

Reguliere- en doorlopende afspraken

Bouwsteen behorende bij Regionale Mobiliteitsprogramma's 2026-2027

Inhoud

Verkeersveiligheid – mensgerichte maatregelen	2
Verkeersveiligheid – schoolfietsroutes	3
Digitalisering mobiliteit	5
Monitoring en evaluatie	6
Verkeersmanagement	6
Regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL) Zuid	8
Gedeelde Mobiliteit.....	10
Voorzieningen overstaphaltes.....	10
Extra mogelijkheden ov infrastructuur.....	10
Snelfietsroutes	13
Hoofdfietsnetwerk	13
Ondersteunen regionale samenwerking.....	13
Bijlagen.....	14
Bijlage 1: Formulier mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid (menukaart).....	14

Verkeersveiligheid – mensgerichte maatregelen

Binnen de mensgerichte maatregelen maken we onderscheid tussen verkeerseducatie op scholen en gedragsprojecten buiten de schoolomgeving. Verkeerseducatie op de basisschool verloopt via het Brabants Verkeersveiligheidslabel, op het voortgezet onderwijs via TotallyTraffic en op het MBO via TT projects. Vanaf 2026 maken wij gebruik van een menukaart voor mensgerichte maatregelen buiten de schoolomgeving. Op de menukaart staan gedragsprojecten, waarvoor gemeenten een provinciale bijdrage kunnen krijgen. Voor deelname aan het BVL-, TT- of TT-projects- programma draagt de provincie maximaal 80% van de kosten. Dit geldt ook voor de maatregelen op de menukaart. In totaliteit is er tot en met 2027 jaarlijks 3,6 miljoen euro provinciale bijdrage voor mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen beschikbaar via de Bijdrageregeling (ongeveer 2,4 miljoen euro voor verkeerseducatie op scholen en 1,2 miljoen euro voor maatregelen van de menukaart). De gemeentelijke bijdrage bedraagt minimaal 20% van de totale kosten voor mensgerichte maatregelen. Als een gemeente zelf maatregelen wil nemen, die buiten deze kaders om tot stand komen, draagt de provincie geen cofinanciering bij.

Het werken met een menukaart is nieuw. Deze werkwijze is voortgekomen uit de aanbeveling die volgde uit het BVVP 2020-2024 om te werken naar een effectievere en efficiëntere samenwerking rondom gedrag waarbij de kwaliteit van het aanbod verbetert. De menukaart is opgesteld door gemeenten en provincie. Met de menukaart kunnen gemeenten en provincie sturen op de focusthema's van het BVVP (fietsers, afleiding, en onervaren verkeersdeelnemers) en op de kwaliteit van het aanbod. Bovendien vergemakkelijkt de menukaart de aanvraagprocedure voor een provinciale bijdrage uit de Bijdrageregeling.

Op basis van inwonersaantal en schooljeugd van 4-18-jarigen is het richtbedrag per regio voor mensgerichte maatregelen als volgt:

Regio	Verdeling %	Richtbedrag in euro's
SRSH	24%	864.000
SRE	31%	1.116.000
SRBT	35%	1.260.000
WBW	10%	360.000
Totaal	100 %	3.600.000

Afspraak:

Voor 2026 hebben de gemeenten de mogelijkheid om een mensgericht maatregelenpakket aan te dragen voor een provinciale bijdrage uit de Bijdrageregeling. In **bijlage 1** is een overzicht van de op de menukaart opgenomen mensgerichte maatregelen voor 2026 opgenomen.

Verkeersveiligheid – schoolfietsroutes

De provincie stelt in de periode 2025 tot en met 2027 in totaliteit €10 miljoen beschikbaar voor verkeersveiligheidsmaatregelen op schoolfietsroutes in Brabant. Een provinciale bijdrage van maximaal 50% van de subsidiabele kosten is mogelijk voor kleine effectieve maatregelen. Het gaat om veilige fietspaden en/of wegen, waarover fietsers zich naar school bewegen. Voor schoolfietsroutes hanteren we de routes die zijn bepaald aan de hand van de postcodegegevens van zowel scholen als kinderen, beschikbaar gesteld door Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Het betreft routes voor basis- en voortgezet onderwijs. Deze routes zijn ter controle aan de gemeenten voorgelegd en geplaatst op het dataportal verkeersveiligheid Noord-Brabant.

Op basis van de maatregelen genoemd in de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV en de maatregelen die worden genoemd in de menukaart voor de SPV Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, hanteert de provincie de volgende uitgangspunten:

- De aangevraagde maatregel(en) wordt uitgevoerd op het traject van een schoolfietsroute zoals opgenomen in het dataportal verkeersveiligheid Noord-Brabant.
- De maatregel wordt uitgevoerd op een weg(vlak) waarover minimaal 100 fietsers per dag fietsen. In bijzondere situaties is het mogelijk in overleg met de Provincie af te wijken.
- Naast inzet van de aangevraagde infra-maatregelen, wordt voor de aangevraagde route/locatie ook ingezet op gedragsmaatregelen (educatie/ voorlichting) en/of fietsstimuleringsmaatregelen. Deze kunnen worden aangevraagd in het RMP-gedragsmaatregelen verkeersveiligheid of m.b.v. eigen middelen van de gemeenten worden gefinancierd.
- Er kan cofinanciering aangevraagd worden voor onderstaande effectieve maatregelen:
 - Fietsoversteken
 - Paaltjes weghalen
 - Kantmarkering
 - Vergevingsgezinde trottoirbanden
 - Aanleg van een drempel of uitritconstructie bij kruising GOW/ETW met fietspad
 - Verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers
 - Attentieverhoogde maatregelen voor fietsers in de schoolomgeving
 - Andere infra fietsveiligheidsmaatregelen (opgehaald van onderop), mits positief beoordeeld door zowel provincie, regio als gemeenten.
- De Stedelijke Regio's maken voor veilige schoolfietsroutes een meerjarenplan (2025-2027), met daarin een proactieve aanpak van de trajecten en te treffen maatregelen die voor cofinanciering in aanmerking komen. Het betreft een compact plan met daarin opgenomen:
 - Uit te voeren maatregelen
 - Beschrijving waarom is gekozen voor deze maatregelen
 - Beschrijving van de samenhang met gedragsmaatregelen
 - Afweging die de regio heeft gemaakt bij deze maatregelen
 - Beschrijving hoe maatregelen bijdragen aan doelen van gemeenten/regio/ provincie
 - Planning van de uitvoering
 - Verwachte kosten van de maatregelen
 - In welk jaar (2025, 2026 of 2027) de aanvraag van subsidie plaatsvindt
 - De maatregelen worden door betreffende gemeente aangevraagd.

Op basis van inwonersaantal, schooljeugd van 4-18-jarigen, kilometer gemeentelijke wegen en kilometer gemeentelijke fietspaden is de verdeling van de middelen als volgt:

Regio	Verdeling %	Verdeling in Euro's
SRSH	25%	2.500.000
SRE	30%	3.000.000
SRBT	33%	3.300.000
WBW	12%	1.200.000
Totaal	100%	10.000.000

- Het beschikbare bedrag is € 10 miljoen voor de huidige provinciale bestuursperiode. Het bedrag is vooraf verdeeld over de stedelijke regio's. Het bedrag mag in 1 maal voor 3 jaar worden aangevraagd, of verdeeld over 2 of 3 jaar.
- De provinciale bijdrage bedraagt maximaal 50% en voldoet aan de voorwaarden en past in het proces van het MMMP en RMP.
- Na ieder jaar maken we de balans op van de regionale RMP-aanvragen. Dit bespreken we in het Ambtelijk en Bestuurlijk kernteam. Als uiterlijk maart 2026 wordt geconstateerd dat een regio zijn middelen niet weggezet krijgt (gebaseerd op aanvragen RMP-2025 en RMP-2026, en de verwachting van de regio's voor het RMP-2027), wordt in de kernteams besproken en besloten hoe we de middelen van die regio kunnen verdelen over de andere regio's. Voor deze datum is gekozen, zodat gemeenten de mogelijkheid hebben om cofinanciering in de voorjaarsnota te reserveren.

Afspraken:

- De provincie stelt voor regiogemeenten in totaal € 10 miljoen beschikbaar voor verkeersveiligheidsmaatregelen op schoolfietsroutes.
- Het genoemde bedrag betreft de provinciale bijdrage voor een periode van 3 jaar (2025 t/m 2027).
- Gemeenten dienen hiervoor programma's in voor projecten in deze periode van 3 jaar.
- De regiogemeenten krijgen de tijd om een programma in te dienen. De regio haalt in minimaal twee tranches programma's op bij gemeenten. Als uiterlijk maart 2026 wordt geconstateerd dat een regio hun middelen niet weggezet krijgt (gebaseerd op aanvragen RMP-2025 en RMP-2026, en de verwachting van de regio's voor het RMP-2027), wordt in de kernteams besproken en besloten hoe we de middelen van die regio kunnen verdelen over de andere regio's
- De projecten van het programma worden getoetst door regio en provincie.
- Gemeenten dragen zelf tenminste 50% van de subsidiabele kosten van de projecten. De provincie draagt maximaal 50% bij.
- Indien er onvoldoende provinciale middelen zijn om een bijdrage van 50% te verlenen aan alle maatregelen die geschikt zijn bevonden, maakt de regio in overleg met de provincie een voorstel (prioritering of verlaging provinciale bijdrage per project). Regionale spreiding zal daarbij een criterium zijn.

Digitalisering mobiliteit

Na de landelijke en regionale impuls op digitalisering mobiliteitsdata is in 2024 de opgave voor langere periode bestendigd met als scenario “beheren en licht door ontwikkelen”. Wat ontwikkeld is, wordt in stand gehouden en verbeterd. Over nieuwe, majeure ontwikkelingsvragen op gebied van digitalisering mobiliteit dienen aanvullende afspraken gemaakt te worden.

In de provincie Noord-Brabant zijn de afspraken en financiering geborgd door de B7-samenwerkingsovereenkomst, waarbij de initiatieven ontwikkeld in de periode 2020-2023 worden gecontinueerd.

Landelijk wordt voortgeborduurd op het gebaande pad (voorheen datatop15) via de Europese ITS directive (Intelligent Transport Systems) en daarmee de onderliggende verordeningen zoals RTTI (real time traffic information). Deze Europese verplichtingen worden in 2025 door vertaald naar landelijke wetgeving via een ministeriële regeling. Hierbij zijn IPO en VNG betrokken. In de periode 2026 - 2028 vindt de eerste realisatie plaats met koplopers in het land. Daarna vindt de bestuurlijke keuze plaats voor het structurele vervolg.

In het kader van het RMP worden van de regio geen aanvullende financiën gevraagd voor digitalisering mobiliteit. Wel wordt er inzet gevraagd.

Afspraken:

- Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond , regio Noord-Oost Brabant en 's-Hertogenbosch leveren per jaar 0,1 FTE capaciteit voor het Brabantse Regionale DataTeam.
- Alle gemeenten leveren inzet voor het aanleveren en controleren van databronnen, waaronder (maar niet uitputtend):
 - Netwerken en Maximum snelheden;
 - Projectinformatie ten behoeve van de projectenkaart mobiliteit;
 - Teldata fiets/gemotoriseerd verkeer;
 - Input en resultaatcontrole verkeersmodellen.
- Provincie en gemeenten leveren inzet – zo veel mogelijk vanuit bestaande gremia in werkvelden (bv. Veiligheid, fiets) - ten behoeve van informatiebehoefte, het controleren, beoordelen en implementeren van informatieproducten.

Monitoring en evaluatie

Een belangrijke randvoorwaarde voor de betrokkenheid van diverse partners die investeren in de regionale mobiliteit zijn afspraken over monitoring van het RMP en MMMP. Provincie en regio werken dit in 2026 samen uit. Daarna wordt jaarlijks gemonitord en elke twee jaar bestuurlijk geëvalueerd.

De aanpak:

1. Provincie en regio's ontwikkelen samen een set basisinzichten, bij voorkeur gelijk voor alle regio's. Indien nodig worden aanvullende afspraken gemaakt over de financiering/ureninzet.
2. Voor specifieke regionale vragen wordt maatwerk geleverd. Afhankelijk van het bredere belang wordt bepaald of financiering collectief of individueel plaatsvindt.
3. Verwachte effecten van maatregelen worden laagdrempelig ingeschat via expert judgement in een werksessie, gekoppeld aan het multimodaal afweegproces.
4. Deze aanpak wordt de komende jaren toegepast als groeimodel, waarbij inzichten en werkwijzen steeds verder worden aangescherpt.

We starten met bestaande data voor het opstellen van basisinzichten. Deze worden de komende jaren verder uitgebouwd, afhankelijk van de wensen van de regio's. De provincie neemt hierin het voortouw.

Afspraken:

1. Vooraf stemmen provincie en regio's af of het niveau van effectindicatoren goed is ingericht. De provincie neemt hierin het initiatief en zorgt voor één gezamenlijke lijn in monitoring en evaluatie.
2. Provincie en regio's werken samen aan een programma voor het monitoren en evalueren van de effecten van maatregelen.
3. Tijdens en na uitvoering van projecten leveren regio's waar nodig data aan voor gebruik in de monitor.

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement richt zich op het informeren, geleiden en sturen van personen- en goederenverkeer (multimodaal) over het multimodale netwerk, waarbij taken steeds verder worden geautomatiseerd. En op basis van actuele en voorspellende data een bewuste verdeling tussen de afwikkeling van de modaliteiten wordt gemaakt. Daarmee draagt Verkeersmanagement bij aan strategische brede welvaart -en mobiliteitsdoelen: een veilig, robuust, betrouwbaar en samenhangend mobiliteitssysteem en schone, stille en gezonde mobiliteit voor iedereen. Het is een belangrijk instrument in de transitie naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

De urgentie om Verkeersmanagement in te zetten ligt in het bereiken van de grenzen van het huidige mobiliteitssysteem, technologische ontwikkelingen, (Europese) wetgeving, noodzakelijke mobiliteitstransitie en teruglopende overheidsopgaven. De basis wordt gelegd in een zogenaamd Regionaal Multimodaal Netwerk Management Kader (RMNM Kader). Hierin wordt beschreven wat de functie van het regionale multimodale netwerk is, hoe het verkeer gemanaged wordt en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Dit ten behoeve van het voor het operationeel managen van het verkeer op het netwerk. Daarmee wordt Verkeersmanagement tactisch en operationeel ingezet om bij te dragen aan de realisatie van de doelen.

In de samenwerkingsovereenkomst BrabantStad themalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit 2024-2028 is bestuurlijk vastgelegd om Verkeersmanagement op vier hoofdelementen gezamenlijk aan te pakken, te weten:

- Samenwerking diensten Verkeerscentrale
Binnen de samenwerking diensten Verkeerscentrale zetten we gezamenlijk in op incidentmanagement en regionale regelscenario's.
- Regionale Verkeerskundige Teams (RVT's)
Binnen de RVT's stemmen we de regionale wegwerkzaamheden en evenementen af en analyseren we knelpunten in de verkeersafwikkelingen. Waarna de wegbeheerders tot uitvoering van de maatregelen kunnen komen.
- Verkeersmanagementteam
Samen met het Verkeersmanagement Team BrabantStad heeft de provincie een Verkeersmanagement Werkplan 2025 – 2028 opgesteld. We voeren dit plan uit met focus op korte termijn resultaten en beleid en kaders.
- Innovatie
Verkeersmanagement is een innovatief werkveld. Ondanks dat de eerste ontwikkelingen door de Brabantstad partners geïnitieerd worden, is het noodzakelijk, vooral bij regionale opschaling, dat iedere gemeente haar participatie taak oppakt.

De provincie Noord-Brabant voert de regie over de ontwikkelingen en uitvoering coördinatie van Verkeersmanagement binnen deze overeenkomst.

Afspraken:

Iedere gemeente participeert actief in regionaal Verkeersmanagement door (niet uitsluitend):

- Deel te nemen aan de maandelijks RVT.
- Te zorgen dat de projecten die volgen uit Verkeersmanagement Werkplan 2025 - 2028, worden opgenomen in hun uitvoeringsprogramma's of relevante RMP's en uitgevoerd binnen hun gemeenten. Zoals Slim Plannen, ADAS-kaarten, vrachtwagenheffing, Inzet Service Providers en regionale monitoring.
- Te zorgen dat de eigen verkeersmanagement data op orde is waarbij deze aan de (Europese) wettelijke eisen moet voldoen

Regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL) Zuid

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Overheden en netbeheerders hebben in de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 (SOK RAL 2) afspraken gemaakt over de uitvoering van de NAL. Op basis van de RAL Zuid werken de provincies Noord-Brabant en Limburg daarin samen met inliggende gemeenten, rijksoverheid, netbeheerders, kennisinstellingen, belangenorganisaties en marktpartijen.

De kern van de inspanningen van onder meer provincies en gemeenten richt zich op het realiseren van landelijk dekkende laadnetwerken, te weten:

- Landelijk dekkend laadnetwerk voor regulier laden
Het invullen van zogenoemde ‘witte vlekken’ zodat in ieder CBS-raster van 500x500 meter ten minste één publiek laadpunt aanwezig is indien de cel 125 huishoudens of meer telt. En het verdichten van dit basisnetwerk door het verder uitrollen op basis van de relatieve bezettingsgraad in dat gebied (laaddruk). Dit heeft RAL Zuid geborgd in het concessiecontract voor uitrol van publieke laadpalen Fase B3 (2024-2028), waar heden 47 van de 56 Brabantse gemeenten aan deelnemen.
- Landelijk dekkend laadnetwerk voor snelladen
De aanwezigheid van tenminste één snellaadpunt van minimaal 100kW dat 24/7 toegankelijk is binnen 20 kilometer op en op maximaal 1 kilometer reële rijafstand van het regionale wegennet. En het verdichten van dit basisnetwerk om te voldoen aan de laadbehoefte. Door de autonome ontwikkeling van de markt is het basisnetwerk in de provincie Noord-Brabant heden compleet.
- Landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen
De aanwezigheid van logistieke snellaadpunten langs het kern en uitgebreide TEN-T-netwerk, bij stedelijke knooppunten en truckparkings, waarbij het aantal laadlocaties en laadvermogen in 2025, 2027 en 2030 stapsgewijs wordt aangescherpt. En het uitbreiden van dit basisnetwerk langs het volledige Rijkswegennet bij stedelijke knooppunten en truckparkings iedere 40 kilometer uiterlijk in 2033. En het verdichten van dit basisnetwerk vanaf 2033 om te voldoen aan de laadbehoefte. Door de autonome ontwikkeling van de markt is het basisnetwerk in de provincie Noord-Brabant heden bijna compleet.

De definities voor een landelijk dekkend laadnetwerk voor scheepvaart en autobussen zijn nog in ontwikkeling.

Afspraak: Gemeenten werken in principe actief mee aan de realisatie van laadinfrastructuur op basis van bovengenoemde landelijk vastgestelde definities voor landelijk dekkende laadnetwerken.

Collectieve aanpak

RAL Zuid faciliteert en ondersteunt gemeenten kosteloos in het realiseren van een dekkend laadnetwerk voor regulier laden op basis van een collectieve aanpak:

- Collectieve concessie voor publieke laadpalen
Elke gemeente heeft de mogelijkheid gekregen om deel te nemen aan de concessie (Fase B3) die medio 2024 met Vattenfall InCharge van start is gegaan. De eerstvolgende mogelijkheid om deel te nemen is medio 2026. Van deelnemende gemeenten wordt verwacht dat zij werken met het realisatieportaal om de realisatieprocessen bij te houden. Tot slot hebben gemeenten die al hebben meegedaan aan het eerste contract (Fase B1) heden de mogelijkheid om begin 2027 bij afloop van het contract deel te nemen aan het overnamecontract.
- Plankaart en participatie voor publieke laadpalen
Elke gemeente heeft een plankaart en participatieportaal met de potentiële locaties voor publieke laadpalen aangeboden gekregen. Alleen voor deelname aan de concessie (Fase B3) is het opstellen en in gebruik nemen van deze plankaart een vereiste.
- Monitoringsportaal voor publieke laadpalen
Elke gemeente heeft toegang tot het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) voor het monitoren van het gebruik van publieke laadpalen van verschillende exploitanten. Laadgegevens vanuit de collectieve concessies worden heden al ontsloten via het NDW.
Afspraak: Van gemeenten wordt verwacht om actief mee te werken aan het ter beschikking stellen van laadgegevens vanuit eigen contracten met exploitanten.

Beleid laadinfrastructuur

Eén van de afspraken in het Klimaatakkoord is dat alle gemeenten een integrale laadvisie en (plaatsings)beleid opstellen en deze tweejaarlijks actualiseren. Om gemeenten te faciliteren in het opstellen van visie en beleid voor laadinfrastructuur is het Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid opgericht: www.ralzuid.nl. Tenminste de volgende afspraken en randvoorwaarden zijn daarbij van belang:

- Het realiseren van landelijk dekkende laadnetwerken voor regulier laden, snelladen, vrachtoertuigen, scheepvaart en autobussen;
- De implementatie van technische eisen, zoals open communicatieprotocollen, netbewust laden, prijstransparantie, cyberveiligheid en datadeling;
- Het borgen van het dossier laadinfrastructuur in de verschillende aanpalende beleidsterreinen, waaronder ruimtelijke ordening, wonen, toezicht en handhaving, duurzaamheid, mobiliteit en groenbeheer.

Afspraak: Gemeenten stellen in principe een integrale laadvisie en (plaatsings)beleid op en actualiseren deze in principe tweejaarlijks, waarbij verwacht wordt dat ten minste bovengenoemde afspraken en randvoorwaarden daarin meegenomen worden.

Gedeelde Mobiliteit

Voor de gemeenten en regio's in Noord-Brabant is via de Bijdrageregeling Gedeelde Mobiliteit geld beschikbaar voor diverse projecten. Een bijdrage is beschikbaar op basis van cofinanciering. Deze middelen hebben als doel om integratie doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit te stimuleren. Hierbij gaat het om het volgende type projecten:

- Concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen en Bravoflex.
- Doorontwikkeling van de eigen organisatie richting Bravoflex (hub- en haltetaxi).
- Verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.

Voorzieningen overstaphaltes

Sinds afgelopen 1 januari 2025 rijdt in concessiegebied West-Brabant Bravoflex. In 2026 gaat Bravoflex ook in de andere twee concessiegebieden rijden. Voor dit concept zijn overstaphaltes geselecteerd waar men van Bravoflex kan overstappen op het reguliere openbaar vervoer en vice versa. Voor deze overstaphaltes hebben wij als provincie een gewenst voorzieningenniveau vastgesteld. Tijdens de gesprekken met gemeenten is hierover gesproken. Gemeenten weten welke voorzieningen ontbreken en wat voor ons betreft geplaatst moet worden. Uitgangspunt is dat de voorzieningen binnen een jaar na start van Bravoflex geplaatst zijn. Voor de realisatie van deze voorzieningen is 100% financiering mogelijk vanuit de provincie. Deze bijdrage loopt via de bijdrageregeling van het RMP. Wanneer gemeenten een projectplan inclusief kostenraming hebben, kunnen ze deze delen met Lars Meijer (LMeijer@brabant.nl). De gemeenten in West en Oost Brabant zijn hierover ook geïnformeerd per mail. De gesprekken in Zuidoost zijn medio oktober 2025 afgerond. De voorzieningen in Oost-Brabant dienen gerealiseerd te zijn in 2026.

Extra mogelijkheden ov infrastructuur

Onderhoud bushaltes: De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het onderhoud van de bushaltes.

Goed om hier aandacht aan te blijven besteden. Afgelopen jaar zijn alle bushaltes bezocht en valt op dat het onderhoud van diverse bushaltes echt meer aandacht verdient. Met name onkruid wat ervoor zorgt dat geleide lijnen moeilijk tastbaar zijn voor mensen met een visuele beperking.

Uitvoeringsplan Toegankelijk OV: In het provinciaal uitvoeringsprogramma 2024-2028 van het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid is opgenomen dat de provincie €3 miljoen beschikbaar stelt om bushaltes volledig toegankelijk te maken. Daarnaast gaat de werkgroep Toegankelijkheid van het ROB aan de slag om ov-knooppunten toegankelijk te maken en zal hierbij de 1,1 miljoen van het Rijk gebruiken om dit te bekostigen.

Op dit moment is zo'n 50% van alle bushaltes in Brabant volledig toegankelijk. Hiermee is de doestelling om begin 2028 50% van de bushaltes in de provincie Noord-Brabant volledig toegankelijk te hebben behaald. Dat betekent niet dat we nu stil gaan zitten. Er is nog budget beschikbaar dus wanneer gemeenten haltes die motorisch toegankelijk zijn, maar visueel nog niet willen aanpakken dan komen ze in aanmerking voor een bijdrage via het RMP. De provincie betaalt 50% van de aanpassingskosten, de wegbeheerder de

overige 50%. Wanneer een gemeente hierop aanspraak wil maken, graag contact opnemen met de provincie (Lars Meijer (lmeijer@brabant.nl)).

Het afgelopen jaar is het Centraal Haltebestand (CHB) op orde gemaakt. Graag houden we dit zo. Hiervoor zijn afspraken gemaakt met de busvervoerders. Maar ook de gemeenten willen we vragen bushaltes in te meten in het CHB wanneer een nieuwe halte wordt aangelegd.

Regeling voor infrastructuur /nieuwe haltes i.v.m. aanpassingen in de (nieuwe) concessies:

De provincie Noord-Brabant stelt middelen beschikbaar voor infrastructurele aanpassingen die nodig zijn als gevolg van aanpassingen aan de dienstregelingen van de nieuwe concessie. Door routewijzigingen gaat de bus op andere plekken rijden en zijn dus ook voorzieningen nodig. Het gaat dan in ieder geval om het aanleggen van nieuwe toegankelijke haltes op nieuwe bus routes, maar ook om bv aanpassingen aan bochten en kruispunten om busverkeer mogelijk te maken. Dit zijn relatief kleine maatregelen, dus geen busbanen e.d.

Daarnaast gaat het ook om bestaande bushaltes waar een aanpassing nodig is n.a.v. de nieuwe concessie. Dit is bijvoorbeeld het geval bij haltes waar een 18-meter bus gaat rijden.

In 2024/2025 was deze regeling al van kracht voor de concessie West-Brabant), die is ingegaan op 6 juli 2025.

Om de resterende haltes in West-Brabant te realiseren blijft in 2025/2026 de regeling gelden. Voor de nieuwe concessie Oost-Brabant start de regeling in 2025/2026. Daarbij geldt voor Oost-Brabant een realisatietermijn tot 12 december 2026 en voor West-Brabant tot 1 maart 2026. Alle haltes en kleine infrastructurele aanpassingen dienen voor die tijd gereed te zijn om in aanmerking te komen voor een bijdrage van de provincie.

Daarnaast kunnen er in alle drie de concessie in Noord-Brabant door tussentijdse wijziging van de dienstregeling, infra-investeringen nodig zijn, waarvoor een bijdrage kan worden aangevraagd via het RMP.

Voor de tussentijdse dienstregelingsaanpassingen, de nieuwe concessies Oost en West draagt de provincie 50% van de kosten bij, met de volgende voorwaarden:

- Het betreft een aanpassing van de infra die nodig is t.g.v. een wijziging van de dienstregeling die is goedgekeurd in Tactisch Ontwikkelteam (TOT), samen met reizigersoverleg, vervoerder en gemeenten;
- De halte wordt toegankelijk aangelegd;
- De gemeente kan de investeringskosten verantwoorden.

Regeling voor kleinschalige doorstromingsmaatregelen

Gemeenten werken aan een gezonde toekomst met veilige en efficiënte reismogelijkheden voor bewoners en bezoekers. Kwalitatief goed openbaar vervoer (OV) draagt positief bij aan verschillende maatschappelijke brede welvaartsdoelen en creëert bereikbare en leefbare kernen. Daarvoor is een goede doorstroming van het OV van groot belang. Reizigers maken alleen gebruik van het openbaar vervoer als dit betrouwbaar, snel, comfortabel en toegankelijk is. Infrastructuur gericht op een soepele doorstroming ondersteunt dit en gemeenten hebben hier baat bij: het zorgt voor aantrekkelijker OV, betere ontsluiting van woonlocaties, beter bereikbare bedrijven en voorzieningen en met meer gebruik door reizigers als gevolg. Hierdoor vermindert het beslag op de openbare ruimte en verbetert de leefbaarheid. Het mes snijdt daarbij aan twee kanten: verbeterde doorstroming zorgt voor extra reizigersinkomsten én lagere exploitatiekosten.

Een randvoorwaarde voor een concurrerend OV-netwerk is dus een goede doorstromingskwaliteit. Daarom is het belangrijk om knelpunten ten aanzien van de doorstroming en betrouwbaarheid op te lossen. Om deze reden stelt de provincie Noord-Brabant een bijdrageregeling open voor kleinschalige aanpassingen in de infrastructuur. Voorbeelden zijn aanpassingen van de voorrangregeling bij kruispunten en/of VRI's, aanpassingen in aantallen, locaties en/of inrichting van haltes (bijvoorbeeld aan rijbaan in plaats van haltekom), toepassen van busvriendelijke drempels, bochtverbreding en/of berijdbare rammelstroken, scheiding van bus- en fietsverkeer, etc. Recent heeft Samenwerkingsverband DOVA de brochure 'Aan de slag met OV, realisatie busvriendelijke infrastructuur in Nederland' gepubliceerd, waarin voorbeelden genoemd worden waarmee gemeenten als wegbeheerder aan de slag kunnen. Het gaat in dit geval om kleinschalige doorstromingsmaatregelen, niet om bijvoorbeeld een omvangrijk project als de aanleg van een vrij liggende busbaan.

Per concessiegebied (Oost, West, Zuidoost) is voor 2026 en 2027 in totaal € 150.000 beschikbaar. Maatregelen kunnen ingebracht worden door wegbeheerders, in afstemming met vervoerders. De provinciale bijdrage betreft 50% van de kosten, met de volgende voorwaarden:

- De meerwaarde van de kleinschalige doorstromingsmaatregelen moet beoordeeld en goedgekeurd worden door concessieverlener en -houder, dit wordt per concessiegebied geborgd in het Tactisch Ontwikkelteam (TOT);
- De regeling geldt voor 2026 en 2027 en wanneer het budget niet voldoende is om alle maatregelen te financieren geldt *first come, first serve*. De maatregelen dienen uiterlijk binnen 12 maanden na aanvraag gerealiseerd te zijn;
- De gemeente kan de investeringskosten verantwoorden op basis van werkelijk gemaakte kosten.

Snelfietsroutes

De provincie is in 2016 samen met gemeenten gestart met het realiseren van het Brabants snelfietsrouten netwerk. Voor de eerste negen routes is voor de provinciale cofinanciering een specifieke paragraaf opgenomen binnen de Subsidieregeling Verkeer en Vervoer 2016. Voor een aantal specifieke situaties is voor deze eerste negen routes daarnaast eerder een aanvullende provinciale bijdrage beschikbaar gesteld.

Voor 2026 zijn de volgende specifieke afspraken gemaakt:

Breda-Tilburg

- Gemeente Gilze en Rijen: Deeltracé Spoorzone

Het deeltracé Spoorzone, dat wil zeggen het deeltracé vanaf de spoorwegovergang Vincent van Goghstraat tot en met NS-station Gilze-Rijen zal gerealiseerd worden als bijbestelling binnen het project Spoorzone. De gemeente Gilze en Rijen voert project Spoorzone samen met ProRail uit. De provincie stelt voor dit deeltracé een bijdrage beschikbaar aan de gemeente Gilze en Rijen van € 1.100.000. Het exacte moment van aanvragen van deze bijdrage zal worden bepaald in de verdere uitwerking van het project Spoorzone.

Hoofdfietsnetwerk

Met het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030 werkt de provincie samen met partners aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. De fiets speelt daarin een belangrijke rol als alternatief voor de auto. Om het fietsen in Brabant nog veiliger, comfortabeler, aantrekkelijker, samenhangender en directer te maken werkt de provincie met de gemeenten de komende jaren aan het Brabants Hoofdfietsnetwerk: een regionaal verbindend fietsnetwerk dat alle dorpen en steden met elkaar verbindt. Het hoofdfietsnetwerk bevat zowel gemeentelijke als provinciale wegen.

Het Brabantse hoofdfietsnetwerk is een fijnmaziger netwerk dan het snelfietsrouten netwerk met in essentie dezelfde functie: woon- en werklocaties en belangrijke voorzieningen op regionale schaal met elkaar verbinden. Dit hoofdfietsnetwerk is de uitwerking van het Nationaal en het Brabants Toekomstbeeld Fiets en is datagedreven opgebouwd; de snelfietsroutes zijn onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. Bij dit hoofdfietsnetwerk passen dezelfde uitgangspunten en kwaliteitseisen als bij de snelfietsroutes, immers beiden hebben dezelfde functie.

Ondersteunen regionale samenwerking

De provincie levert een bescheiden financiële bijdrage aan de kosten die de regio maakt voor het ingezette proces van samenwerking binnen en tussen de Brabantse regio's.

Afspraak: De provincie draagt een bedrag van € 20.000,- bij in de kosten van de bemensing van het programmateam.

