

## **Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit**

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

We werken aan een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor Brabant.

Een mobiliteitssysteem voor inwoners, bedrijven en bezoekers dat iedereen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en bovendien onze economie versterkt.

Dat het goed gaat met Brabant is ook te merken op onze wegen en fietspaden, in de bussen en treinen. De sterke economische positie van Noord-Brabant zorgt voor een toenemende druk op de provinciale infrastructuur en het openbaar vervoer. Tegelijkertijd zorgen veranderingen in de Brabantse demografie ook voor verschuivingen in het OV-gebruik. En met ons drukke wegennet voeren we al jaren de lijst aan als provincie met de meeste verkeersdoden. Ook de gevolgen van de klimaatverandering worden steeds zichtbaarder. We zien het als onze verantwoordelijkheid om vanuit de basistaken van mobiliteit een bijdrage te leveren aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen.

Vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid zorgen we voor een goede basisinfrastructuur voor de mobiliteit in Brabant via:

### - *Beheer en onderhoud van het provinciale wegennet*

De provincie is verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid en is wettelijk verplicht haar wegen te onderhouden. De provincie houdt een provinciaal wegennet in stand door:

- het onderhouden en beheren van provinciale wegen en fietspaden;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale wegen en fietspaden;
- het oplossen van kleine knelpunten in het regionale wegennet;
- het op orde hebben en houden van mobiliteits- en verkeersdata.

Voor een beschrijving van de provinciale infrastructuur verwijzen we naar de paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen in deze begroting.

Het beleid en de ambities zijn vastgelegd in Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI).

### - *OV-concessies en transitie naar gedeelde mobiliteit*

We zien het OV als een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van onze provincie.

De provincie is wettelijk bevoegd om de concessies te verlenen aan vervoerders voor het regionale openbaar vervoer en regie te voeren op de uitvoering ervan. Samen met de vervoerders zorgen we voor een zo goed mogelijke dienstregeling voor het stad- en streekvervoer, Buurtbus en regiotaxi.

De komende jaren gaat er veel veranderen in de mobiliteit en zien we een gestage toename van het aantal OV-reizigers. Daarom zetten we flink in op een trendbreuk van het huidige OV naar gedeelde mobiliteit op maat om het OV flexibel, toekomstbestendig en betaalbaar te houden. Dat vraagt om investeringen in een betrouwbaar hoogwaardig openbaar vervoer-netwerk als de ruggengraat van het OV-systeem in Brabant (programma 09). We vullen dit aan met maatwerk van slimme mobiliteitsoplossingen en deelconcepten. Het beleid en de ambities zijn vastgelegd in de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'.

## Wat willen we bereiken?

**We zorgen voor een goed functionerend provinciaal wegennet als onderdeel van het totale Brabantse wegennet**

Vanuit de kernwaarden veilig, bereikbaar, leefbaar en duurzaam.

### Indicator:

- **De staat en inrichting van de provinciale wegen worden positief gewaardeerd door de Brabantse burger (waardering WOW  $\geq$  7).**

## Wat gaan we daarvoor doen?

### Planmatig beheer en onderhoud provinciale infrastructuur

- De provincie voert planmatig beheer en onderhoud uit op de provinciale infrastructuur zoals afgesproken in de meerjarige kwaliteitsvisie (KOPI, 2018). In 2020 rapporteren we voor het eerst over de Brabantse norm (kwaliteitsindicator van de provinciale infrastructuur).

In KOPI liggen de ambities en het bijbehorende prijs-/ kwaliteitsniveau vast (Brabantse norm). We bieden daarbij ruimte aan extra ambities, waarbij we werk met werk proberen te maken. Een overzicht van de geplande onderhoudsprojecten en planstudies is opgenomen in de Programmering Mobiliteit 2020-2025. We combineren een efficiënte uitvoering én verdere verduurzaming van de beheer- en onderhoudstaak door onszelf en de markt uit te dagen om in te zetten op innovatie. Dat doen we naast het zelf testen en ontwikkelen in de praktijk via de wijze van het aanbesteden van werken waarbij de markt steeds maximaal wordt uitgedaagd op het vlak van innovaties en duurzaamheid.

Het georganiseerd gebruik van data wordt steeds belangrijker in planningen en analyses. Richting 2023 willen we grote stappen zetten naar een datagedreven mobiliteitsbeleid.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

### We streven naar nul verkeersdoden in Brabant

Door het verbeteren van de verkeersveiligheid met een integrale aanpak gericht op de pijlers gedrag, handhaving en infrastructuur.

#### Indicatoren:

- **Dodelijk verkeersslachtoffers in Brabant (aantal)**
- **Dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen (aantal)**
- **Dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen (aantal per reizigerskilometer)**

### Wat gaan we daarvoor doen?

#### Gedrag en handhaving

In 2018 kende Brabant 150 doden in het verkeer. Een sterke toename ten opzichte van de afgelopen jaren en een vreselijk hoog aantal. Want ieder verkeersslachtoffer is er een te veel. Het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft daarom ook onze hoogste prioriteit.

Samen met partners zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, politie en openbaar ministerie bevorderen we de verkeersveiligheid met een aanpak via drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving (BVVP, 2016). Het huidige beleid loopt af. In het nieuwe beleidsplan kiezen we voor een meer proactieve en risico-gestuurde aanpak op basis van data-indicatoren. Naar aanleiding van het nieuwe BVVP komen we in de loop van 2020 met een geschikte indicator voor de gedragsgerichte maatregelen.

- Een nieuw Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is vastgesteld in 2020.

Via voorlichting en educatie streven we naar meer bewustwording in het verkeer. In 2020 wordt een brede communicatiestrategie ontwikkeld, waar de campagne 'Brabant gaat voor NUL verkeersdoden', deel van uitmaakt. We hebben hierbij aandacht voor normvervaging in het verkeer en de eigen verantwoordelijkheid. Naar aanleiding van het nieuwe BVVP komen we in de loop van 2020 met een geschikte indicator voor de gedragsgerichte maatregelen.

- Aantal leerlingen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs dat bereikt is met bewustwordingsacties via het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) en Totally Traffic (TT):

aantal leerlingen	2020	2021	2022	2023
norm	205.000	207.500	209.500	211.000

In 2020 wordt de pilot TT-projects afgerond om de educatie verder uit te breiden naar leerlingen van het middelbaar beroeps-onderwijs.

Ook maken we afspraken met politie en openbaar ministerie over handhavingsacties.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

### **Infrastructuur**

Vanuit onze directe verantwoordelijkheid zorgen we dat de provinciale wegen en fietspaden duurzaam veilig zijn ingericht, waarbij de landelijke richtlijnen van het CROW leidend zijn (CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek).

- We verbeteren de verkeersveilige inrichting van de provinciale wegen: in 2020 rapporteren we voor het eerst hierover als onderdeel van de Brabantse norm.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

### **We zorgen voor een passend aanbod van gedeelde mobiliteit (inclusief OV) voor alle reizigers**

#### **Indicatoren:**

- **Uitvoering OV-concessies: Klanttevredenscijfer OV-klantenbarometer (>= vorig jaar)**
- **Transitie naar gedeelde mobiliteit: indicator nader te bepalen n.a.v. uitwerking adaptieve uitvoeringsagenda gedeelde mobiliteit (vastgesteld in begroting 2021)**

### **Wat gaan we daarvoor doen?**

#### **Uitvoering OV-concessies**

Jaarlijks maken zo'n 54 miljoen reizigers gebruik van ons Brabantse busvervoer. Zowel het aantal reizigers als de waardering van onze reizigers neemt gestaag toe. Samen met de vervoerders, gemeenten, Reizigersoverleg Brabant en verschillende andere (markt)partijen werken we de komende jaren verder aan een vraaggericht, verbindend en verantwoord openbaar vervoernetwerk en bereiden we samen met de regio de nieuwe concessie voor gedeelde mobiliteit in West in 2023 voor. De uitgangspunten voor die uitvraag voor de concessie aan de markt zijn vastgelegd in de visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk. We geven in onze concessie ruimte aan onze vervoerders om met maatwerk in te spelen op de veranderende vraag naar gedeelde mobiliteit en innovatie in het OV te stimuleren. Als concessieverlener voert de provincie de regierol uit op de lopende concessies. Om het huidige OV een betrouwbaar, veilig en duurzaam alternatief binnen het mobiliteitssysteem te laten zijn zorgen we ook tijdens de transitie naar gedeelde mobiliteit dat:

- Het OV-netwerk in Brabant betrouwbaar is: rituitval is maximaal 0,2%.
- Het OV-netwerk in Brabant veilig is: aantal incidentmeldingen is lager dan in het voorgaande jaar.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

#### **Transitie naar gedeelde mobiliteit**

Er is een verschuiving van het traditionele OV naar deelconcepten en gedeelde mobiliteit met oog voor maatwerk. De transitie naar gedeelde mobiliteit beschouwen we als één van de grootste opgaven in deze bestuursperiode. We zetten daarom stevig in op deze trendbreuk. In de beginfase ligt het accent vooral op het aantal pilots en experimenten van maatwerkoplossingen en deelconcepten. Een goed voorbeeld daarvan is de pilot met BravoFlex als innovatieve maatwerkoplossing. De ambitie is om bij de transitie steeds meer te sturen op de effecten met het ontwikkelen van geschikte indicatoren. Een nieuwe concessie West willen we in 2023 conform de uitgangspunten van de nieuwe visie hebben ingericht en gegund.

- 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 deelconcepten, zorgen we ervoor dat het aanbod van mobiliteitsdiensten voor de gebruiker inzichtelijk is door in te zetten op een goed functionerend

MaaS-platform (mobiliteit als dienst). We zorgen dat in 2023 betrouwbare en goed functionerende MaaS-platform(s) in alle stedelijke regio's en in het landelijk gebied van Brabant beschikbaar zijn voor de reizigers, waarin ook doelgroepenvervoer is geïntegreerd.

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

### We stimuleren een duurzaam mobiliteitssysteem zonder emissies

Bij de uitvoering van onze wettelijke taken voor mobiliteit leveren we een bijdrage aan het realiseren van doelstellingen uit het klimaatakkoord.

#### Indicator

- **Totale emissie broeikasgassen uitgedrukt in CO2-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot)**

### Wat gaan we daarvoor doen?

#### Verduurzaming mobiliteitssysteem

We zien volop kansen om met het verduurzamen van het mobiliteitssysteem een bijdrage te leveren aan het realiseren van de doelstellingen (2030/2050) uit het klimaatakkoord op het gebied van energietransitie en CO2 reductie. Dat doen we vooral via het duurzaam aanleggen, onderhouden en beheren van onze infrastructuur. We kijken daarbij ook naar mogelijkheden van het besparen en opwekken van energie via onze infrastructuur.

- 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).
- Samenwerkingsverband voor duurzaam bouwen van wegen in Brabant is operationeel en positief gewaardeerd door betrokken partners in 2023.

Maar ook de transitie van OV naar gedeelde mobiliteit en de elektrificatie van het openbaar vervoer in Brabant levert een bijdrage aan onze ambitie voor een duurzaam en schoon mobiliteitssysteem.

- Het OV-netwerk in Brabant is duurzaam. In 2025 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

% elektrische bussen in concessie	2020	2021	2022	2023	2024	2025
norm	10%	10%	20%	20%	40%	100%

Gedeputeerde: Maat Christophe, van der

### Beleidskaders

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2018)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020 (BVVP, 2016)
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP, 2006)

### Verbonden partijen

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

- Gemeenschappelijke regeling 'Kleinschalig Collectief Vervoer Noord-Oost Brabant'
- Eindhoven Airport

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

## Ontwikkelingen en onzekerheden

- In verband met de transitie naar gedeelde mobiliteit en de nieuwe concessie West zijn mogelijk frictiekosten te verwachten.
- Bij de jaarrekening 2018 is een voorziening gevormd voor bodemsanering bij de steunpunten.
- Bij het statenvoorstel bij KOPI is aangekondigd dat in de toekomst mogelijke meer (structurele) middelen nodig zijn voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.

Bodemverontreiniging steunpunten: bij jaarrekening voorziening gevormd.

Nadere informatie over financiële risico's en risicomanagement staat in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

## Wat mag het kosten?

08	Basisinfrastructuur mobiliteit						
Bedragen x € 1.000		Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<u>Lasten</u>							
Programmalasten		171.267	170.497	173.449	158.791	151.237	147.429
Toerekening organisatiekosten		11.856	12.100	11.320	0	0	0
<b>totaal lasten</b>		<b>183.123</b>	<b>182.596</b>	<b>184.769</b>	<b>158.791</b>	<b>151.237</b>	<b>147.429</b>
<u>Baten</u>							
Programmabaten		91.269	60.795	19.725	5.765	1.445	1.445
Baten toerekening organisatiekosten		27	0	0	0	0	0
<b>totaal baten</b>		<b>91.296</b>	<b>60.795</b>	<b>19.725</b>	<b>5.765</b>	<b>1.445</b>	<b>1.445</b>
<b>Saldo baten en lasten</b>		<b>-91.827</b>	<b>-121.802</b>	<b>-165.044</b>	<b>-153.026</b>	<b>-149.792</b>	<b>-145.984</b>

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:

- Algemeen: € 0,3 mln
- Data: € 1,9 mln
- Verkeersveiligheid: € 1 mln
- Beheer en onderhoud: € 11,7 mln\*
- OV: € 91,1 mln

\* Plus € 26 mln structureel investeringskrediet per jaar voor groot onderhoud en vervanging.

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2020 € 5,4 mln op de begroting geraamd (€ 1,9 mln in 2019), gedekt door een reserve.

De geraamde inkomsten komen o.a. uit opbrengsten uit leges voor vergunningen en ontheffingen en bijdragen voor uitgevoerde werken voor derden zoals gladheidsbestrijding. Daarnaast valt de specifieke rijksuitkering voor de fiscale constructie PPS-A59 ook onder dit programma.

Tot en met 2019 werden onder dit programma de inkomsten uit specifieke doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord. Met de omzetting naar een algemene uitkering via het provinciefonds worden de inkomsten aangemerkt als algemene dekkingsmiddelen (programma 31). Binnen IPO-verband is de afspraak gemaakt om de reeds verstrekte bijdragen af te bouwen via de exploitatie-uitgaven voor de OV-concessies. Medio 2019 zijn alle bijdragen uit hoofde van de doeluitkering besteed.

