

## **Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit**

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

We gaan voor een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant.

Om dat te bereiken zorgen we vanuit onze wettelijke verantwoordelijkheden dat er een goede basis voor de mobiliteit in Brabant is met een stevig netwerk van provinciale wegen, fietspaden en openbaar vervoer.

De corona-uitbraak heeft veel effect gehad op onderdelen van ons mobiliteitssysteem, zoals bijvoorbeeld het openbaar vervoer waar de reizigersaantallen fors zijn afgenomen. Maar ook de stikstofproblematiek leidt nog steeds in projecten tot extra onzekerheid.

Voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem in Brabant is het belangrijker dan ooit om stevig door te gaan met wat al eerder in gang is gezet. Bijvoorbeeld zorgen voor een passend OV-aanbod om weer snel te kunnen opschalen bij aantrekkende reizigersaantallen en de transitie naar gedeelde mobiliteit. Die is nodig om het openbaar vervoer flexibel, toekomstbestendig en betaalbaar te houden.

Maar ook meer datagedreven werken, zoals bijvoorbeeld het in kaart brengen van verkeersstromen of piekmomenten voor het kunnen nemen van de juiste investeringsbeslissingen. Een datagedreven en risicogestuurde aanpak kan ook helpen bij het nog veiliger maken van onze wegen. Brabant kent te veel verkeersslachtoffers en we hebben een stevige ambitie van nul. Daarom is het ook belangrijk dat we ervoor zorgen dat het provinciale fiets- en wegennet er goed onderhouden bij ligt en dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud. Waar mogelijk verbeteren we verder de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid.

We zitten in een transitie van het mobiliteitssysteem in Brabant en de opgave die nodig is voor de ambitie om Brabant bereikbaar te houden is enorm. Dat terwijl we juist te maken hebben met teruglopende middelen en een taakstelling voor het mobiliteitsveld van ongeveer € 7 mln per jaar. Echter, door de financiële druk op de wettelijke taken van OV-concessies en een toename van de onderhoudstaak door de uitbreiding en opwaardering van het areaal is de werkelijke (structurele) bezuinigingsopgave nog vele malen groter. Dit vraagt om een herijking van de mobiliteitsbegroting en nog scherpere keuzes in de programmering van mobiliteitsprojecten.

In het beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 is het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren uitgestippeld. De ambities hieruit zijn opgenomen in deze begroting.

## 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 Kwaliteitsindicator Provinciale Wegen (provinciale wegen): KPW  $\geq$  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 de OV-klantenbarometer: 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, 2018): de score van de kwaliteitsindicator voor de onderdelen doorstroming, fietspaden en verkeersveilige inrichting binnen de vastgestelde bandbreedte.

- We geven inzicht in de consequenties van de verschillende scenario's voor bezuiniging op beheer en onderhoud provinciale wegen: gereed 1e helft 2022.

Een overzicht van de geplande onderhoudsprojecten en planstudies is opgenomen in de programmering mobiliteit 2022-2030. We bieden ruimte aan extra ambities, waarbij we zo veel als mogelijk werk met werk proberen te maken. Voor een efficiënte uitvoering én verdere verduurzaming 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 het aanbesteden van werken waarbij de markt steeds maximaal wordt uitgedaagd op het vlak van innovaties en duurzaamheid.

We zien de beheer- en onderhoudstaak van de provinciale wegen toenemen. De totale bezuinigingsopgave is ongeveer € 10 mln per jaar. We maken inzichtelijk wat exact de consequenties zijn van scherpe keuzes bij verschillende scenario's.

### **Uitvoering OV-concessies**

- We zorgen voor een betrouwbaar OV-systeem: rituitval in de concessies is maximaal 0,2%.
- Nota van uitgangspunten voor de aanbesteding concessie West (start juli 2025) en flexcontract (start januari 2024) is in 2022 vastgesteld.

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.

2022 zal een belangrijk jaar worden voor het OV en vooral in het begin nog erg lastig. Ondanks de lagere reizigersaantallen door (de nasleep van) corona willen we zorgen voor een passend aanbod om daarna weer snel te kunnen opschalen bij een toenemend aantal reizigers. Ondanks dreigende tekorten houden we de ambities overeind. Hiermee onderschrijven we de vitale functie van OV in het totale mobiliteitssysteem én dat we inzetten op toekomstige groei.

### **Transitie naar 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.

Daarnaast zetten we ook in op de transitie naar gedeelde mobiliteit met een sterk HOV-netwerk aangevuld met Flexibel vervoer en Samen initiatieven zoals vrijwilligersinitiatieven, meerrijddiensten en deelconcepten. Zo houden we het OV betaalbaar en toekomstbestendig.

### **Data, digitalisering en Smart Mobility**

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.

## 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	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
aantal	99										

\* realisatie

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

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

	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
aantal	1.686										

\* realisatie

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.

## Wat gaan we daarvoor doen?

### Verkeersveiligheid

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

	2021	2022	2023
aantal	207.500	209.500	211.000

\*realisatie 2020 = 219.209. Door corona staan lesprogramma's onder druk en vinden we het nog te vroeg om de streefwaarden bij te stellen.

- 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 via drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving (BVVP, 2020). In het beleidsplan (BVVP) kiezen we voor een pro-actieve en risico-gestuurde aanpak op basis van data-indicatoren. Via voorlichting en educatie streven we naar meer bewustwording in het verkeer op basis van een brede communicatiestrategie, waar de campagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden deel van uitmaakt. We hebben hierbij aandacht voor de acht thema's uit BVVP. Op basis van een risico-gestuurde aanpak wordt input geleverd voor infrastructurele maatregelen op provinciale en gemeentelijke wegen. Samen met gemeenten zetten we maximaal in op de hiervoor bestemde rijksregeling. De provincie reserveert voor afspraken met gemeenten € 10 mln per jaar t/m 2024. Ook maken we afspraken met politie en openbaar ministerie over handhavingsacties.

### 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. 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 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.

### 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:

- Alle verlichting langs provinciale wegen is in 2023 vervangen door LED (uitvoering 2022 en 2023).
- We zorgen voor een schoon OV-systeem: in 2025 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

	2020*	2021*	2022	2023	2024	2025
%	10%	10%	20%	20%	40%	100%

\* realisatie

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

#### Kwaliteit

## Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

### Beleidskader:

- Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 (2020)

### Uitvoeringsagenda's:

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2018)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP, 2020)
- Datavisie (2020)
- Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023 (2020)

## Verbonden partijen

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

- Gemeenschappelijke regeling 'Kleinschalig Collectief Vervoer Noordoost Brabant'
- Eindhoven Airport

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

## Ontwikkelingen en onzekerheden

- De ontwikkeling van de Corona-pandemie, de exacte gevolgen en welke beperkende maatregelen er (nog) zullen gelden, geeft grote onzekerheid bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Dit zal het geval zijn bij het openbaar vervoer.
- De stikstof problematiek geeft extra onzekerheid bij de realisatie van (infrastructurele) projecten.
- Onzekerheid en vertraging in de doorlooptijden bij behandeling door de Raad van State heeft invloed op de haalbaarheid en zekerheid van de plannings van projecten.

## Wat mag het kosten?

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: € 0,8 mln, waarvan € 0,3 mln structureel
- Data: € 6,4 mln, waarvan € 2,2 mln structureel
- Verkeersveiligheid: € 2,0 mln, waarvan € 1,1 mln structureel
- Beheer en onderhoud: € 12,1 mln structureel\*
- OV: € 95,0 mln structureel

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

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2021 € 8,5 mln op de begroting geraamd, gedekt door een reserve.

Bovenop de structurele bedragen is er dus (evenals in 2021) sprake van een tijdelijke intensivering o.a. op het gebied van data (Datavisie en de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland) en de intensivering op verkeersveiligheid in het kader van het Bestuursakkoord.

Het totaal van de programmakosten 08 in de begroting 2022 komt uit op een totaal van € 124,7 mln en is daarmee € 3,6 mln hoger dan in 2021. Dit is o.a. het gevolg van € 3,1 mln hoger budget OV-concessie (o.a. tbv de meerkosten noodconcessie West) en € 7,2 mln hoger budget voor de transitie gedeelde mobiliteit.

Daartegenover zijn in 2022 enkele budgetten lager o.a. het aflopen van de fiscale constructie PPS-A59 (€ 2,2 mln), een geraamde wegeverdracht in 2021 van € 1,4 mln en € 2,5 mln incidenteel budget voor onderhoud in 2021.

De geraamde inkomsten komen o.a. uit opbrengsten uit leges voor vergunningen en ontheffingen en bijdragen uit hoofde van schadevergoedingen provinciale infrastructuur en voor uitgevoerde werken voor derden zoals gladheidsbestrijding. De geraamde inkomsten voor programma 08 zijn in 2022 lager dan in 2021 door o.a. lagere inkomsten van derden in de OV-concessies en het aflopen van de fiscale constructie PPS-A59 waarvoor een specifieke rijksuitkering werd ontvangen.

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

Bestuursakkoordmiddelen 2024-2030

Voor de periode 2024 t/m 2030 is aan bestuursakkoordmiddelen € 126 mln voor mobiliteit beschikbaar.

Stand Reserve

De lasten van het programma Basisinfrastructuur mobiliteit worden deels gedekt vanuit de reserve DU verkeer en vervoer/SIF

Het verloop van de stand van die reserve is onderstaand weergegeven. Deze reserve draagt ook bij aan de dekking van de lasten van programma 4 Natuur en Milieu en van programma 9 Mobiliteitsontwikkeling.

<i>Bedragen x € 1.000</i>	Realisatie 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
<u>Lasten</u>						
Programma lasten	191.106	169.267	172.607	174.504	182.092	183.040
Organisatiekosten	14.384	15.113	10.970	0	0	0
<b>totaal lasten</b>	<b>205.489</b>	<b>184.380</b>	<b>183.577</b>	<b>174.504</b>	<b>180.421</b>	<b>187.078</b>
<u>Baten</u>						
<b>totaal baten</b>	<b>37.470</b>	<b>8.515</b>	<b>2.410</b>	<b>2.375</b>	<b>1.349</b>	<b>1.349</b>
<b>saldo baten en lasten</b>	<b>-168.020</b>	<b>-175.866</b>	<b>-181.167</b>	<b>-172.129</b>	<b>-179.071</b>	<b>-185.728</b>

<i>Stand reserve x € 1.000</i>	Saldo per 1-1- 2021	Saldo per 31- 12-2021	Saldo per 31- 12-2022	Saldo per 31- 12-2023	Saldo per 31- 12-2024	Saldo per 31- 12-2025
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	433.099	471.900	462.314	463.342	427.874	376.421