

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

We gaan voor een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem. Daarom zorgen we vanuit onze wettelijke verantwoordelijkheden voor een goede basis voor de mobiliteit in Brabant met een stevig netwerk van provinciale wegen, fietspaden en openbaar vervoer (OV). In het beleidskader Mobiliteit Koers 2030 is het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren uitgestippeld. De ambities hieruit zijn opgenomen in deze begroting.

Het jaar 2025 wordt een belangrijk jaar voor het OV. In het concessiegebied West gaat vanaf het begin van het jaar het flexcontract in, gevolgd door de nieuwe OV-concessie West een half jaar later. Hiermee maken we een belangrijke stap in de transitie naar gedeelde mobiliteit op basis van de OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. De ervaringen zijn belangrijke input voor de nieuwe OV-concessies voor Oost (vanaf 2027) en Zuidoost (vanaf 2029). Voor een gezonde structurele financiële basis voor het OV dient nog wel een aantal besluiten genomen te worden bij de Perspectiefnota 2026. Zo is het structureel doortrekken van de extra bestuursakkoordmiddelen nodig voor het kunnen aangaan van de langjarige verplichtingen van de nieuwe concessies met voldoende aanbod van OV. Daarnaast is er het indexatiegat tussen de concessie-contracten en de provinciale begroting. Keuzes die nodig zijn om de basis van het OV op orde te houden en groei van het OV-aanbod mogelijk te maken om de woningbouw- en verstedelijkingsopgave te faciliteren. Landelijke bezuinigingen op de Studenten OV-kaart (SOV) vanwege een dalend aantal studenten in het OV kan grote gevolgen hebben voor het voorzieningenniveau van het OV. Eind 2024 worden de exacte financiële gevolgen voor onze OV concessies duidelijk en welke maatregelen genomen worden / kunnen worden. Ook belangrijk voor continuïteit en effectiviteit van het OV zijn remises op strategische locaties met voldoende stroomaansluiting voor de Zero-Emissie ambities. In 2025 verkennen we interessante opties voor duurzame beschikbaarheid van remises voor de concessies Oost en Zuidoost.

Het tempo van de opschaling van het OV-aanbod is afhankelijk van voldoende personeel bij de vervoerders. We verwachten vanaf 2025 de resultaten van de extra inspanningen van de vervoerders (extra wervingsactiviteiten én opleiden) te zien. Uiteraard blijven we dat als concessieverlener scherp in de gaten houden. Om voor die opschaling een stevige basis te kunnen vormen, zijn ook meer reizigers in het OV nodig. De vele wegwerkzaamheden en de toenemende drukte op de wegen zorgen echter voor langere rijtijden en een minder betrouwbaar en aantrekkelijk OV. Hiervoor nemen we maatregelen om de toegankelijkheid te vergroten én de doorstroming te verbeteren. De afspraken hierover maken onderdeel uit van de Meerjarige Multimodale Pakketten (MMMP's) voor de stedelijke regio's.

De wettelijke verantwoordelijkheid van adequaat onderhoud van de provinciale infrastructuur mag niet ter discussie staan en verkeersonveilige situaties als gevolg van de onderhoudstoestand moeten te allen tijde worden voorkomen. Bij de herijking van KOPI is daarom het uitgangspunt van werk-met-werk losgelaten en is de meerjarige onderhoudsplanning weer leidend. Zo is de realisatie van het groot onderhoud geborgd en wordt dit niet onnodig vertraagd door de combinatie met reconstructies, waarvan de uitvoering en planning sterk beïnvloed kunnen worden door stikstof en ruimtelijke procedures. Het jaar 2025 staat in teken van met prioriteit oppakken van wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud, uitvoeren van kleinschalige verkeerskundige maatregelen (KVM) ter verbetering van verkeersveilige inrichting van de provinciale wegen en de voorbereidingen op het onderbrengen van onderhoud in gebiedsgerichte contracten met aannemers.

Belangrijk zorgpunt blijft het hoge aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers in Brabant. Verkeersveiligheid heeft daarom ook in 2025 de hoogste prioriteit. We gaan aan de slag met de uitvoering van het vastgestelde BVVP 2024-2027 met focus op de drie thema's fietsers, onervaren verkeersdeelnemers en afleiding. Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in de afwegingen bij de MMMP's.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.

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

- De ontwikkeling in de Indicator Provinciale Wegen (provinciale wegen): IPW \geq vorig jaar.
- De ontwikkeling in de klantwaardering voor de Brabantse wegen via het WOW-onderzoek (provinciale wegen): WOW \geq vorig jaar.

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

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

Wat gaan we daarvoor doen?

Planmatig beheer en onderhoud provinciale infrastructuur

- We voeren planmatig beheer en onderhoud uit op de provinciale infrastructuur zoals afgesproken in de meerjarige kwaliteitsvisie (KOPI, 2022): de score van de kwaliteitsindicator voor de onderdelen doorstroming, fietspaden en verkeersveilige inrichting binnen de vastgestelde bandbreedte.
- Nieuwe vorm van onderhoudscontracten, waarbij we het onderhoud per gebied vermarkten. zijn gegund in 2026.
- De wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud zijn opgenomen in lopende en geplande contracten voor infraprojecten.
- Inventarisatie van maatregelen die nodig zijn om het provinciaal wegennet klimaatadaptief te maken.

De kwaliteit ligt vast in de uitvoeringsagenda Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI). We bieden ruimte aan extra ambities, waarbij we indien mogelijk werk-met-werk proberen te maken. Voor efficiënte uitvoering én verdere verduurzaming en circulariteit van de beheer- en onderhoudstaak initiëren, faciliteren en stimuleren we voortdurend innovatie. Dat doen we, naast het zelf testen en ontwikkelen in de praktijk, via de wijze van aanbesteden van werken waarbij de markt steeds maximaal wordt uitgedaagd op het vlak van innovaties en duurzaamheid. Wel houden we daarbij rekening met de impact op de toekomstige beheer- en onderhoudskosten en sluiten we waar mogelijk aan bij landelijke initiatieven om gezamenlijk innovaties te testen.

Data, digitalisering en Smart Mobility

De focus van data en digitalisering ligt op een adequaat beheer én optimaal gebruik van hetgeen de afgelopen jaren is ontwikkeld. Doel is enerzijds om zo efficiënt mogelijk te werken en anderzijds om zo effectief mogelijke bijdrage aan de organisatiedoelstellingen te leveren. Ook verkeersmanagement is hierin een belangrijk onderdeel.

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

Uitvoering OV-concessies en transitie gedeelde mobiliteit

Lopende concessies:

- We zorgen voor een betrouwbaar OV-systeem: rituitval in de concessies is (weer terug op) maximaal 0,2%.
- Brabants tarievenhuis is vastgesteld in verband met het uifaseren van de OV-chipkaart.
- Inventarisatie van beschikbaarheid remises en stroomaansluitingen in Oost en Zuidoost.

Nieuwe concessies:

- Nieuw flexcontract en concessie West zijn geïmplementeerd.
- Nieuwe concessie Oost (vanaf 2027) is gegund.
- Voorbereiding aanbesteding nieuwe concessie Zuidoost (vanaf 2029) is opgestart.
- Voorbereidingen implementatie flexcontracten Oost en Zuidoost (2026) zijn afgerond.

Transitie gedeelde mobiliteit:

- We zorgen voor voldoende aanbod van vormen van gedeelde mobiliteit dat aansluit bij de vraag van reizigers. Dit doen we door experimenten binnen en buiten de bestaande concessies: minimaal 3 pilots en experimenten per jaar opgestart.
- Passend bij de verschuiving van OV naar gedeelde mobiliteit, streven we ernaar dat het aanbod van mobiliteitsdiensten voor de gebruiker inzichtelijk is door in te zetten op een goed functionerend MaaS-platform (mobiliteit als dienst). We introduceren uiterlijk in 2025 een betrouwbaar en goed functionerend MaaS-platform(s) in de stedelijke regio's en in het landelijk gebied van Brabant voor de reizigers voor minimaal 1 concessie.

We zien het OV als een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van onze provincie. Samen met de vervoerders, gemeenten, Reizigersoverleg Brabant en verschillende andere (markt)partijen werken we aan een vraaggericht, verbindend en verantwoord openbaar vervoernetwerk. De uitgangspunten zijn vastgelegd in de OV-visie (Gedeelde mobiliteit is maatwerk). Als concessieverlener voert de provincie de regierol uit op de vigerende concessies en zorgen we samen met de vervoerders voor een optimale dienstregeling voor het stad- en streekvervoer, Buurtbus en regiotaxi.

We onderschrijven de vitale functie van OV in het totale mobiliteitssysteem én zetten in op toekomstige groei. 2025 zal met de implementatie van het flexcontract en de nieuwe concessie in West een belangrijk jaar worden voor de transitie naar gedeelde mobiliteit dat uitgaat van een sterk (H)OV-netwerk aangevuld met Flexibel vervoer en Samen initiatieven zoals vrijwilligersinitiatieven, meerrijddiensten en deelconcepten. Zo houden we het OV betaalbaar en toekomstbestendig, en daarmee voor zoveel mogelijk reizigers beschikbaar.

Wat willen we bereiken?

We gaan voor veilige mobiliteit.

- De ontwikkeling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers (Noord-Brabant & provinciale wegen): aantal dodelijke verkeersslachtoffers (conform CBS) < vorig jaar.

	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal dodelijke verkeersslachtoffers	99	91	141	120	
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	9	

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

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

	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal slachtoffers	1.985	2.015	2.010	2.015	
waarvan op provinciale wegen	164	120	94	153	

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

- De ontwikkeling van de OV-klantbarometer onderdeel veiligheid: OV-klantbarometer onderdeel sociale veiligheid \geq vorig jaar.

Wat gaan we daarvoor doen?

Verkeersveiligheid

- Het nieuwe Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is vertaald naar indicatoren en opgenomen in de begroting 2025.
- We hebben € 10 mln. geïnvesteerd in deze bestuursperiode (2027) ter verbetering van de verkeersveiligheid van schoolfietsroutes.
- We hebben voor € 15 mln. kleinschalige maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd op provinciale wegen (2025).

Samen met partners zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, politie en openbaar ministerie bevorderen we de verkeersveiligheid met een integrale aanpak via drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. In het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) kiezen we voor een pro-actieve, risico-gestuurde en datagedreven aanpak. Wij voeren daarop de regie. Er zijn drie focusthema's: fietsers, onervaren verkeersdeelnemers en afleiding.

Via voorlichting en educatie streven we naar meer bewustwording en vaardigheden in het verkeer.

Daarnaast voeren we een brede communicatiestrategie, waar de campagne "Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers, jouw actie telt" deel van uitmaakt.

Met extra middelen in deze bestuursperiode intensiveren we de risico-gestuurde en datagedreven aanpak. Dit vormt de basis voor besluiten over o.a. infrastructurele maatregelen op provinciale en gemeentelijke wegen en gedragsinterventies. Ook maken we afspraken met politie en openbaar ministerie over verkeershandhaving.

Sociale veiligheid

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

Wat willen we bereiken?

We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

We gaan in Noord-Brabant uit van een ten minste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO₂) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie.

- Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO₂-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant): emissie < vorig jaar.

De uitstoot van overige emissies (NO_x, fijnstof) is significant afgenomen in 2030. Op grond van het Schone Lucht Akkoord is het streven om in 2030 tot een reductie te komen van 50% van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemissies ten opzichte van 2016.

- Ontwikkeling concentratie NO_x en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar .

Wat gaan we daarvoor doen?

Duurzaamheid.

Provinciale infrastructuur:

- Opname van het 'routeplan emissiereductie' in alle onderhouds- en realisatiecontracten met een stijgend % emissieloos materieel.

- Energie en CO₂-reductie: reductie van de CO₂-footprint in 2030 van gerealiseerde projecten met 50% ten opzichte van referentiejaar 2010.
- We dragen vanuit onze beheer- en onderhoudsopgave bij aan de opgave van 50% vermindering van het primair grondstoffengebruik in 2030: 50% vermindering van het primair grondstoffengebruik in 2030 ten opzichte van referentiejaar 2010.

OV-concessies

OV-concessies:

We zorgen voor een schoon OV-systeem: in 2027 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

	2025	2026	2027
%	75%	90%	100%

Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur 2023-2027 (KOPI, 2022)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP, 2024)

Inzet verbonden partijen

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

- Eindhoven Airport

Nadere informatie over verbonden partijen staat in de paragraaf Verbonden partijen.

Ontwikkelingen en onzekerheden

- Ontwikkelingen rondom de Studenten OV-kaart kunnen vanaf 2025 grote invloed hebben op de financiën van het OV.
- Om langlopende verplichtingen bij aanbesteding van OV-concessies te kunnen aangaan is op korte termijn duidelijkheid nodig over het structureel doortrekken van aanvullende provinciale middelen.
- De krapte op de arbeidsmarkt voor de vervoerders is bepalend voor het tempo waarin opschaling van het OV-aanbod kan plaatsvinden.
- Netschaarste en leveringsproblemen kunnen ervoor zorgen dat de ZE-ambities in het OV niet realiseerbaar zijn.
- Prijsstijgingen en problemen met levering van materialen vormen een risico voor infrastructurele onderhoudsprojecten.
- Om het risico van achterstallig onderhoud uit te kunnen sluiten, kunnen op korte termijn mogelijk aanvullende onderhoudsmaatregelen nodig zijn. Hierdoor kan een overschrijding op de onderhoudsbegroting ontstaan.

Wat mag het kosten?

Toelichting op de verschillen tussen begroting 2025 en begroting 2024

Het begrotingsprogramma Basisinfrastructuur Mobiliteit is opgebouwd uit een aantal (wettelijke) basistaken. Voor een goede borging van deze basistaken zijn de middelen op basis van vastgesteld beleid structureel

en autonoom op de meerjarige begroting geraamd. Ook worden de budgetten jaarlijks geïndexeerd conform het provinciaal indexatiebeleid. De onderdelen zijn:

- Algemeen: € 1,3 mln., waarvan € 0,3 mln. structureel
- Data: € 4,5 mln., waarvan € 2,3 mln. structureel
- Verkeersveiligheid: € 5,5 mln., waarvan € 1,1 mln. structureel
- Beheer en onderhoud: € 44,8 mln. structureel*
- OV: € 114,6 mln., oplopend naar 126,7 mln. structureel

* Inclusief € 31,7 mln. structureel investeringskrediet per jaar voor groot onderhoud en vervanging.

Vanwege indexatie is het oorspronkelijke investeringskrediet van € 26 mln. in de afgelopen bestuursperiode structureel verhoogd met € 3,4 mln. per jaar. De jaarlijkse investeringsuitgaven worden op basis van wet- en regelgeving geactiveerd en vervolgens afgeschreven. De berekende afschrijvingslasten komen op basis van de investeringsplanning ten laste van de exploitatiebegroting. De afschrijvingslasten zijn met ingang van 2022 ondergebracht in een hiervoor bestemde egalisereserve. De toevoeging aan de egalisereserve loopt mee in het provinciaal indexatiebeleid en daarmee is de indexatie van het structurele investeringskrediet geborgd.

Om flexibel in te kunnen springen op het OV-aanbod en groei de komende jaren mogelijk te kunnen maken is in 2024 een reserve OV ingesteld. De structurele rijksmiddelen i.h.k.v. motie Bikker en de extra bestuursakkoordmiddelen zijn toegevoegd aan de reserve.

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2024 € 8,6 mln. op de begroting geraamd, gedekt door de reserve Verkeer & Vervoer.

Lasten

Het totaal van de programmakosten 08 in de begroting 2025 komt uit op € 184,0 mln. en is daarmee € 4,4 mln. lager dan in de bijgestelde begroting 2024.

De lasten zijn lager doordat:

- € 1,3 mln. intensivering verkeersveiligheid naar aanleiding van de vaststelling van het nieuwe BVVP nog niet op de meerjarige begroting is geraamd.
- Er vooralsnog geen duidelijkheid is of het Rijk als partner in de samenwerkingsagenda Mobiliteit Brabantstad bijdraagt aan data en digitalisering (€ 0,5 mln).
- Er nog geen duidelijkheid is over een eventuele vergoeding voor de gedeerde opbrengsten Studenten OV-kaart (SOV). In 2024 is er € 14,0 mln. aan rijksmiddelen ontvangen en toegevoegd aan het budget.

Daartegenover staan hogere lasten als gevolg van:

- € 1,0 mln. hogere afschrijvingslasten.
- € 7,1 mln. hoger ontwikkelbudget OV vanwege o.a. de start van een nieuwe concessie en aanbestedingen.
- € 1,2 mln. doorgeschoven middelen OV op basis van een motie om in te zetten voor de groei van het aanbod.
- € 1,5 mln. als gevolg van ontvangen rijksmiddelen voor aanschaf van Zero-Emissie busmaterieel.
- € 0,5 mln. in verband met het meerjarig uitvoeringsprogramma Chaam ter verbetering van de leefbaarheid in de kom.

De financiële toelichting op de investeringskredieten wegen is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

Baten

Het totaal van de programmabaten 08 in de begroting 2025 komt uit op € 6,3 mln. en is daarmee € 1,0 mln. lager dan in de bijgestelde begroting 2024.

De baten zijn € 1,5 mln. als gevolg van ontvangen rijksmiddelen voor aanschaf van Zero-Emissie busmaterieel in 2025. Daartegenover staan lager baten:

- Op de begroting 2024 was € 1,3 mln. rijksbijdrage aan de krachtenbundeling Smart-Mobility Zuid-Nederland geraamd.
- € 1,1 mln lagere bijdragen derden in de OV-concessies.

Een uitgebreid overzicht wordt gegeven in de programmering mobiliteit 2025-2044.

8.

Basisinfrastructuur

mobiliteit

Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting 2024	Begroting 2024	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2023	oorspronkelijk	na wijz.	2025	2026	2027	2028
<u>Lasten</u>								
	Programmalaasten	164.634 N	176.578 N	177.033 N	187.659 N	196.652 N	218.008 N	211.201 N
	Toerekening organisatiekosten	17.752 N	12.531 N	19.734 N	18.178 N	16.857 N	16.857 N	12.492 N
Totaal Lasten		182.386 N	189.109 N	196.767 N	205.837 N	213.510 N	234.866 N	223.693 N
<u>Baten</u>								
	Programmabaten	3.565 V	5.260 V	7.308 V	6.339 V	4.543 V	4.021 V	4.021 V
	Baten toerekening organisatiekosten	610 V	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten		4.175 V	5.260 V	7.308 V	6.339 V	4.543 V	4.021 V	4.021 V
Saldo van baten en lasten		178.210 N	183.849 N	189.459 N	199.498 N	208.966 N	230.845 N	219.672 N
<u>Reservemutaties</u>								
	Storting in reserves	67.260 N	32.643 N	83.444 N	41.581 N	45.291 N	36.330 N	35.001 N
	Onttrekking aan reserves	25.821 V	26.248 V	26.210 V	25.605 V	24.912 V	24.715 V	29.790 V
Resultaat incl. reservemutaties		219.649 N	190.244 N	246.694 N	215.473 N	229.345 N	242.459 N	224.883 N

(bedragen x € 1.000)	Realisatie	Begr. 2024, na	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	jaarrekening 2023	wijziging	2025	2026	2027	2028
Storting in reserve	67.260 N	83.444 N	41.581 N	45.291 N	36.330 N	35.001 N
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	67.260 N	83.444 N	41.581 N	45.291 N	36.330 N	35.001 N
Onttrekking aan reserve	25.821 V	26.210 V	25.605 V	24.912 V	24.715 V	29.790 V
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	25.821 V	26.210 V	25.605 V	24.912 V	24.715 V	29.790 V
Eindtotaal	41.439 N	57.234 N	15.975 N	20.379 N	11.615 N	5.211 N

