken van het totale beschikbare projectbudget. Verderop worden de individuele onderdelen uit het schema nader uitgewerkt en beschreven.

Programmering Mobiliteit 2024-2043

Provincie Noord-Brabant

Gaan we doen
(lopende opgaven)

Willen we gaan doen
(nieuwe opgaven)



Regionale uitvoeringsagenda via gebiedsopgaven en RMP's

programma 9:
Ontwikkelagenda Mobiliteit (reserve)

Brabantbrede strategische agenda a.d.h.v. 4 netwerken

4.3.6. Gebiedsopgaven en regionale samenwerking (totaal € 346,0 mln)

Algemeen € 3,3 mln	Agenda West € 1,3 mln	Agenda Zuid-Oost € 244,0 ml	Agenda Noord-Oost € 75,7 mln	Agenda Hart van Brabant € 21,8 mln
-----------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------



4.3.5. OV-netwerk (totaal € 286,9 mln)

PHS Vught € 150,7 mln

Indexatie OV € 120 mln



4.3.5. Goederencorridor (totaal € 60,7 mln)

Wilhelminakanal € 60,7

4.3.2. Weginfrastructuur (totaal € 380,8 mln)

N65 Vught-Helvoirt
104,7 mln

prijsstijgingen
€ 69,2 mln

reconstructies provinciale wegen € 166,0 mln



4.3.4. (Snel-)fietsnetwerk (totaal € 47,9 mln)

Snel fietsroutes € 46,2 mln



4.3.1. SmartwayZ.NL (totaal € 345,7 mln)

N279 Veghel-Asten
€ 243,7 mln

Smart Mobility
€ 13,6 mln

De Run
€ 11,0 mln

A67
€ 38,7 mln



programma 8:
Basisinfrastructuur Mobiliteit (autonoom)



4.2.1. Algemeen (o.a. data en verkeersmanagement)
±€ 2,6 mln/jr

4.2.2. Verkeersveiligheid (BVVP)
±€ 1,1 mln/jr

4.2.3. Beheer & onderhoud provinciale wegen (KOPI - Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur)

dagelijks beheer & onderhoud
± € 11,1 mln/jr

groot onderhoud & vervanging
± € 30,5 mln/jr



4.2.4. Openbaar vervoer (visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk') ±€ 100,5 mln/jr

uitvoering OV-concessies ±
€ 95,5 mln/jr

ontwikkeling OV-concessies (reserve)
± € 3,4 mln/jr

transitie gedeelde mobiliteit (reserve)
± € 4,4 mln totaal



4.4 Reserveringen

Totaal € 384,3 mln

- Verbetering provinciale infrastructuur
- Spoorsprong
- Transitie gedeelde mobiliteit ((H)OV en mobiliteits hubs)
- Gedeelde diensten
- Mobiliteitspakketten stedelijke regio's
- Regionale Mobiliteitspakketten (RMP's)



4.2 Begrotingsprogramma 08: Basisinfrastructuur Mobiliteit (lopende opgaven)

Voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem is een stevige basis van een uitgebreid en op elkaar afgestemd netwerk van wegen, fietspaden en (H)OV nodig. De autonome groei van mobiliteit en de sterke economische positie van Noord-Brabant o.a. door de Brainportregio zorgen voor een toenemende druk op de provinciale infrastructuur en het openbaar vervoer. Met de verstedelijking en de woningbouwopgave zal de vraag naar mobiliteit alleen maar toenemen.

Binnen het begrotingsprogramma 08 zorgen we voor een goede basisinfrastructuur mobiliteit 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 op het gebied van mobiliteitsdata 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 de bijbehorende middelen autonoom en structureel op de meerjarige begroting geraamd en lopen mee in het provinciaal indexatiebeleid. Alleen de middelen voor de (door)ontwikkeling van het huidige OV en vernieuwing van het OV (transitie naar gedeelde mobiliteit) worden gedekt door middelen uit een reserve.

We zien aan aantal ontwikkelingen die de uitvoering van de basistaken beïnvloeden:

- Een te hoog aantal / stijgende trend van (dodelijke) verkeersslachtoffers in Brabant.
- Achterblijvende reizigersaantallen in het OV.
- Onzekerheid over (de snelheid van) het herstel van de reizigersaantallen.
- Grote financiële druk op het huidige OV als gevolg van een hoge (juridisch verplichte) indexatie.
- Een structurele doorwerking van de hoge indexatie van OV-concessies.
- Een noodzakelijke transitie van het huidige OV naar gedeelde mobiliteit.
- Leveringsproblemen en netschaarste in Brabant waardoor de uitrol van Zero Emissie in de knel komt.
- Groeiende (financiële) opgave van beheer en onderhoud provinciale wegen.
- Vertraging en meerkosten als gevolg van de stikstofproblematiek bij (infrastructurele) onderhoudsprojecten.
- Groeiend belang van data en digitalisering met een toename van de beheerlasten als gevolg.

4.2.1. Algemeen

€ 2,6 mln structureel per jaar

€	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Algemeen	318.699	318.699	318.699	318.699	318.699	318.699
Data en digitalisering	3.866.637	2.277.951	2.277.951	2.277.951	2.277.951	2.277.951
Krachtenbundeling Smart Mobility	2.912.838	0	0	0	0	0
Samenwerking duurzaam bouwen (Indusa)	385.960	200.000	200.000	250.000	0	0
Totaal lasten	7.484.134	2.796.650	2.796.650	2.596.650	2.596.650	2.596.650
Rijksbijdrage Krachtenbundeling Smart Mobility	1.179.447	0	0	0	0	0
Totaal baten	1.179.447	0	0	0	0	0
Totaal	6.304.687	2.796.650	2.796.650	2.846.650	2.596.650	2.596.650

Voor een effectief mobiliteitsbeleid is een goede basis met betrouwbare en tijdige mobiliteits- en verkeersdata cruciaal. Data en analyses worden steeds belangrijker en veelvuldig betrokken in de besluitvorming. Ook het gebruik van data bij aanleg, reconstructie en beheer van onze provinciale wegen, in het kader van verkeersmanagement en voor de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid neemt fors toe.

Via de [statenmededeling Krachtenbundeling Smart Mobility](#) zijn de Staten geïnformeerd over de tijdelijke intensivering naar aanleiding van de BO-MIRT afspraken en de vertaling van de datavisie naar het beleidsveld Mobiliteit.

Er is totaal € 5,0 mln extra (bovenop het structurele budget) ter beschikking gesteld uit de reserve Verkeer & Vervoer voor de doorontwikkeling van de data- en digitaliseringopgave. Het laatste deel hiervan is in 2024 geraamd voor de afronding van de doorontwikkeling. Daarna zal het accent meer liggen op het beheren en borgen van hetgeen ontwikkeld is.

Voor de [Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland](#) brengen Rijk en regio (Provincie / gemeenten) tot en met 2023 ieder € 1,5 mln per jaar samen. De Rijksbijdrage wordt per jaar beschikt. Vanwege de vertraging door o.a. corona en om zaken goed en zorgvuldig af te ronden is met de partners Rijk en regio afgesproken om deze middelen nog beschikbaar te hebben in 2024. Afspraken over een eventueel vervolg moeten nog worden gemaakt.

Daarmee is stevig ingezet op intensivering van datamanagement én de samenwerking in regionaal verband. Via shared services (gedeelde diensten) willen we efficiënt gebruik en de éénduidigheid van data Brabantbreed bevorderen. De komende tijd maken we afspraken met partners en regio welke gedeelde diensten we na 2023 gezamenlijk en structureel willen organiseren. Te denken valt daarbij aan o.a. verkeersmanagement, werkgeversaanpak, en smart mobility, etc.

Om duurzame infrastructuur te bevorderen is er het samenwerkingsverband Indusa met mede-overheden, het bedrijfsleven en bouwende Nederland om via initiatieven innovatie en duurzaamheid te stimuleren. Hiervoor zijn tijdelijke middelen (totaal € 1,5 mln) ter beschikking gesteld. De dekking is afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer.

4.2.2. Verkeersveiligheid **(BVVP, 2020) - € 1,1 mln structureel per jaar**

€	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verkeerveiligheid	2.387.823	1.104.823	1.104.823	1.104.823	1.104.823	1.104.823

De ontwikkeling van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers laat een negatieve trend zien. Brabant voert zelfs de landelijke lijst van het aantal verkeersdoden aan. Inzet op het verbeteren van de verkeersveiligheid in de provincie blijft dus de hoogste prioriteit, want ieder slachtoffer is er één te veel.

Het huidige beleid ligt vast in het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan ([BVVP, 2020](#)) en loopt tot en met 2023. Het provinciale verkeersveiligheidsbeleid sluit aan bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 waaraan de provincie zich geïnteresseerd heeft. Via een integrale benadering langs drie pijlers gedrag, handhaving en infrastructuur dragen we bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat doen we via een proactieve en risico-gestuurde aanpak. We streven in Brabant naar nul verkeersslachtoffers, want ieder slachtoffer is er één te veel. Verkeersveiligheid heeft daarom onze hoogste prioriteit. Op basis van het vastgestelde BVVP zijn tijdelijk extra middelen (totaal € 2,5 mln) toegekend ([PS 14/20](#)) voor de intensivering van de aanpak van verkeersveiligheid. Dit is toegevoegd aan het structurele meerjarige budget van € 1,1 mln en bedoeld voor niet-infrastructurele maatregelen, waaronder de proactieve risico-gestuurde aanpak, onderzoeken en projecten gericht op de BVVP-thema's, communicatie en de werkgeversbenadering. Het provinciale verkeersveiligheidsbeleid is in 2021 geëvalueerd door [ZRK](#) en [SWOV](#).

De Zuidelijke Rekenkamer heeft geadviseerd om de regierol nog sterker te pakken en in te vullen, maar ook om het gekozen beleid en ambities (de doelen) na het vigerend BVVP niet te veel te wijzigen. Ook het landelijke verkeersveiligheidsbeleid blijft tot 2030 hetzelfde. We pakken de verkeersonveiligheid aan met een nieuwe werkwijze, in plaats van reactief beleid (dat wil zeggen het aanpakken van ongevallenlocaties) zetten we nu in op proactief risicogestuurd beleid, gebaseerd op data (dat wil zeggen op basis van verkeersveiligheidsdata de grootste risico's inzichtelijk maken, en die risico's interveniëren). Conform landelijk beleid, hebben we tot 2025 de tijd om ervaring op te doen met deze nieuwe risicogestuurde werkwijze; dat is het moment dat iedereen conform deze aanpak moet werken. Voor de inwinning van risicogestuurde data wordt een Europese aanbesteding opgestart (later dan gepland door problemen met het invullen van capaciteit). De lasten komen pas in 2024 en derhalve wordt een voorstel gedaan om middelen op de begroting door te schuiven om aan de verplichtingen te kunnen voldoen.

De provincie voert hierop de regie namens de BVVP-partners. Tegelijkertijd merken we dat de BVVP-partners moeite hebben om invulling te geven aan de proactieve risicogestuurde aanpak, gebaseerd op data. Dit heeft als consequentie dat onze regierol en onze regisseursfunctie steeds belangrijker wordt. Willen we de BVVP-ambities in de komende jaren gaan realiseren, dan is een intensivering van deze regierol en regisseursfunctie een vereiste. Door de beschikbare programmamiddelen voor het BVVP deels om te zetten in capaciteit voor zowel 2023 (2 fte) als 2024 (3 fte) kunnen we hierop acteren en daarnaar handelen. Dit voorstel is gedaan in de 2^e bestuursrapportage 2022. Het huidige BVVP loopt tot 2024. Eind 2023 wordt het nieuwe BVVP (2024-2028) vastgesteld.

Vanuit de regierol faciliteren we de Brabantse regio's en -gemeenten in het uitvoeren van risicoanalyses, uitvoeringsagenda's en uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid, passend bij de nieuwe risicogestuurde aanpak. Zo stimuleren en faciliteren we verkeerseducatie op basisscholen (BVL), middelbare scholen (Totally Traffic) en op het Middelbaar Beroepsonderwijs (TT Projects). We hebben de campagne "Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers, jouw actie telt" gelanceerd om de Brabander aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid en het bieden van handelingsperspectief voor verkeersveilig gedrag. Ook worden diverse projecten uitgevoerd passend bij onze BVVP-thema's, zoals Doortrappen, SKIP ('Drugs, wat doet het met jou') in Oost-Brabant, de inzet van nieuwe handhavingsmiddelen (monocam, flexflitser) en het project 'Ogen op de weg', handhaving vanuit de onopvallende touringcar gericht op afleiding. Daarnaast maakt verkeersveiligheid onderdeel uit van de werkgeversaanpak van het Brabants Mobiliteitsnetwerk (BMN). Vanuit de RMP's dragen we bij aan gedragsinterventies en infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen in de regio's. Als gevolg van de beperkende maatregelen door corona en een capaciteitstekort zijn de extra middelen nog niet volledig besteed.

Het budget voor maatregelen op het gebied van het verbeteren van de verkeersveiligheid van de provinciale infrastructuur valt onder beheer & onderhoud provinciale wegen (4.2.3.) en is integraal onderdeel van de infrastructurele (onderhouds-)projecten. Als gevolg van stikstof is het wel steeds lastiger om verkeerskundige maatregelen mee te nemen in onderhoudsprojecten. De aanpassingen kunnen leiden tot een verandering in de verkeersstromen.

In het kader van de 1e tranche van de Impulsregeling Verkeersveiligheid (2020) van het Rijk is € 2,0 mln vrijgemaakt voor de (versnelde) aanpak van [kleinschalige maatregelen](#) in het kader van de verkeersveiligheid op provinciale wegen. Het Rijk draagt financieel 50% bij. Ook Brabantse gemeenten zelf kunnen gebruik van een vergelijkbare rijksregeling voor gemeentelijke infrastructuur. Deze 1e tranche is voor het provinciale areaal gebruikt voor het verbeteren van fietsoversteken, plaatsen van geleiderail en realisatie rotonden. Met de tweede tranche is in 2022 het plafondbedrag van € 385.000,- voor voorgenomen realisatie rotonde Deense Hoek N615. Naar verwachting zal in 2024 een derde tranche van deze rijksregeling worden opengesteld.

Daarnaast is voor lopende cofinancieringen vanuit het Rijk en andere maatregelen op de provinciale infrastructuur nog maximaal € 13 mln gereserveerd binnen de reserve Verkeer & Vervoer. Denk hierbij aan voorgenomen maatregelen zoals: realisatie rotonden N267, verbeteren kominrichting Grave (N324), verbeteren verkeersveiligheid zuidelijke aansluiting N397 op de A67, geleiding op kunstwerk N269 bij Hilvarenbeek, verbeteren voetgangersveiligheid bij busstation Loon op Zand (N261), veiliger inrichten bermen N625 bij 't Wild, verbeteren koude oversteken N277 en verbeteren/uitbreiden fietsoversteken. Eerder zijn bijvoorbeeld de oversteekbaarheid N289 nabij Zuidwesthoek College in Ossendrecht veiliger gemaakt, kominrichting Heense Molen (N257) uitgevoerd en met groen bermdoorrijdingen langs N283 voorkomen.

Ook is in 2022 een zogenaamde call van de regeling Bermmaatregelen N-wegen opengesteld. Hiervoor is € 870.000,- toegekend door het ministerie op basis van 25% cofinanciering. Het betreft maatregelen zoals verbeteren draagkracht bermen o.a. N605 en N268. Ook worden obstakels als masten en bomen afgeschermd met geleiderail en met groen voorkomen dat door bermen gereden wordt.

In het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) is in het kader van het bestuursakkoord afgelopen 3 jaar maximaal € 10 mln per jaar gereserveerd binnen de reserve Verkeer & Vervoer voor een gezamenlijk aanpak van de verkeersveiligheid (infrastructuur, voorlichting en educatie). Voor 2024 is in verband met het borgen van de continuïteit € 3,3 mln gereserveerd voor educatie (mensgericht, zie 4.3.6). In het nieuwe BVVP zal de regionale inzet op het gebied van verkeersveiligheid voor de komende jaren opnieuw bepaald worden.

4.2.3. Beheer & onderhoud provinciale wegen
(KOPI, PS 18/18 (herijking medio 2022)) – € 41,6 mln structureel per jaar

€	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Dagelijks beheer en onderhoud (exploitatie)	12.478.128	12.446.634	12.677.884	12.480.384	12.480.384	12.480.384
Groot onderhoud en vervanging (investering)	62.308.918	82.878.663	51.976.251	32.212.200	30.517.200	30.517.200
Totaal lasten	74.787.046	95.325.297	64.654.135	44.692.584	42.997.584	42.997.584
Inkomsten onderhoud	1.380.934	1.349.440	1.349.440	1.349.440	1.349.440	1.349.440
Totaal baten	1.380.934	1.349.440	1.349.440	1.349.440	1.349.440	1.349.440
Totaal	73.406.112	93.975.857	63.304.695	43.343.1448	41.648.144	41.648.144

De basis voor het huidige beleid van het beheer & onderhoud van provinciale infrastructuur is in 2018 vastgesteld in de Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur. In 2022 is het huidige beleid ([KOPI](#)) herijkt. In KOPI zijn de uitgangspunten en ambities op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid met het bijbehorende prijs- / kwaliteitsniveau vastgelegd. Bij de herijking is het uitgangspunt van werk-met-werk losgelaten. Door de stikstofproblematiek lopen de met reconstructies gecombineerde onderhoudsprojecten vertraging op en neemt het risico op achterstallig onderhoud toe. Voor onderhoudsprojecten kan de Handreiking Beheer en Onderhoud vanuit het Rijk worden gehanteerd. Door het uitstel / stopzetten van enkele reconstructies (bijvoorbeeld N284 en N629) kan het niet langer gegarandeerd worden dat achterstallig onderhoud niet voorkomt. De activiteiten om de kwaliteit van deze wegvakken weer terug op niveau te krijgen leiden tot meerkosten. Door de Porthos uitspraak (vervallen van de bouwvrijstelling) zijn bovendien aanpassingen nodig in de uitvoering (andere fasering, extra inzet elektrisch materieel) en leiden ook tot aanzienlijke meerkosten.

Het beheer & onderhoud van provinciale infrastructuur bestaat uit het dagelijks beheer en onderhoud (€ 12,5 mln exploitatie per jaar) en groot onderhoud en vervanging (€ 30,5 mln investeringskrediet per jaar). Vanaf 2022 is het investeringskrediet vanwege correctie voor indexatie structureel opgehoogd met € 3,4 mln van € 26 mln naar € 29,4 mln per jaar (onderdeel van 'schoon opleveren' bij de begrotingsbehandeling 2023).

We voeren groot onderhoud uit op de provinciale infrastructuur of complete vervanging van wegen 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. In 2022 is voor de afschrijvingslasten 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 vanaf 2024 mee in het provinciaal indexatiebeleid en daarmee is de indexatie van het structureel investeringskrediet geborgd. Bij de 2^e bestuursrapportage 2023 wordt de begroting 2024 geïndexeerd. Voor het structurele investeringskrediet betekent dat € 1.117.200,- per jaar en komt daarmee uit op € 30.517.200,- per jaar.

Onder het dagelijks beheer en onderhoud valt een drietal onderhoudprestatiecontracten (Onderhoud Prestatie Contract (OPC), Elektrotechnisch Prestatie Contract (EPC) en Installatie Prestatie Contract (IPC)). De contracten worden in voorjaar 2024 opnieuw gegund. Daarnaast valt hieronder de calamiteitenbestrijding en gladheidsbestrijding.

Voor extra ambities (bovenop KOPI) op het gebied verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid kan besloten worden bovenop het geplande onderhoud een weg of wegvak te reconstrueren. De extra investering wordt gedaan in het kader van de ontwikkelagenda mobiliteit (begrotingsprogramma 09) via een Brabantbrede en multimodale afweging. Voor deze extra ambities is indicatief een bedrag van € 50 mln voor 2022 – 2026 gereserveerd. De dekking hiervoor is afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer (zie 4.3.2.).

We zien de toekomstige onderhoudsopgave van provinciale wegen de komende jaren fors toenemen. De ontwikkeling is reeds aangekondigd bij KOPI ([PS 18/18](#)) en ook genoemd in de [statenmededeling](#) 'Voorkomen miljoenentekort mobiliteit'. Dat heeft te maken met:

- Uitbreiding van het areaal (bijvoorbeeld nieuwe verbinding N69)
- Opwaardering van het areaal (bijvoorbeeld N279 Veghel – 's-Hertogenbosch naar 2x2 en meer vangrails)
- De toegenomen complexiteit van de (onderhouds)opgave (o.a. door stikstof)
- Ouderdom van het areaal, met name van kunstwerken (o.a. bruggen en viaducten)
- In het verleden werden vaak onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met grootschalige reconstructies inclusief budget.
- De aanpassingen in de uitvoering vanwege stikstof leiden tot meerkosten.
- De kosten lopen extra hard op door sterk stijgende prijzen na de invasie in Oekraïne.

De financiële opgave denken we te kunnen oplossen door:

- Structureel extra budget (€ 3,4 mln per jaar) in verband met (reparatie van) de indexatie over de afgelopen jaren en de borging van de indexatie via het instellen van de egalisatiereserve.
- Structurele bezuiniging (jaarlijks) o.a. door een sober en doelmatig onderhoud en een andere wijze van onderhoud door innovatie (bijvoorbeeld sealen van asfaltdeklaag en groot onderhoud onderbrengen in meerjarige contracten per regio met een beperkt aantal aannemers).
- Een aantal wegvakken behoort niet tot het provinciaal hoofdwegennet op basis van het beleidskader Mobiliteit Koers 2030. Het ligt voor de hand om in overleg te treden met gemeenten om het eigendom van deze wegvakken over te dragen aan gemeenten. Daarmee verlagen we tevens de jaarlijkse structurele lasten van het beheer en onderhoud. Voor deze overdracht van wegen zijn € 20 mln tijdelijke middelen gereserveerd binnen de reserve Verkeer & Vervoer (zie 4.3.2.).

De uitvoering van het project 'het versneld vervangen van openbare verlichting langs provinciale wegen door LED' is opgestart. Doordat bij de aanvang van het project de aanbesteding vertraging heeft opgelopen en er vervolgens ook leveringsproblemen zijn geweest, zal de uitvoering doorlopen tot in 2024. Een klein deel zal nog later worden gerealiseerd, omdat dit onderdeel is van specifieke projecten.

Een overzicht van de (onderhouds)projecten is hieronder opgenomen:

Overzicht infraprojecten per 1 juli 2023

project	omschrijving	fase	verwachte realisatie	groot onderhoud & vervanging	reconstructie	totaal*
N270	Helmond - Deurne (Walsberg) km 18.965 - 25.300	planstudie-fase	2027	5.400.000	18.000.000	23.400.000
N284	Reusel - Hapert km 4.925 - 14.431	planstudie-fase	2030	19.440.000	25.264.671	44.704.671
N629	Oosterhout - Dongen km 1.000 - 4.863*	planstudie-fase	???	-	35.300.000	35.300.000
subtotaal planstudie-fase				24.840.000	78.564.671	103.404.671
N268	Dinteloord-Roosendaal km 1.000-10.957	contractfase	2024	9.300.000	-	9.300.000
N321	Grave - Cuijk km 2.000 - 11.154	contractfase	2025	9.050.000	-	9.050.000
N620	Best -Son km 1.000 - 5.685	contractfase	2025	1.650.000	-	1.650.000
N629	Oosterhout - Dongen km 1.000 - 4.863*	contractfase	2025	-	35.300.000	35.300.000
N639	Kom Chaam	contractfase	2025	2.760.000	-	2.760.000
N282	Snelfietsroute N282 km 3.000 - 15.000	contractfase	2026	-	3.321.377	3.321.377
N285	Klundert - Zevenbergen km 2.650 - 23.028	contractfase	2026	3.480.000	6.225.000	9.705.000
N285	Noordelijke randweg Zevenbergen	contractfase	2026	1.902.344	43.000.000	44.902.344
N389	Etten Leur - Zevenbergen km 1.000-6.700	contractfase	2026	7.454.757	9.950.000	17.404.757
N272	Beek en Donk - Gemert	contractfase	2028	7.592.681	14.000.000	21.592.681
subtotaal contractfase				43.189.782	111.796.377	154.986.159
N279	Veghel - Astén km 28.300 - 60.300	uitvoeringsfase	2023	5.330.000	-	5.330.000
N264	gehele wegvak (meerdere projecten)	uitvoeringsfase	2021-2027	4.092.870	26.270.000	30.362.870
N270	Deurne - Limburgse grens km 25.300 - 30.000	uitvoeringsfase	2024	14.800.000	14.300.000	29.100.000
N282	Rijen - Hulten - Reeshof	uitvoeringsfase	2024	10.700.000	19.696.957	30.396.957
N625	Lithoijen - Oss km 17.700 - 20.173	uitvoeringsfase	2024	2.917.040	1.280.000	4.197.040
N640	Oudenbosch - Etten Leur km 8.600 - 14.800	uitvoeringsfase	2024	6.700.000	-	6.700.000
N631	Rijen - Oosterhout	uitvoeringsfase	2025	8.015.996	16.148.224	24.164.220
subtotaal uitvoeringsfase				52.555.906	77.695.181	130.251.087
totaal				120.585.688	268.056.229	388.641.917

* N629 Oosterhout - Dongen kan in de huidige vorm niet doorgaan.

Meer informatie over de individuele wegenprojecten is te vinden via de link: [wegenprojecten in Brabant](#)

4.2.4. Openbaar Vervoer

'Gedeelde mobiliteit is maatwerk', PS 68/18 - € 100,5 mln structureel per jaar

€	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Concessies algemeen*	6.824.287	6.824.287	6.824.287	6.824.287	6.824.287	6.824.287
Concessie Oost	36.146.667	36.466.667	39.646.667	34.946.667	34.946.667	34.946.667
Concessie West	29.012.667	30.512.667	30.812.667	30.812.667	30.812.667	30.812.667
Concessie Zuid-Oost	24.416.000	24.416.000	24.416.000	24.416.000	24.416.000	24.416.000
Risico afdekking OV	0	2.000.000	2.000.000	1.500.000	0	0
OV-motie gelden	1.200.000	1.200.000	0	0	0	0
ZE-bussen	2.700.000	0	0	0	0	0
Totaal uitvoering OV lasten	100.299.621	101.419.621	103.699.621	98.499.621	96.999.621	96.999.621
Opbrengsten OV**	0	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Rijksbijdrage ZE-bussen	2.700.000					
Totaal uitvoering OV baten	2.700.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Totaal uitvoering OV	97.599.621	99.919.621	102.199.621	96.999.621	95.499.000	95.499.000
Ontwikkeling OV	7.062.497	6.465.000	6.375.000	6.025.000	3.425.000	3.425.000
Vernieuwing OV	1.490.000	1.415.000	1.500.000	0	0	0
Totaal ontwikkeling en vernieuwing OV	8.552.497	7.880.000	7.875.000	6.025.000	3.425.000	3.425.000
Totaal exploitatie	106.152.118	107.799.621	110.074.621	103.024.621	100.522.954	100.522.954
Ontwikkeling busremise	16.200.000	20.000.000	0	0	0	0
Totaal investering	16.200.000	20.000.000	0	0	0	0
Totaal	122.352.118	127.799.621	110.074.621	103.024.621	100.522.954	100.522.954

*Betreft o.a. € 3,1 mln Kleinschalig Vervoer (regiotaxi) en € 1,6 mln Sociale Veiligheid.

**Huuropbrengsten busremise Breda (= 1 op 1 verhoging budget concessie West).

Met de in 2018 vastgestelde 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:

- Regie op de uitvoering van vigerende concessies.
- (Door)ontwikkeling binnen de vigerende concessies.
- Transitie naar gedeelde mobiliteit o.b.v. de vastgestelde visie.

Voor het verzorgen van het OV binnen de huidige concessies is € 95,5 mln structureel geraamd op de begroting. Het budget is ontoereikend om aan de huidige contractuele verplichtingen van de concessies te voldoen, vooral als gevolg van de hoge indexatie. De Staten zijn [hierover](#) geïnformeerd. Er is een besluit genomen om dit mee te nemen in het eerstvolgende integrale afweegmoment.

De uitvoering van de OV-concessies staat dus fors onder druk. Dat is het gevolg van:

- Lagere reizigersaantallen: Het OV is hard geraakt door de corona-pandemie. Als gevolg van de beperkende maatregelen en lock-downs waren er fors minder reizigers. Het herstel van de reizigersaantallen blijft nog altijd achter (rond 75% van pré-corona) door o.a. thuiswerken en andere reisgedrag. Door de lagere reizigersopbrengsten en doorlopende kosten staan de vervoerders nog steeds onder druk.
- Stopzetten beschikbaarheidsvergoeding OV: Om het OV vanwege de vitale functie in het mobiliteitssysteem overeind te houden is er sprake geweest van een [beschikbaarheidsvergoeding](#) vanuit het Rijk voor de gederfde reizigersopbrengsten. Na 2022 is de beschikbaarheidsvergoeding gestopt ondanks dat de reizigersaantallen nog lager zijn en de reizigersopbrengsten nog verder achterblijven omdat vooral studenten (niet-betalend) terugkeren. Het herstel is nog steeds fragiel. Onder een aantal strenge voorwaarden kan nog wel een beroep gedaan worden op een extra vergoeding uit de transitieregeling. Alleen de vervoerder van de concessie Zuid-Oost heeft hier gebruik van gemaakt. De ontvangen rijksbijdrage en de aanvullende exploitatiesubsidie wordt in bij de 2^e bestuursrapportage (budgetneutraal) op de meerjarige begroting geraamd.
- Onzekerheid over de ontwikkeling van de reizigersaantallen op termijn: Het herstel van de reizigersaantallen laat zich lastig voorspellen. Dat maakt de situatie in het OV lastig en zeker voor nieuwe concessies. We verwachten dat het nog wel even duurt voordat de reizigersaantallen weer volledig op het niveau van voor corona zitten.

- Aflopende concessies: Een aantal concessies loopt af. Door de grote onzekerheid en de slechte marktomstandigheden zijn er landelijk veel aanbestedingen voor concessies uitgesteld. Landelijk zijn afspraken gemaakt om de aanbestedingen te spreiden vanwege het beperkte aantal spelers op de markt. Hierdoor wordt de kans op voldoende en goede aanbiedingen vergroot. In het kader hiervan is in 2021 de concessie West verlengd via een tweejarige [noodconcessie](#) tot en met medio 2025. De aanbesteding is opstart en het [Programma van Eisen](#) vastgesteld. In verband met de huidige onzekerheid is het nodig om in de aanbesteding extra garanties te bieden om verdere afschaling te voorkomen. Hiervoor is bij de begrotingsbehandeling 2023 € 5,5 mln ter beschikking gesteld ten laste van algemene middelen. In 2022 is ook [concessie Oost](#) met 2 jaar verlengd via een noodmaatregel tot eind 2026.
- Herverdeling SOV: De vergoeding voor de Student OV-kaart (SOV) wordt mogelijk landelijk herverdeeld op basis van de ontwikkeling in het aantal studenten. Als gevolg hiervan kan het zijn dat de vervoerders in Brabant minder ontvangen in de komende jaren.
- Sterk oplopende indexatie: Op basis van landelijke afspraken worden OV-concessies geïndexeerd tegen de actuele LBI-index. Deze in de concessies gehanteerde index is sinds vorig jaar sterk gestegen en wijkt af van de index van het provinciaal indexatiebeleid (CBS-index over afgelopen 4 jaar). Hierdoor ontstaat er een tekort van minimaal € 6 mln op de OV-concessies. De Staten zijn [hierover](#) geïnformeerd. Deze hoge indexatie heeft een structureel effect en heeft invloed op zowel de lopende concessies als de aanbesteding van nieuwe concessies. Het is de verwachting dat over 2023 wederom de LBI hoger zal liggen dan de provinciale indexatie en komt daarmee bovenop het structurele effect van 2022.
- Transitie naar gedeelde mobiliteit: Met de vaststelling van de OV-visie is gestart met de transitie naar gedeelde mobiliteit. Het aanbod zal dan een mix worden tussen traditioneel OV aangevuld met maatwerk oplossingen. De maatwerk oplossingen kunnen door publieke of private partijen worden aangeboden, of via maatschappelijke initiatieven tot stand komen. Mobiliteitshubs vormen de belangrijke schakels in het netwerk. Om te kunnen anticiperen op de ontwikkelingen in het OV is structureel € 3,4 mln per jaar beschikbaar binnen de lopende concessies en incidenteel € 2,4 mln beschikbaar binnen de reserves. Om het mobiliteitssysteem in Brabant ook in de toekomst betrouwbaar en duurzaam te kunnen laten zijn, zien we de transitie als één van de grootste opgaven voor Brabant. Corona heeft ook deze transitie niet makkelijk gemaakt. Binnen de reserve Verkeer & Vervoer zijn voor de transitie middelen gereserveerd (zie 4.3.3).
- Groei exploitatie a.g.v. schaa sprong OV: In het Toekomstbeeld OV 2040 ([TBOV 2040](#)) wordt het eindplaatje geschetst van het netwerk in Brabant. Om de beoogde schaa sprong te kunnen realiseren ontkomen we er niet aan om ook een grotere provinciale rol in de exploitatie te nemen. De benodigde middelen nemen hierdoor toe.

- Door het aanhouden van een aantal rijksprojecten voor onbepaalde tijd en de schuif naar de renovatie- en onderhoudsopgave bij Rijk zal de congestie rond steden toenemen en zal extra OV-ontwikkeling en exploitatie één van de weinige oplossingen zijn.

De OV-visie gaat uit van een vraaggericht OV. Dat betekent een passend aanbod met veel OV op plaatsen en momenten dat er vraag is en maatwerkoplossing op plaatsen en tijdstippen als er minder vraag is. Zo houden we het OV ook betaalbaar. Tijdens en na de corona-pandemie is het OV gericht (maximaal 10%) afgeschaald. De reizigersaantallen zijn nog altijd niet terug op niveau en opschalen is nog niet aan de orde geweest op basis van de vraag naar OV. Er zijn [transitieplannen](#) opgesteld met afspraken over opschaling bij toenemende reizigersaantallen. Bij de 2^e bestuursrapportage 2021 is een [motie](#) ingediend over de inzet van doorgeschoven middelen voor extra OV-aanbod bij toenemende reizigersaantallen. Deze middelen worden ingezet vanaf het 3^e kwartaal 2023 voor het geleidelijk opschalen van de [dienstregeling 2023](#). Eerder opschalen op een betrouwbare en bestendige manier is niet mogelijk door personeelstekorten bij de vervoerders.

Op basis van motie 124 is onderzoek naar een passend niveau van het OV in Brabant gedaan. De [resultaten](#) van het onderzoek zijn gedeeld met de Staten en vormen input voor een bestuurlijke afweging.

Tenslotte willen we het OV in Brabant verder verduurzamen via het elektrificeren van de bussen. Normaal doen we dat via afspraken in nieuwe concessies. Oorspronkelijk was het streven 100% elektrisch in 2025. Doordat we twee concessies hebben moeten verlengen via een noodmaatregel en de aanbestedingen voor de nieuwe concessies zijn uitgesteld verschuift het einddoel naar 2027. Dit is nog altijd eerder dan de landelijke afspraak van 2030. Ook zijn er aanvullende afspraken gemaakt in de noodconcessie West-Brabant en Oost-Brabant en stromen er versneld extra elektrische bussen in. Het groeipad ziet er nu als volgt uit:

% Zero emissie in concessies	2024	2025	2026	2027
Nieuwe streefwaarden	40%	75%	90%	100%

Een belangrijk onderdeel van deze afspraken is ook de realisatie (2025 met start nieuwe concessie) van een [busremise Breda](#) ten behoeve van concessie West. Hiermee wordt naast verduurzaming ook de continuïteit van de concessies gewaarborgd. Ook in Roosendaal worden afspraken gemaakt over een perceel op een strategische locatie voor een remise. De huur van de remises wordt als voorwaarde in de aanbesteding meegegeven en zorgt daarmee tegelijkertijd voor een gelijk speelveld. Hierdoor wordt een beter aanbestedingsresultaat verwacht. De extra huuropbrengsten vloeien terug naar het budget voor de betreffende OV-concessie. Het borgen van de continuïteit en van de verduurzamingsopgave door het innemen van posities in remises (inclusief stroomaansluiting) kan op meer plaatsen gaan spelen, bijvoorbeeld in Eindhoven en Helmond ten behoeve van de concessie Zuid-Oost.

4.3 Begrotingsprogramma 09: Ontwikkelagenda Mobiliteit (lopende opgaven)

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

Brabant staat voor een enorme mobiliteitsopgave:

- De [verstedelijking](#) en de woningbouwopgave kan niet zonder een mobiliteitsopgave. Door de autonome groei en de verdichting neemt de vraag naar mobiliteit de komende jaren flink toe. Daarvoor is een verschuiving naar actieve en gedeelde vormen van mobiliteit (mobiliteitstransitie) nodig. De inzet ligt vast in het Toekomstbeeld OV 2040 ([TBOV 2040](#)) en het Brabants Toekomstbeeld Fiets ([BTF](#)) als uitwerking van het [beleidskader mobiliteit Koers 2030](#).
- Door de stikstofproblematiek kan een aantal geplande wegenprojecten niet op korte termijn uitgevoerd worden, zowel op rijkswegen als provinciale wegen. Om de impact van het tijdelijk aanhouden van deze projecten te verminderen, is extra inzet nodig om de mobiliteitstransitie te versnellen. Projecten die (met aanpassingen en/of aanvullende maatregelen) wel doorkunnen, worden flink duurder.
- De ontwikkeling van de Brainportregio als belangrijke banenmotor van de Nederland.

Deze opgave komt bovenop de eerder genoemde uitdagingen binnen begrotingsprogramma 08 bij de uitvoering van OV-concessies (jaarlijks structureel tekort van minimaal € 6 mln) en de druk op de begroting voor het beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur.

Daarnaast zien we:

- Een stapeling van risico's in projecten: nasleep van corona, onzekerheid en meerkosten als gevolg van stikstof en structurele hogere prijzen na de invasie van Oekraïne.
- Minder cofinanciering door een afname van de financiële middelen bij partners als Rijk en gemeenten. Het Rijk heeft zelfs aangekondigd de financiering van de aanpak van een aantal knelpunten op rijksprojecten weg te halen en te verschuiven naar de renovatie- en onderhoudsopgave. Deze rijksprojecten zijn daarmee niet langer gedekt.
- Een afname van de beschikbare middelen voor mobiliteitsontwikkeling na 2030 (1/3 van het huidige niveau) doordat de toevoeging aan de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF) afloopt.

We willen flexibel programmeren op basis van een Brabantbrede en multimodale afweging. 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, wordt door de recente ontwikkelingen een steeds belangrijker 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. De afspraken tussen Rijk en provincie worden voornamelijk gemaakt tijdens het jaarlijks BO-MIRT met de minister. Afspraken met de gemeenten (inclusief doorvertaling van de BO-MIRT afspraken) vertalen we naar gezamenlijke Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's), waarin de provincie gebiedsgericht samenwerkt met de regio's aan de realisatie van de gezamenlijke opgaven. Tijdens de ontwikkeldagen eind 2022 zijn de meerjarige uitvoeringsafspraken vastgelegd in [pakketten \(RMP 2023\)](#) per regio.

In de programmering maken we onderscheid in lopende opgaven enerzijds en nieuwe opgaven op basis van harde bestuurlijke toezeggingen en/of 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 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 weginfrastructuur (4.3.2.), het OV-netwerk (4.3.3.), het (snel)fietsnetwerk (4.3.4) en de goederencorridor (4.3.5). De netwerkkaarten zijn gekoppeld aan de uitvoeringsdocumenten KOPI, OV-visie en het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040), het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF) en de Toekomstagenda goederenvervoercorridors 2030. Op basis van uitwerking en afspraken worden vanuit deze reserveringen multimodale gebiedspakketten, voornamelijk gericht op mobiliteitstransitie, en Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) samengesteld. Deze afspraken worden gepresenteerd in 4.3.6. Het uitvoeringsprogramma SmartwayZ.NL (4.3.1.) zien we als aparte realisatie-opgave.

Per onderdeel wordt het restant budget gepresenteerd, zijnde wat er van het oorspronkelijke op de meerjarige begroting geraamde budget nog resteert (in dit geval begroting 2024-2029) en wat er binnen de reserves nog gereserveerd is voor de opgave.

Naar aanleiding van het tekort in de [programmering mobiliteit 2023-2042](#) is er een bestuursopdracht geformuleerd op welke wijze prioritering van projecten en opgaven kan worden gemaakt om het tekort terug te dringen. De [resultaten](#) zijn gedeeld met de Staten en vertaald naar de indeling van deze programmering.

4.3.1. SmartwayZ.NL

€ 345,7 mln

Voor het uitvoeringsprogramma SmartwayZ.NL ter verbetering van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland is in 2016 een provinciale bijdrage van € 347,45 mln ter beschikking gesteld ([PS 34/16](#)). Hierin is besloten tot een gezamenlijke adaptieve aanpak én financiering van een maatregelenpakket met een aantal deelopgaven om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren (totaal € 937 mln.).

In 2018 is daaraan nog het separate besluit (op basis van een motie) over de Slimste oplossing A58 Tilburg – Breda (totaal € 70 mln.) toegevoegd. Voor de provincie betekent dat een bijdrage van € 24 mln inclusief BTW (€ 20 mln exclusief BTW).

Totaal overzicht:

x € mln.	Rijk (incl BTW)	Noord-Brabant (excl BTW)	Limburg (excl BTW)	Totaal
Werkbudget	2,45	2,45	0,10	5,00
ITS / Smart Mobility*	30,00	25,00	4,00	59,00
InnovA58**	400,00			400,00
Slimste oplossing A58 Tilburg - Breda	50,00	20,00		70,00
MIRT-verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken	150,00	55,00	3,00	208,00
A2 Randweg Eindhoven				MIRT-onderzoek
A2 Weert - Eindhoven				MIRT-onderzoek
N279 Veghel - Asten		265,00		265,00
Totaal***	632,45	367,45	7,10	1.007,00

*exclusief € 40 mln. financiering door marktpartijen

**InnovA58 bestaat uit verbreding A58 Tilburg – Eindhoven en A58 Galder – St.-Annabosch.

***exclusief Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant

Onder de uitvoering van het programma SmartwayZ.NL is later nog een aantal zaken gehangen:

- [Bereikbaarheidspakket De Run Veldhoven](#) (totaal € 47,8 mln, waarvan € 12,5 mln exclusief BTW provincie Noord-Brabant)
- [Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023](#)
- BO-MIRT afspraak MIRT-onderzoek Brainport (3 x € 1 mln. Rijk, provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven)

Voor deze onderdelen zijn separate overeenkomsten gesloten en staan qua financiering los van het initiële besluit over Bereikbaarheid Zuid-Nederland.

Het Rijk heeft een groot aantal rijksprojecten voor onbepaalde tijd on-hold gezet, waaronder ook de A58 Galder – St.-Annabosch, A58 Tilburg - Breda en A67 van het programma SmartwayZ.NL. Alleen A58 Tilburg – Eindhoven staat op de lijst van prioritaire projecten. De uitvoering hiervan ligt primair bij het Rijk. Niet alleen het stikstofvraagstuk levert problemen op, maar ook de prijsstijgingen hebben invloed op de mate van realiseerbaarheid. Daarnaast heeft het Rijk aangekondigd een groot deel van deze projectbudgetten te verschuiven naar de renovatie- en onderhoudsopgaven. De provincie zal de komende tijd moeten afwegen wat dit betekent voor de lopende toezeggingen voor een provinciale bijdrage in deze projecten en/of de grotere opgaven waar deze projecten onderdeel van uit maken.

Het PIP voor de N279 Veghel – Asten is door de RvS vernietigd. Samen met de regio is een [ontwikkelperspectief](#) opgesteld om te onderzoeken wat wel kan. Draagvlak is hierbij een belangrijk aspect. Uitgangspunt is dat het restantbudget in beginsel leidend is. De verlenging van de tijdelijke capaciteit voor het project moet ook hieruit worden gedekt.

Gedragsmaatregelen en Smart Mobility toepassingen zijn een belangrijk onderdeel van de totale aanpak. Het programma SmartwayZ.NL is een proeftuin voor het ontwikkelen, testen en opschalen van nieuwe concepten en innovaties.

Voor de voortgang van het programma wordt verwezen naar de [12e voortgangsrapportage SmartwayZ.NL](#).

Tijdens het BO Leefomgeving 2022 is het verstedelijkingsakkoord voor de Brainportregio (voor o.a. het realiseren van de woningbouwopgave) ondertekend. Om daarnaast ook de mainportstatus van de Brainportregio mogelijk te maken is een forse mobiliteitsopgave nodig. Rijk en regio hebben beiden het belang hiervan onderkend.

Bij het [BO-MIRT 2022](#) zijn definitieve (financiële) afspraken gemaakt over een eerste no-regret korte termijn maatregelenpakket A2/N2, HOV4, de Multimodale Knoop Eindhoven en een update van de studie HWN/OWN (hoofdwegenet / onderliggend wegennet). Basis hiervoor is het [MIRT-onderzoek Brainport](#) uit 2020 uitgewerkt langs de 4 thema's verstedelijkingsakkoord voor gebied Eindhoven, ontwikkelperspectief voor de multimodale knoop Eindhoven, de mobiliteitstransitie Brainport en een studie naar het hoofd- en onderliggend wegennet Brainport regio. Het verstedelijkingsakkoord Eindhoven is op basis van de verstedelijkingsstrategie voor stedelijk Brabant. Het woonvraagstuk wordt in samenhang bekeken met de (duurzame) mobiliteitsopgave waarvan OV, mobiliteitshubs en fiets een belangrijke pijlers zijn. Een eerste tranche in het kader van het korte termijn pakket A2/N2 wordt via het RMP Zuid-Oost 2023 overgemaakt. Voor de totale mobiliteitsopgave Brainport is t/m 2043 nog een totaal € 170 mln gereserveerd (zie 4.3.6.).

onderwerp	restant budget	gereserveerd	totaal
Werkbudget	0	0	0
ITS / Smart Mobility	13.602.967	0	13.602.967
InnovA58*	14.140.000	0	14.140.000
A58 Tilburg-Breda o.b.v. motie	0	24.000.000	24.000.000
A67	38.660.000	0	38.660.000
N279 Veghel-Asten Smart Mobility	4.500.000	0	4.500.000
Exploitatie	70.902.967	24.000.000	94.902.967
N279 Veghel-Asten	239.234.104	0	239.234.104
Investerings	239.234.104	0	239.234.104
Totaal SmartwayZ.NL	310.137.071	24.000.000	334.137.071
Bereikbaarheid De Run	11.000.000	0	11.000.000
Krachtenbundeling Smart Mobility	248.204	0	248.204
MIRT-onderzoek Brainport	339.000	0	339.000
Totaal aanvullende afspraken	11.587.204	0	11.587.204
Totaal programma SmartwayZ.NL	321.724.275	24.000.000	345.724.275

*Reservering voor aankoop stikstofrechten uit restbudget A67

4.3.2. Weginfrastructuur

€ 411,4 mln

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, forse 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. Het tijdelijk pauzeren van de vergunningverlening in Brabant in het kader van de Natuurdoelanalyses (NDA's) maakt het alleen maar lastiger. Toch zijn we erin geslaagd een viertal projecten weer op te starten (link naar statenmededeling opnemen). Alleen de reconstructie van de N629 Dongen – Oosterhout kan in zijn huidige vorm niet worden uitgevoerd. Het 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 gereserveerde middelen kunnen dus niet zondermeer vrijvallen.

De provincie heeft voor het Rijk de reconstructie van de rijksweg N65 Vught – Helvoirt op zich genomen om het project sneller te kunnen uitvoeren en daarmee interferentie met PHS Vught te voorkomen. Het werk was reeds gegund, maar eind 2022 heeft de RvS de gemeentelijke bestemmingsplannen vernietigd. Er is nu een bestuurlijke taskforce of én hoe nu verder.

De uitvoering van het project A27 inclusief Hooipolder ligt bij het Rijk. De provinciale bijdrage in het knooppunt Hooipolder (€ 8,2 mln) is reeds in 2019 aan RWS overgemaakt. Daarnaast is er € 5,0 mln beschikbaar gesteld aan de regio voor het Hooipolder Plusplan voor het onderliggende wegennet en de verbetering van de leefbaarheid van de omliggende kernen. Tracébesluit is definitief en de realisatie van de verbreding van de A27 start dit jaar inclusief de versnelde aanpak van knooppunt Hooipolder (oplevering 2026). In het verlengde hiervan is er intentieverklaring getekend over het streefbeeld van een hoogwaardige OV-verbinding in de vorm van Bus Rapid Transit (BRT) op de lijn Breda – Gorinchem – Utrecht. Afspraak is om te proberen gedurende de werkzaamheden een zo goed mogelijk OV in stand te houden én het concept van BRT in de praktijk uit te rollen met de realisatie van de werkzaamheden. (zie ook 4.3.3).

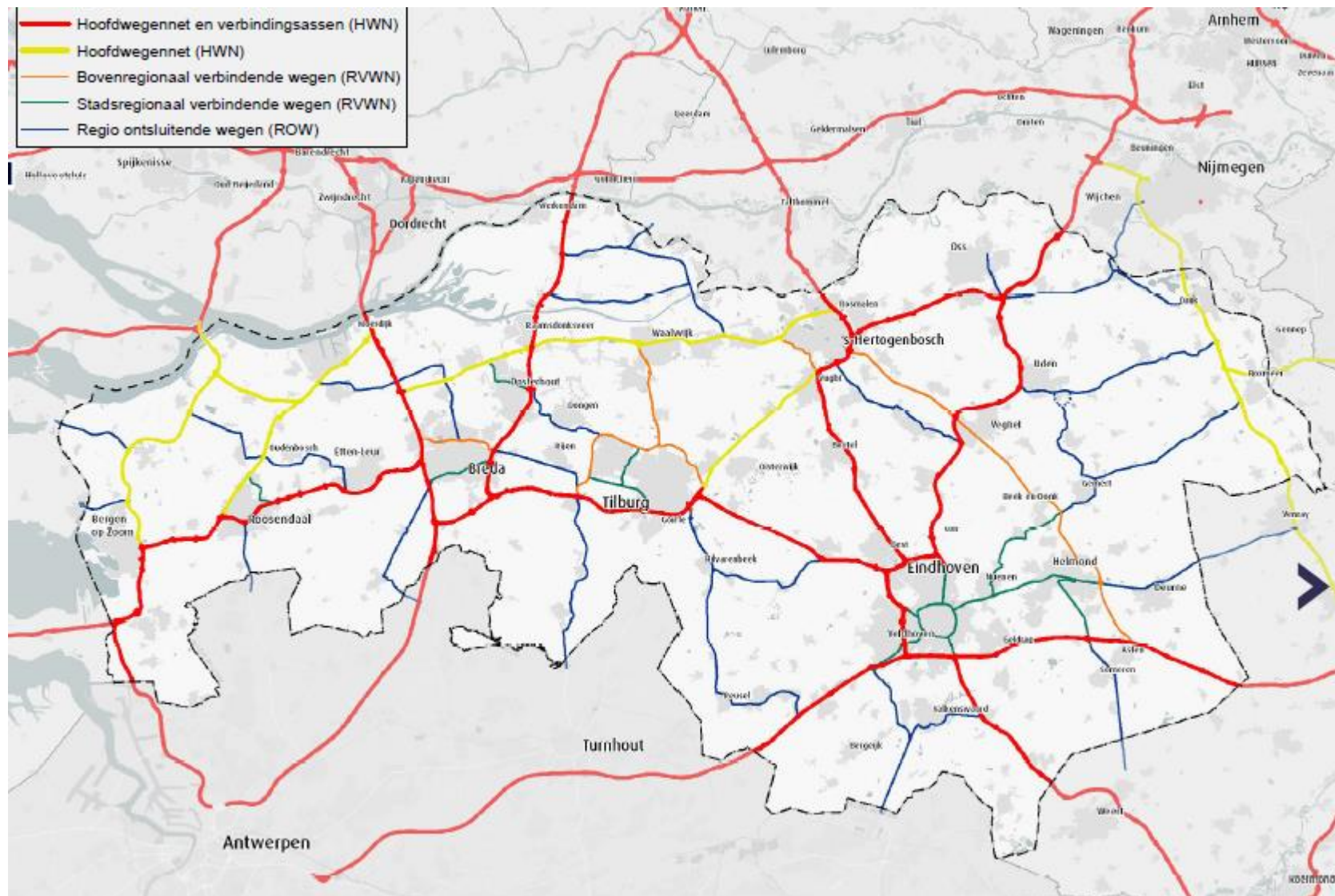
Voor het realiseren van de ambities op het gebied van het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming o.b.v. het uitvoeringsdocument KOPI is een reservering gemaakt binnen de reserve. Daarnaast is € 20 mln gereserveerd voor de overdracht van provinciale wegen aan gemeenten die op basis van de functie niet tot het provinciale netwerk behoren. Daarmee worden ook de structurele jaarlijkse lasten van het beheer en onderhoud verlaagd.

Onderwerp * *	restant budget	gereserveerd	totaal
N65*	70.702.982	34.000.000	104.702.982
Knooppunt Hooipolder (A27)	0	0	0
Exploitatie	70.702.982	34.000.000	104.702.982
Reconstructies provinciale wegen (t.l.v. reserve)	166.033.886	0	166.033.886
Verbetering verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming (KOPI, oorspronkelijk € 50 mln)	0	32.696.000	32.696.000
Overdracht provinciale wegen (oorspronkelijk € 20 mln)	0	20.000.000	20.000.000
Komomleidingen (oorspronkelijk € 35 mln)	0	18.000.000	18.000.000
Kleinschalige verkeerskundige maatregelen (KVM, oorspronkelijk € 15 mln)	2.998.849	10.454.000	13.452.849
Meerkosten N264	0	5.400.000	5.400.000
Aansluiting N279 op De Dubbelen	0	2.000.000	2.000.000
Prijsstijgingen (infra) projecten (oorspronkelijk € 100 mln)	23.155.000	46.000.000	69.155.000
Investering	192.187.735	134.550.000	326.737.735
Totaal	262.890.717	168.550.000	431.440.717

*Provinciaal aandeel, exclusief de gemeentelijke bijdragen en Rijksbijdrage.

**N279 Veghel - Asten in SmartwayZ.NL

Wegenkaart provincie Noord-Brabant:



4.3.3. OV-netwerk ((H)OV, spoor en mobiliteitshubs)

€ 342,3 mln

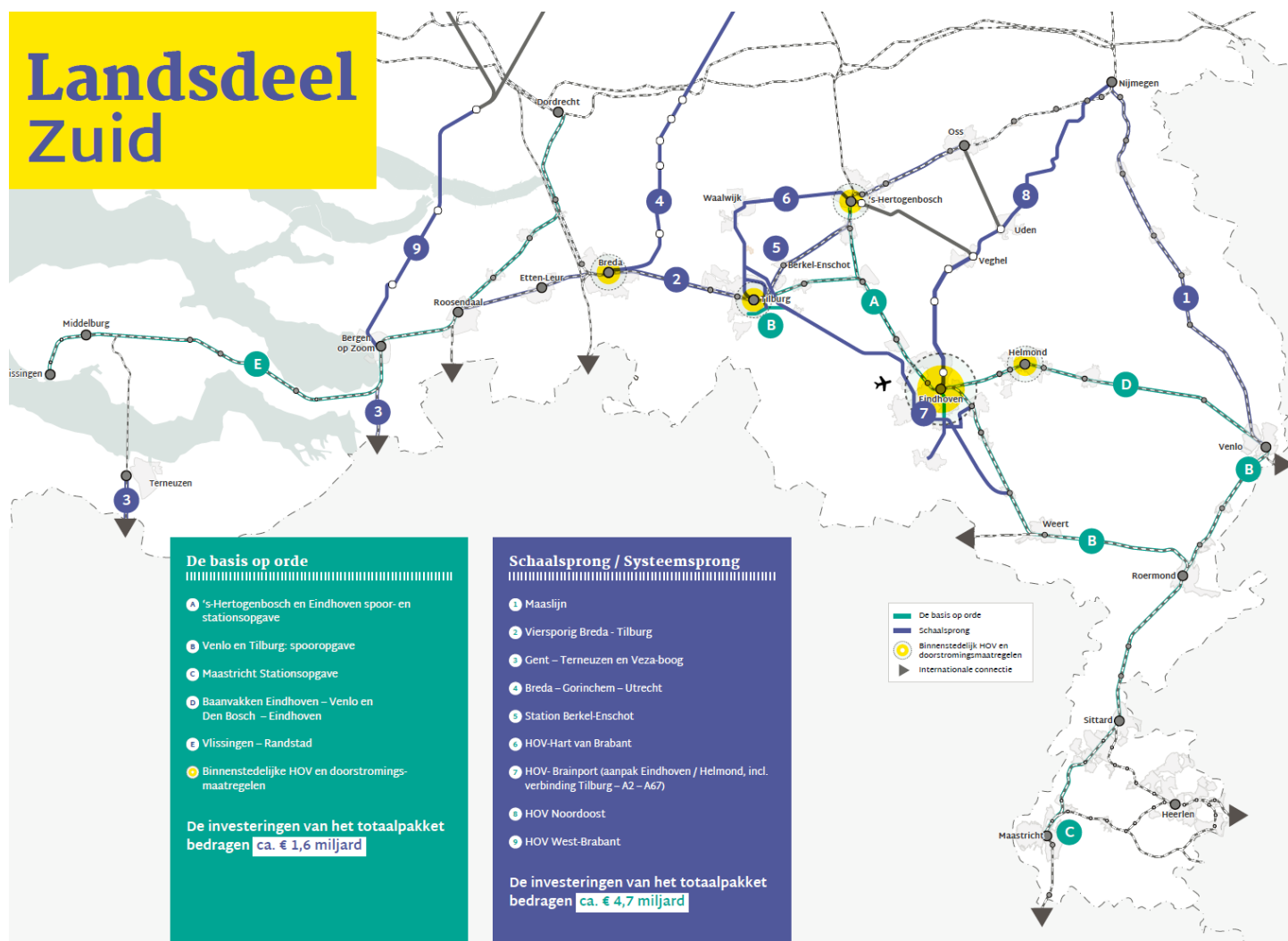
Onderwerp * *	restant budget	gereserveerd	totaal
algemeen	750.000	0	750.000
PHS Vught	146.193.375	4.500.000	150.693.375
Spoorknooppunt 's-Hertogenbosch (MIRT)*	0	10.000.000	10.000.000
Transitie gedeelde mobiliteit (oorspronkelijk € 28 mln)	0	22.891.500	22.891.500
Spoorsprong OV (oorspronkelijk € 35 mln)	0	28.500.000	28.500.000
Tijdelijke effecten corona op OV (oorspronkelijk € 20 mln)	0	9.500.000	10.500.000
Terugvaloptie hoge indexatie OV-concessies (€ 6 mln per jaar)***	0	120.000.000	
Risico-afdekking concessie West (oorspronkelijk € 5,5 mln)	0	0	0
Exploitatie	146.943.375	195.391.500	342.334.875
Totaal	146.943.375	195.391.500	342.334.875

*Bestaande afspraak spoorknoop 's-Hertogenbosch onderdeel van RMP (zie 4.3.6.).

**Afspraken over Eindhoven / Brainport onderdeel van gebiedsopgaven en RMP's (zie 4.3.6.) en SmartwayZ.NL (zie 4.3.1.).

***Structurele taken / lasten ook structureel financieren, dus ten laste van algemene middelen. Vanwege de juridische verplichting voor nu een risico-reservering voor de terugvaloptie in de programmering opgenomen.

De basis voor de ontwikkeling van het OV-netwerk is vastgesteld in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040 voor het landsdeel Zuid:



Voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Vught is op basis van een nieuwe bestuursovereenkomst bij de 1^e bestuursrapportage 2021 € 20 mln extra beschikbaar gesteld. De Staten zijn hierover eerder geïnformeerd middels een [statenmededeling](#). Een eerder verstrekte begrotingssubsidie aan het Rijk wordt ingetrokken en de provincie wordt rechtstreeks opdrachtgever aan ProRail in verband met BTW-issues. Het budget voor het provinciale aandeel is op de meerjarige begroting geraamd. Het [tracébesluit](#) is na de uitspraak van de RvS eind 2022 nagenoeg onherroepelijk. De huidige planning richt zich op het afronden van de werkzaamheden in 2030. In 2024 wordt begonnen met de aanleg en ingebruikname van het tijdelijk spoor. De uitvoering ligt primair bij het Rijk. Op basis van de afspraken uit de Bestuursovereenkomst is de provinciale bijdrage t/m 2022 geïndexeerd. Het budget is taakstellend, maar de provincie is in beginsel één van de risicodragende partijen.

In het kader van de ontwikkeling van 's-Hertogenbosch tot spoorknooppunt wordt een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Eerder is daar reeds € 7,5 mln op de meerjarige begroting geraamd (zie 4.3.6.). Voor de vervolgspraken is € 10 mln gereserveerd in de reserve.

Belangrijk in de transitie naar gedeelde mobiliteit is de ontwikkeling van de HOV-structuur en mobiliteitshubs als verbindende schakels tussen de verschillende modaliteiten. Hiervoor is totaal € 28 mln gereserveerd in de reserve Verkeer & Vervoer, waarvan nog € 22,9 mln resteert. Via afspraken in de Regionale Mobiliteitsprogramma's worden deze middelen toegekend aan concrete projecten.

Voor het realiseren van de woningbouwopgave en de verstedelijking is een flinke mobiliteitstransitie nodig. Belangrijk daarin is de sporspong van het OV. Voor deze opgave is totaal € 35 mln gereserveerd in de reserve, waarvan nog € 28,5 mln resteert. Een belangrijke ontbrekende schakel is Breda - Utrecht. De Staten zijn onlangs geïnformeerd over de stappen op weg naar het Bus Rapid Transit concept [Breda - Gorinchem - Utrecht](#).

De coronapandemie heeft veel effect gehad op het OV en nog steeds. Om ervoor te zorgen dat het OV voldoende overeind blijft om weer te kunnen opschalen als de reizigersaantallen daartoe aanleiding geven (nu ongeveer 78% t.o.v. 2019) en te blijven werken aan de ambities is voor de komende vier jaar € 20 mln gereserveerd. Daarvan is recent € 6,5 mln ingezet voor de noodconcessie Oost. De Staten zijn [hierover](#) geïnformeerd.

Vanwege de onzekerheid rondom (de snelheid van) het herstel van de reizigersaantallen is het voor vervoerders lastig om een goed aanbod te doen voor aanbestedingen van nieuwe OV-concessies met een looptijd van 10 jaar. Voor de aanbesteding van de concessie West zijn bij de begrotingsbehandeling 2023 € 5,5 mln extra middelen ter beschikking gesteld (gestort in de reserve Verkeer & Vervoer) om dit risico voor de vervoerder gedeeltelijk af te dekken en tegelijkertijd te zorgen voor een prikkel om op te schalen aan de aantallen daarom vragen. Deze middelen worden bij de 2^e bestuursrapportage 2023 op de meerjarige begroting geraamd om in te kunnen zetten bij de lopende aanbesteding voor concessie West.

Ten slotte is er een nieuwe reservering opgenomen voor de hoge indexatie van de OV-concessies. Op basis van landelijke afspraken worden OV-concessies verplicht geïndexeerd tegen de actuele LBI-index en deze is flink hoger dan de indexatie van de provinciale begroting (CBS-index over afgelopen 4 jaar). Hierdoor ontstaat er een structureel jaarlijks tekort van minimaal € 6 mln per jaar. Ook voor 2023 verwachten we dat de indexatie op basis van LBI hoger zal uitvallen dan de indexatie van de provinciale begroting en dit komt bovenop het structurele effect van 2022. Zonder aanvullende middelen zal hiervoor een reservering voor opgenomen moeten worden, omdat dit een juridische verplichting is op basis van contractuele afspraken in de OV-concessies. Voor nieuw af te sluiten OV-concessie wordt het uitgangspunt van de OV-visie gehanteerd van een gelijkwaardig OV-aanbod.

4.3.4. (Snel-)fietsnetwerk

€ 67,5 mln

Fiets vormt een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem en in de mobiliteitstransitie. De ambities op het gebied van fietsstimulering (programma Fiets in de Versnelling) zijn onderdeel van de het beleidskader Mobiliteit Koers 2030. De ambities zijn uitgewerkt in een gezamenlijk uitvoeringsdocument met de regio: het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF). Via fietsinfrastructuur, het realiseren van fietsenstallingen en via fietsstimulering werken we gezamenlijk aan de ambities op het gebied van fiets. Het programma was tijdelijk gefinancierd voor de afgelopen bestuursperiode en de dekking was afkomstig uit de reserve Verkeer & Vervoer. Voor het continueren van de inzet van het programma Fiets (structureel) is in het kader van de programmering mobiliteit een reservering gemaakt en maakt onderdeel uit van de discussie over gedeelde diensten (op basis van de regierol). In 2023 wordt er langs de provinciale weg N285 een stuk van 500 meter fietspad aangelegd met zonnepanelen in het wegdek. Dit project maakt onderdeel uit van de landelijke pilot 'Zon op infra'.

onderwerp	restant budget	gereserveerd	totaal
Fiets in de Versnelling	1.700.000	19.600.000	21.300.000
Snelfietsroutes 1 ^e en 2 ^e tranche	13.000.000	0	13.000.000
Snelfietsroutes via RMP (oorspronkelijk € 45 mln)	0	33.235.500	33.235.500
Exploitatie	14.700.000	52.835.500	67.535.500
Totaal	14.700.000	52.835.500	67.535.500

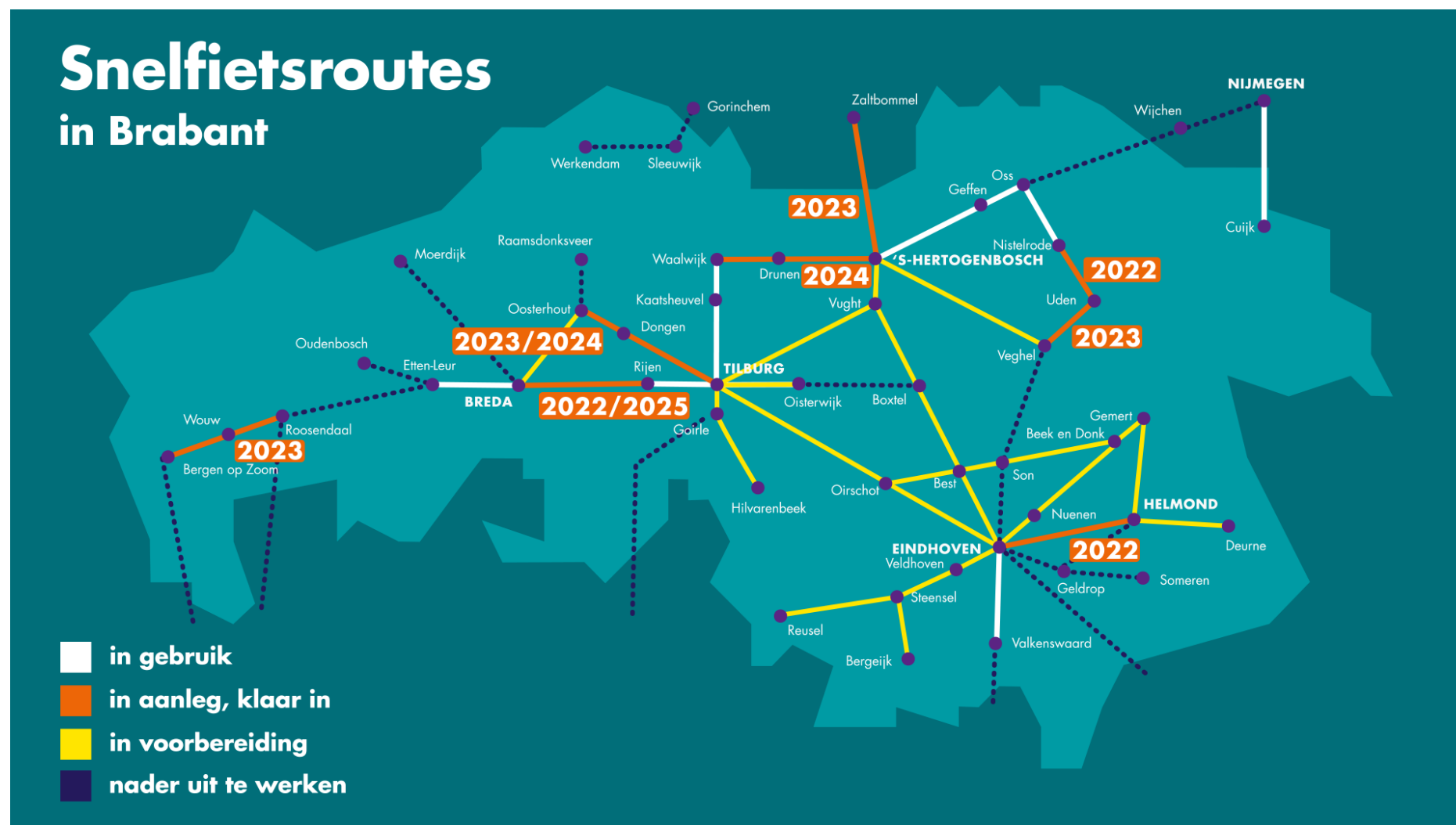
De provincie is daarom volop bezig om, vaak samen met gemeenten, een uitgebreid netwerk van snelfietsroutes aan te leggen. Daartoe is bij het uitvoeringprogramma Fiets in de Versnelling 2016-2020 ([PS 59/16](#)) € 35 mln ter beschikking gesteld. In 2018 is op basis van de [voortgang](#) het totale bedrag opgehoogd tot € 62 mln op basis van specifieke routes. In tegenstelling tot wegenprojecten blijkt in de praktijk de stikstofproblematiek voor fietsprojecten mee te vallen. Het betreft vaak kleinere projecten die meestal snel uitgevoerd kunnen worden en zonder het instellen van een omleiding. Toch zien we vertraging optreden door de toename van de bezwaar- en beroepprocedures, omdat sinds 2021 beroep zonder zienswijze mogelijk is. In 2020 is Cuijk - Nijmegen opgeleverd en in 2021 Tilburg - Waalwijk. Met Rijen - Tilburg is het eerste deel van Breda - Tilburg opgeleverd in 2022 en in 2023 is Uden - Oss gereed gekomen.

Bij de 2^e bestuursrapportage 2023 wordt het voorstel gedaan om de streefwaarde van 2023 bij te stellen naar 4, einddoel van 9 in 2025 blijft staan.

Van de oorspronkelijk op de begroting geraamde € 62 mln voor de realisatie van het snelfietsroutenetwerk (1^e en 2^e tranche) resteert nog € 14,0 mln op de begroting. Er volgt niet separaat een nieuwe tranche voor snelfietsroutes. Uiteraard blijven we wel investeren in snelfietsroutes op basis van de multimodale afweging. Hiervoor is € 45 mln gereserveerd binnen de reserve Verkeer & Vervoer, waarvan nog ruim € 33 mln resteert. Zo is € 5 mln aan het provinciale budget van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) toegevoegd in het kader van de fietstunnel (no-regret maatregel voor snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Eindhoven).

Nieuwe investeringsbeslissingen zijn onderdeel van de regionale afweging (gebiedsopgaven en RMP's). In dat kader zijn de kansrijke routes: 's-Hertogenbosch - Veghel, 's-Hertogenbosch - Tilburg, Tilburg - Eindhoven - Laarbeek en Tilburg - Oisterwijk. Ook zijn er verschillende doorfietsroutes opgenomen in het Korte Termijn pakket A2/N2. In 2023 wordt er langs de provinciale weg N285 een stuk van 500 meter fietspad aangelegd met zonnepanelen in het wegdek. Dit project maakt onderdeel uit van de landelijke pilot 'Zon op infra'.

Hieronder is het provinciale snelfietsrouten netwerk weergegeven.



4.3.5. Goederencorridor

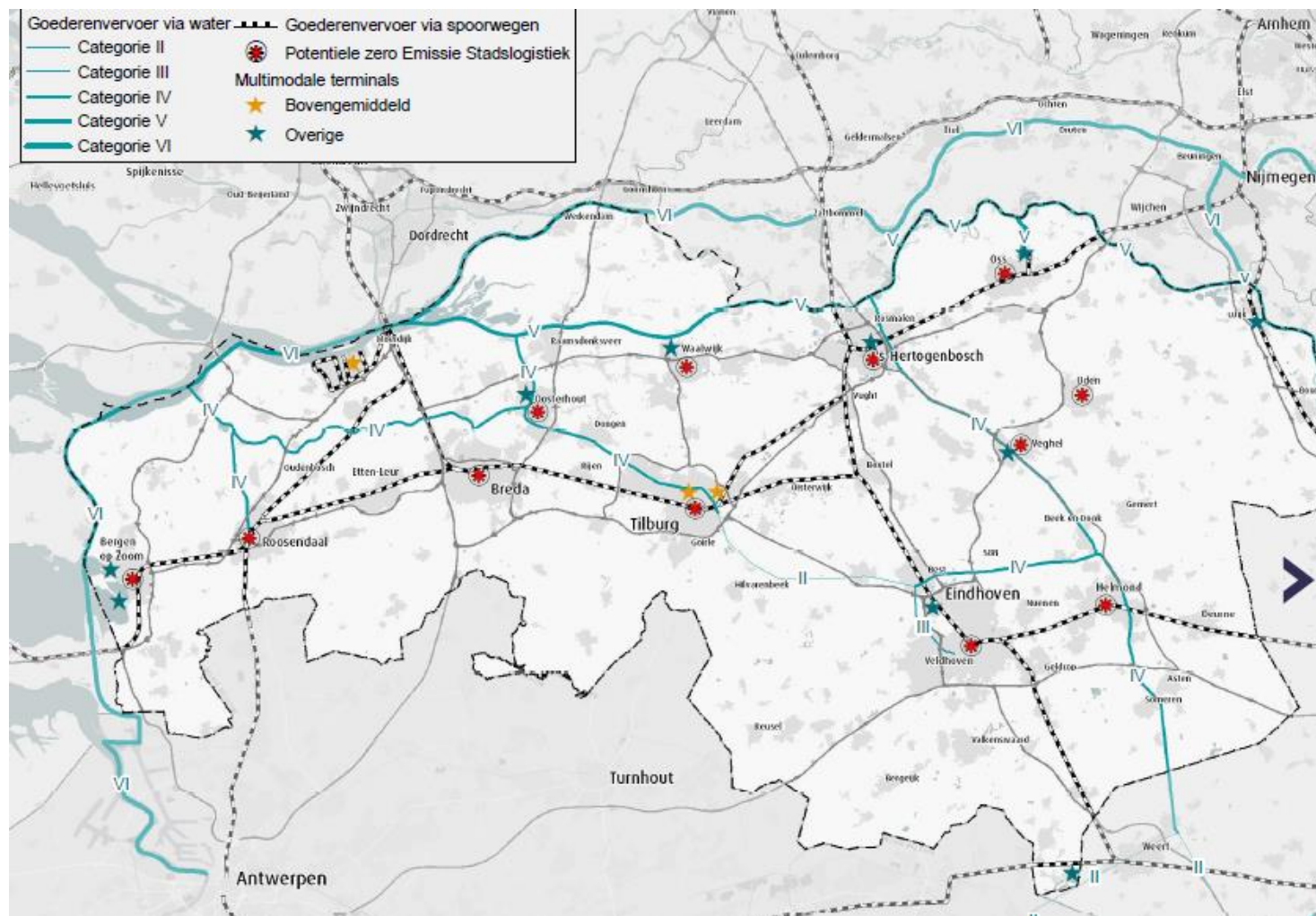
€ 34,6 mln

onderwerp	restant budget	gereserveerd	totaal
Goederencorridor (oorspronkelijk € 5,0 mln)	0	4.642.000	4.642.000
Wilhelminakanaal herbouw Sluis II	30.675.265	10.000.000	60.675.265
Wilhelminakanaal fase 1,5 en trimodale ontwikkeling Loven		20.000.000	
Exploitatie	30.675.265	34.642.000	65.317.265
Totaal	30.675.265	34.642.000	65.317.265

De ontwikkeling van de goederencorridor ([Toekomstagenda goederenvervoercorridors 2030](#)) is belangrijk voor de ontwikkeling van een robuust mobiliteitssysteem. Het is niet alleen van belang voor minder vrachtverkeer op de weg maar ook voor de verduurzaming van het mobiliteitssysteem. We zetten in op de corridors Amsterdam – Antwerpen en Rotterdam – Venlo. Dit jaar worden nog een realisatiepact (inclusief financieringsafspraken) gemaakt over de ontwikkeling van het goederenknooppunt Tilburg en mogelijk ook al Moerdijk.

De inzet richt zich op multimodaal goederenvervoer, verduurzaming, smart logistics toepassingen voor optimale benutting van de capaciteit en het realiseren van truckparkings langs de corridor. Digitalisering speelt hierin een belangrijke rol in het kader van ketenoptimalisatie.

Herbouw Sluis II in het kader van de verbreding en verdieping van het Wilhelminakanaal (uitvoering door RWS) is vertraagd door stikstof. Het project staat op de prioriteringslijst van rijksprojecten. De focus van de verdere ontwikkeling van het Wilhelminakanaal tot aan haven Loven (fase 1,5) richt zich (n.a.v. een uitgevoerde MKBA) op een betere benutting van de bestaande infrastructuur en optimalisatie van de inrichting van het havengebied rondom Tilburg. In verband met de opgelopen vertraging lopen de kosten op. Hiervoor is een reservering gemaakt binnen de reserve.



4.3.6. Gebiedsopgaven en regionale samenwerking

€ 513,9 mln

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.

Over de afspraken naar aanleiding van BO-MIRT 2022 en in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2023 zijn de Staten geïnformeerd. Bij de 1^e bestuursrapportage 2023 zijn de bedragen op de meerjarige begroting geraamd.

Onderwerp *	restant budget	gereserveerd	Totaal
RMP's t/m 2030, gekoppeld aan beleidskader Mobiliteit	0	80.000.000	90.000.000
Verkeersveiligheid mensgericht RMP 2024	0	3.250.000	3.250.000
Ambities gedeelde diensten	0	78.000.000	78.000.000
Algemeen	0	161.250.000	171.250.000
Algemeen	7.800.000	0	7.800.000
RMP 2022	9.800.000		
RMP 2023	31.250.000		
1 ^e tranche EIK XL (HOV3 en fietsenkelder) **	4.750.000	0	4.750.000
Multimodale knoop Eindhoven	20.000.000	0	20.000.000
Mobiliteitspakket Metropool Regio Eindhoven (MRE)	0	ntb	ntb
Brainportdeal ***	0	170.350.000	170.350.000
Zuid-Oost Brabant	73.600.000	170.350.000	243.950.000
RMP 2022	0	0	0
RMP 2023	1.250.000	0	1.250.000
Mobiliteitspakket Roosendaal – Bergen op Zoom	0	ntb	ntb
West-Brabant	1.250.000	0	1.250.000

RMP 2022	0	0	0
RMP 2023	1.250.000	0	0
Maaslijn	27.900.000	0	27.900.000
A2 Quick-Win Deil-'s-Hertogenbosch	6.000.000	0	6.000.000
A2 Quick-Win Deil-'s-Hertogenbosch 2e pakket	16.260.000	0	16.260.000
Spoorknoop 's-Hertogenbosch	7.500.000	0	7.500.000
Mobiliteitspakket 's-Hertogenbosch	0	ntb	ntb
MIRT A50 Paalgraven - Bankhoef	16.832.349	0	16.832.349
Noord-Oost Brabant	75.742.349	0	75.742.349
Algemeen	0	0	0
RMP 2022	0	0	0
RMP 2023	1.250.000	0	1.250.000
Mobiliteitspakket Tilburg - Breda	0	ntb	ntb
Aanpak spoorzone Gilze en Rijen	14.000.000	6.500.000	20.500.000
Hart van Brabant	15.250.000	6.500.000	21.750.000
Totaal	165.842.349	338.100.000	513.942.349

**De reserveringen voor de verschillende mobiliteitspakketten voor de stedelijke regio's worden als totaal gepresenteerd onder 4.4.*

***€ 9,8 mln voor HOV3 (1^e tranche EIK XL) is onderdeel geworden van RMP 2023*

****€ 11,65 mln KT-pakket A2/N2 (Brainportdeel) is onderdeel geworden van RMP 2023*

4.4 Nieuwe opgaven

Om in 2030 en ook daarna een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor Brabant te kunnen realiseren, zijn nu al flinke investeringen nodig en moeten we bestuurlijke afspraken maken. In het bestuursakkoord zijn in dat kader verschillende ambities benoemd die vertaald moeten worden naar nieuwe opgaven. Maar de mobiliteitsopgave is enorm en gaat verder dan de huidige bestuursperiode. We zullen dus heel scherpe keuzes moeten maken in relatie tot de beschikbare middelen.

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) en zetten dit af tegen de beschikbare ruimte voor deze programmering. We streven ernaar 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 gaan werken.

Om, gegeven de beperkte financiële ruimte, tot prioritering te komen hanteren we 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.

Zoals gemeld zullen we scherpe keuzes moeten maken, ook in de programmering van projecten en opgaven. Door de eerder vermelde oorzaken loopt het tekort van de programmering mobiliteit op tot bijna dan € 203 mln in 2043 (was € 130 mln tekort). Zie de specificatie in de onderstaande tabellen. Het tekort ontstaat ondermeer door de stapeling van verschillende risico's zoals eerder genoemd en de sterk teruglopende middelen.

Van de totaal gereserveerde bedragen van opgeteld € 913,6 mln is € 529,3 mln op basis van een bestuurlijke toezegging of verplichting. De rest (€ 384,3 mln) is minimaal nodig om de ambities uit het beleidskader te kunnen realiseren en het mobiliteitssysteem in Brabant gezond te houden (zie tabel hieronder).

Overzicht toezeggingen en reserveringen:

Onderwerp	Bestuurlijke toezegging	Reservering	totaal
<i>Motie A58 Tilburg - Breda</i>	24,0	0	24,0
Subtotaal 4.3.1 SmartwayZ.NL	24,0	0	24,0
<i>N65</i>	34,0	0	34,0
<i>N279 Veghel - 's-Hertogenbosch, ontsluiting De Dubbelen</i>	2,0	0	2,0
<i>Meerkosten N264</i>	5,4	0	0
<i>Kleinschalige Verkeerskundige Maatregelen</i>	10,5	0	10,5
<i>Verbetering verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming (KOPI)</i>	0	32,7	32,7
<i>Prijsstijgingen (infra)projecten</i>	46,0	0	46,0
<i>Komomleidingen</i>	0	18,0	18,0
<i>Overdracht provinciale wegen</i>	20,0	0	20,0
Subtotaal 4.3.2 Wegeninfrastructuur	117,9	50,7	168,6
<i>PHS Vught</i>	4,5	0	4,5
<i>Spoorknoop 's-Hertogenbosch</i>	10,0	0	10,0
<i>Spoorsprong OV</i>	0	28,5	28,5
<i>Transitie gedeelde mobiliteit (Hubs en HOV)</i>	0	22,9	22,9
<i>Tijdelijke effecten corona op OV</i>	9,5	0	9,5
<i>Opvangen hoge indexatie OV-concessies (€ 6 mln per jaar)</i>	120,0	0	120,0
Subtotaal 4.3.3 OV-netwerk	144,0	51,4	195,4

<i>Snelfietsroutes</i>	33,2	0	33,2
<i>Fiets in de Versnelling</i>	0	19,6	19,6
Subtotaal 4.3.4 (Snel-)fietsnetwerk	33,2	19,6	52,8
<i>Goederencorridor</i>	0	4,6	4,6
<i>Wilhelminakanaal Herbouw sluis II</i>	10,0	0	10,0
<i>Wilhelminakanaal fase 1,5 en trimodale ontwikkeling Loven</i>	20,0	0	20,0
Subtotaal 4.3.5 Goederencorridor	30,0	4,6	34,6
<i>RMP's (t/m 2030), gekoppeld aan beleidskader</i>	0	80,0	80,0
<i>Verkeersveiligheid mensgericht RMP 2024</i>	3,3	0	3,3
<i>Continueren gedeelde diensten</i>	0	78,0	78,0
<i>Spoorzone Gilze en Rijen</i>	6,5	0	6,5
<i>Brainportdeal</i>	170,4	0	170,4
<i>Mobiliteitspakket Stedelijke Regio Eindhoven (MRE)</i>	0	100	100
<i>Mobiliteitspakket 's-Hertogenbosch</i>	0		
<i>Mobiliteitspakket Tilburg - Breda</i>	0		
<i>Mobiliteitspakket Roosendaal - Bergen op Zoom</i>	0		
Subtotaal 4.3.6 Gebiedsopgaven en regionale samenwerking	180,2	258,0	438,2
Totaal	529,3	384,3	913,6

Dit alles leidt echter tot een tekort over de programmeringsperiode van € 203 mln. Het saldo heeft zich sinds de programmering 2023-2042 als volgt ontwikkeld:

Saldo programmering 2023-2042	-129,7
Extra middelen motie 55A	25,0
Extra middelen 'schoon opleveren' continueren SmartwayZ.NL (€ 3,9 mln per jaar vanaf 2024)	74,1
Extra jaarschijf toevoeging reserve Verkeer & Vervoer (2043)	33,3
Vervallen fietsbrug Oeffelt	2,5
Toezegging continueren verkeersveiligheid mensgericht in RMP 2024	-3,3
Terugvaloptie hoge indexatie OV-concessies (€ 6 mln per jaar)	-120,0
Vrijval RMP 2022	2,7
Reservering RMP 2023 (1 jaar minder door opschuiven programmering)	10,0
Reservering voor mobiliteitspakketten stedelijke regio's	100,0
Overig	2,6
Saldo programmering 2024-2043	-202,8

De opsomming van de verschillende hoofdopgaven is indicatief en niet uitputtend. De verdere concretisering zal plaatsvinden op basis van planuitwerking en nadere afspraken met partners. De opgaven zullen landen in afspraken van gebiedsopgaven en de regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's). Uw Staten zullen hierin steeds worden betrokken.

De komende periode zullen aan de hand van de handvatten van de [uitgewerkte bestuursopdracht](#) en een nieuw bestuursakkoord kijken hoe en in welke mate we dit tekort van de programmering kunnen reduceren. Vertrekpunt daarbij is behoorlijk bestuur, dus een gezond evenwicht tussen goed financieel beleid en een betrouwbare partner in de uitvoering.

Maar dat we pijnlijke keuzes zullen moeten maken is onvermijdelijk en daarbij hanteren we de volgende principes:

- We kijken met een brede blik naar besparingen in de programmering, m.a.w. alles is bespreekbaar. Ook het Rijk heeft een aantal projecten in Brabant on-hold gezet met heroverweging van de bijbehorende middelen. Wij zullen ook de provinciale bijdragen in deze rijksprojecten moeten heroverwegen in relatie tot effectiviteit en de verhouding in bijdragen.
- We proberen zo vroeg mogelijk in het proces bij te sturen. Hoe verder in de uitvoeringsfase hoe minder besparingsmogelijkheden en risico van desinvesteringen.
- We hanteren niet de kaasschaafmethode, maar streven ernaar om op een paar plaatsen door te kiezen.
- We doen te allen tijde geen concessies op groot onderhoud en verkeersveiligheidsaspecten.
- De uiteindelijke keuzes laten we aan een nieuw collegebestuur.