

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Algemene voortgang van het programma

De uitvoering van het programma Basisinfrastructuur mobiliteit loopt op schema, al blijft er een aantal grote uitdagingen.

Met de extra rijksmiddelen in het kader van de motie Bikker en aanvullende middelen bij de Perspectiefnota 2025 als uitwerking van het Bestuursakkoord 2023-2027 is de financiële druk op de OV-concessies afgenomen. Het besluit over het structureel doortrekken van een deel van de aanvullende provinciale middelen moet nog wel genomen worden en is randvoorwaardelijk om de verstedelijkingsopgave te kunnen faciliteren.

Daarmee is er een gezonde financiële basis om het OV-aanbod in Brabant te borgen en samen met de vervoerders op basis van de herijkingsafspraken te werken aan opschaling van het OV-aanbod en te proberen om de reizigersaantallen weer terug op het niveau van voor corona te krijgen (nog steeds maar 78% in 2023 t.o.v. 2019 pré-corona). Belangrijk daarbij is dat de personeelstekorten bij de vervoerders langzaam afnemen en dat is van invloed op het tempo van de opschaling.

Met de definitieve gunning van concessie West-Brabant en het opstarten van de aanbesteding voor concessie Oost-Brabant wordt weer een belangrijke stap gezet in de transitie naar gedeelde mobiliteit. De structurele doorwerking van de indexatie, de ontwikkelingen rondom de bekostiging van de Studenten OV-kaart en de noodzakelijke groei van het OV-aanbod in relatie tot de woningbouw- en verstedelijkingsopgaven blijven (financieel) een uitdaging. Om de continuïteit van de concessies beter te kunnen waarborgen (o.a. vanwege netcongestie) is een perceel voor een remise in Roosendaal aangekocht.

Vanwege vertragingen in reconstructies, mede door de stikstofproblematiek, is het uitgangspunt van werk-met-werk bij de herijking van KOPI losgelaten. Hierdoor is de meerjarige planning van groot onderhoud weer leidend en kan achterstallig onderhoud op provinciale wegen worden voorkomen. De wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud zijn inzichtelijk en worden met prioriteit opgepakt. In de tussentijd zijn we extra alert op de noodzaak van aanvullend incidenteel onderhoud.

Er is gestart met de voorbereidingen voor de aanbesteding van variabel onderhoud middels een tweejarig onderhoudscontract. Dit vormt een overbruggingscontract richting een meerjarig gebiedsgericht contract waarin variabel en groot onderhoud van provinciale infrastructuur worden opgenomen. Het onderhoudspartnercontract (OPC) voor dagelijks onderhoud is gegund met een looptijd van 4 jaar plus optie voor nog 4 jaar. Van het elektrotechnisch onderhoudscontract (EPC) wordt gunning in april verwacht. Naast het groot onderhoud werken we op verschillende plaatsen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, zoals op de N264 bij Uden, de N270 Deurne - Limburgse grens, de N282 Rijen - Hulten, de N620 Best - Son en in de kom van Chaam. Uit stikstofberekeningen blijkt inmiddels dat ook een aantal kleinere ingrepen ingepland kunnen worden zoals de Deense Hoek (N615).

De onverminderde inzet op verkeersveiligheid blijft nodig, want er is sprake van een stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers. De leidende principes voor een nieuw Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2024-2027 zijn gereed en worden in de eerste helft van 2024 samen met de partners uitgewerkt in een nieuw meerjarig uitvoeringsprogramma.

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-klientenbarometer >= vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat gaan we daarvoor doen?

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. Verkeersmanagement is hierin een belangrijk onderdeel.

- Er is een besluit genomen over een vervolg van het uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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.
- Het nieuwe Onderhoudprestatiecontract (OPC) en Elektrotechnische prestatiecontract (EPC) zijn gegund in 2024.
- Nieuwe vorm van onderhoudscontracten, waarbij we het onderhoud per gebied vermarkten. zijn gegund in 2024.
- Eén van de steunpunten is verbeterd én verduurzaamd in 2024.
- De onderhoudsprojecten met risico op achterstallig onderhoud zijn in kaart gebracht en opgenomen in de meerjarige onderhoudsplanning.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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%.
- De herijdingsafspraken zijn doorgevoerd in de lopende concessies.

Nieuwe concessies:

- Contract voor de nieuwe concessie West-Brabant is gegund.
- Nieuwe flexcontract West-Brabant is opgestart.
- Aanbesteding van de nieuwe concessie Oost-Brabant (start 2027) is opgestart.

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De OV-concessie staan nog steeds onder druk door hoge indexatie, nog achterblijvende reizigersaantallen, ontwikkelingen rondom de Studenten OV-kaart en krapte op de arbeidsmarkt voor de vervoerders. Belangrijk zijn de aanvullende rijksmiddelen in het kader van de motie Bikker.

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	ntb	

* Cijfers 2022 en 2023 zijn nog niet vrijgegeven door RWS.

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 ongevallen met lichamelijk letsel.

	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal slachtoffers	1.985	2.015	ntb	ntb	
waarvan op provinciale wegen	164	120	ntb	ntb	

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

- De ontwikkeling van de OV-klantbarometer onderdeel veiligheid: OV-klantbarometer onderdeel sociale veiligheid >= vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De meerjarige ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers is zorgwekkend. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Brabant in 2023 is uitgekomen op 120 (conform CBS) en is daarmee weer het hoogste in Nederland.

Wat gaan we daarvoor doen?

Sociale veiligheid

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

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Verkeersveiligheid

- Het nieuwe Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is vertaald naar indicatoren en opgenomen in de begroting 2024.
- We hebben voor € 15 mln. kleinschalige maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd op provinciale wegen (2025).
- We informeren de Staten over de duurzaam veilige inrichting van de provinciale infrastructuur.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

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 (NOx, 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 NOx en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar .

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat gaan we daarvoor doen?

Duurzaamheid.

Provinciale infrastructuur:

- Energie en CO2-reductie: reductie van de CO2-footprint in 2030 van gerealiseerde projecten met 50% ten opzichte van referentiejaar 2010.
- Materiaalgebruik / hergebruik: 50% vermindering van het primair grondstoffengebruik in 2030 ten opzichte van referentiejaar 2010.
- Verlichting langs provinciale wegen is in 2024 grotendeels vervangen door LED (uitvoering 2023 en 2024).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

OV-concessies

OV-concessies:

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

	2024	2025	2026	2027
%	40%	75%	90%	100%

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Ontwikkelingen en onzekerheden

- Om achterstallig onderhoud op provinciale wegen te voorkomen, kan extra (incidenteel) onderhoud nodig zijn en leiden tot een overschrijding van de onderhoudsbegroting.
- Ontwikkelingen en onzekerheden rondom de wet- en regelgeving stikstof zijn en blijven van grote invloed op de voortgang én de financiën van (infrastructurele) projecten.
- Aanvullende maatregelen in verband met stikstof (inzet elektrisch materieel en aanpassingen in de fasering) kunnen leiden tot meerkosten bij (onderhouds-)projecten. Wel komt op korte termijn een subsidieregeling van het rijk beschikbaar waar we als ondertekenaar van het Convenant Schoon en Emissieloos bouwen gebruik van kunnen gaan maken.
- De verplichte indexatie van de OV-concessies (actuele LBI-index o.b.v. landelijke afspraken) kan hoger uitvallen dan de indexatie van de provinciale begroting (4 jaars gemiddelde CBS-index).
- Personeelstekorten in de vervoerssector kunnen de uitvoering van OV-concessies belemmeren (geen opschaling dienstregeling en extra rituitval).
- Ontwikkelingen rondom de verdeling van de rijksmiddelen Studenten OV-kaart (SOV) kunnen leiden tot 15% - 20% minder SOV-bijdrage voor de concessies vanaf 2025 (€ 9 - €13 mln per jaar). In 2024 is dit éénmalig opgelost met extra rijksmiddelen in het kader van de motie Bikker.

Financieel overzicht

Bedragen x € 1.000

8. Basisinfrastructuur mobiliteit	Begroting t/m wijz. 3	Wijziging 4	Begroting t/m wijz. 4
Lasten	198.595	732	199.327
Baten	5.290	394	5.684
Saldo baten en lasten	193.305 N	338 N	193.643 N

