

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Algemene voortgang van het programma

De uitvoering van het programma 8 staat fors onder druk. De ontwikkelingen rondom wet- en regelgeving stikstof, enorme prijsstijgingen, personeelstekorten en de nasleep van corona zorgen zowel inhoudelijk als financieel voor flinke uitdagingen.

Het OV heeft het landelijk en ook in Brabant erg lastig.

De prijsstijgingen door o.a. de situatie in Oekraïne hebben niet alleen direct consequenties voor de betaalbaarheid van de lopende concessies, maar beïnvloeden vanwege een structureel effect ook het vervoersaanbod bij de aanbestedingen van nieuwe concessies.

Daarbij komt dat de reizigersaantallen nog altijd niet terug op het niveau van voor corona zijn (74 % gemiddeld in 2022 t.o.v. 2019). Daarom is opschaling van het vervoersaanbod nog niet aan de orde geweest. Op basis van de herijkingsafspraken met de vervoerders gaat in 2023 opschaling van de dienstregelingen plaatsvinden. De middelen van motie 120 worden o.a. hiervoor ingezet.

Aandachtspunt blijft dat op een betrouwbare en bestendige manier kan worden opgeschaald. Vanwege personeelstekorten bij de vervoerders en de stakingen wordt dat niet makkelijker.

Een belangrijk dilemma is om in deze huidige en moeilijke omstandigheden van prijsstijgingen en onzekerheid over de ontwikkeling van reizigersaantallen de goede keuzes te maken voor nieuwe langlopende concessies. Uitgangspunt is minimaal een gelijkblijvend aanbod zoals bij de aanbesteding concessie West. Maar daarvoor zijn vanwege hoge indexatie al extra middelen nodig.

Bovendien kan de bestuurlijke keuze naar aanleiding van het onderzoek naar een passend OV aanbod op basis van motie 124 ons meer richting geven bij de aanbestedingen van nieuwe concessies. Alles is erop gericht om de OV-concessies in Brabant weer terug (financieel) gezond te krijgen zonder financiële bijdrage van het Rijk.

De ontwikkelingen rondom de wet- en regelgeving stikstof beïnvloeden de realisatie van infrastructurele projecten. Het vervallen van de bouwvrijstelling eind 2022 (Porthos-uitspraak) en het tijdelijk stopzetten van de vergunningverlening in Brabant, dit naar aanleiding van de Natuurdoelanalyses (NDA's), maken de mogelijkheid om projecten daadwerkelijk te realiseren alleen maar lastiger. Dit heeft ook doorwerking op de beheer- en onderhoudstaak van provinciale wegen. Voor de vervanging en renovatie opgave zal de Handreiking Beheer en Onderhoud vanuit het Rijk blijvend worden gehanteerd om verkeersonveilige situaties én kapitaalvernietiging te voorkomen. De puzzel om achterstallig onderhoud te voorkomen wordt echter door de genoemde ontwikkelingen wel een steeds grotere uitdaging. Ook kleinschalige verbeteringen o.a. op het gebied van verkeersveilige inrichting kunnen niet meer als vanzelfsprekend worden meegenomen met de onderhoudswerkzaamheden.

Ondertussen zien we het aantal (dodelijk) verkeersslachtoffers op basis van voorlopige cijfers sterk toenemen.

Ten slotte drukten ook de leveringsproblemen en de enorme prijsstijgingen voor infrastructurele projecten als gevolg van de situatie in Oekraïne van het afgelopen jaar zwaar op de budgetten. Dat effect zal ook nog in 2023 en daarna duidelijk merkbaar zijn.

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 (verplichte indicator BBV): OV-klantenbarometer >= vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De ontwikkelingen rondom wet- en regelgeving stikstof maken planmatig onderhoud en daarmee het voorkomen van achterstallig onderhoud een steeds grotere uitdaging. Bovendien drukken prijsstijgingen zwaar op de onderhoudsbegroting.

Personeelstekorten, stakingen, prijsstijgingen en lagere reizigersopbrengsten maken de situatie in het OV erg lastig. Bij het opschalen van OV-aanbod weegt het aspect betrouwbaarheid en bestendigheid van de dienstregeling zwaar.

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.
- Het nieuwe Onderhoudprestatiecontract (OPC) en Elektrotechnische prestatiecontract (EPC) zijn gegund in 2023.
- Nieuwe vorm van onderhoudscontracten, waarbij we het onderhoud per gebied vermarkten. zijn gegund in 2024.
- Eén van de steunpunten is verbeterd én verduurzaamd in 2023.

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 maximaal 0,2%.
- De herijkingsafspraken zijn doorgevoerd in de lopende concessies.

Nieuwe concessies:

- Nieuwe OV-concessie en flexcontract West-Brabant is gegund in 2023.
- Er is een besluit genomen over de einddatum van de concessie Zuidoost.
- Nota van uitgangspunten voor nieuwe concessie Oost-Brabant (start 2027) is opgesteld.

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, 2018). 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Naast de prijsstijgingen en de achterblijvende ontwikkeling van reizigersaantallen vormen de personeelstekorten en de stakingen bij de vervoerders een steeds groter probleem voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Data, digitalisering en Smart Mobility

- Het uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023 is gerealiseerd in 2023.
- De eerste versie van de Staat van Mobiliteit (indicatoren) is gereed in 2023.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat willen we bereiken?

We gaan voor veilige mobiliteit.

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

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

	2020	2021	2022	2023
aantal	99	91	ntb	
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	

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

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

	2020	2021	2022	2023
aantal ongevallen	1.686	1.749	ntb	

waarvan op provinciale wegen	109	91	ntb
aantal slachtoffers	1.985	2.015	ntb
waarvan op provinciale wegen	164	120	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)

Op basis van voorlopige cijfers zien we een toename van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers. De officiële cijfers (CBS) komen beschikbaar in de eerste helft van 2023.

Wat gaan we daarvoor doen?

Verkeersveiligheid

- We zorgen voor educatie verkeersveiligheid: aantal leerlingen in het basisonderwijs, voortgezet onderwijs en MBO dat bereikt is met BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL), Totally Traffic (TT) en TT projects (groter of gelijk aan vorig jaar).

	2021	2022	2023
aantal	207.500	209.500	211.000

- We voeren in deze bestuursperiode voor € 15 mln kleinschalige maatregelen uit ter verbetering van de verkeersveiligheid op provinciale wegen.

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 en risico-gestuurde aanpak op basis van data-indicatoren. Wij voeren daarop de regie.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Sociale veiligheid

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

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

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

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

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Door de uitdagingen rondom stikstof en de financiële druk kan de verdere verduurzaming in de realisatie van infrastructurele projecten onder druk komen te staan.

Wat gaan we daarvoor doen?

Duurzaamheid.

Provinciale infrastructuur:

- Alle verlichting langs provinciale wegen is in 2023 vervangen door LED (uitvoering 2022 en 2023).
- Hergebruik van beton / asfalt bij provinciale infraprojecten op basis van contract: minimaal 50% (100% circulair in 2050).
- Energieneutraal bouwen van de provinciale infrastructuur op basis van contract (100% in 2030).
- We schrijven duurzaamheid criteria voor in contracten, maar we willen ook graag monitoren of die eisen worden gerealiseerd om te meten hoe goed we op weg zijn naar het realiseren van onze doelstelling. We werken een KPI en monitoringsmethodiek uit voor onze ambities op het hergebruik van beton/asfalt (minimaal 50% circulair nu en 100% in 2050), energieneutraal bouwen van provinciale infrastructuur op basis van contract (100% in 20230): gereed 2023.
- Samenwerkingsverband voor duurzaam bouwen van wegen in Brabant is operationeel en positief gewaardeerd door betrokken partners in 2023.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De uitvoering van infrastructurele projecten wordt door stikstof steeds complexer. Het verder opschalen van pilots is nog een zoektocht.

Het werk voor het verleden van de installaties op en langs provinciale infrastructuur is in 2022 gegund. De uitvoering zal in verband met leveringsproblemen pas plaats kunnen vinden in 2023 en 2024.

OV-concessies

OV-concessies:

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

	2023	2024	2025	2026	2027
%	40%	40%	75%	90%	100%

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Ontwikkelingen en onzekerheden

- Ontwikkelingen en onzekerheden rondom de wet- en regelgeving stikstof zijn van grote invloed op de voortgang én financiën van (infrastructurele) projecten.
- De recente aanzienlijke prijsstijgingen hebben grote invloed op de budgetten voor OV (ook structureel) én (infrastructurele) projecten.
- Personeelstekorten, stakingen en onzekerheid over een nieuwe CAO in de vervoersector kunnen de voortgang belemmeren bij de uitvoering van OV-concessies.
- Leveringsproblemen kunnen de voortgang belemmeren bij de uitvoering van projecten.

Financieel overzicht

Bedragen x € 1.000

8. Basisinfrastructuur mobiliteit	Begroting t/m wijz. 2	Wijziging 3	Begroting t/m wijz. 3
Lasten	186.498	4.558	191.057
Baten	5.265	85	5.350
Saldo baten en lasten	181.233 N	4.473 N	185.706 N