

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Algemene voortgang van het programma

Het programma 8 Basisinfrastructuur Mobiliteit staat onder druk. Een aantal uitdagingen maakt de uitvoering van deze (wettelijke) basistaken lastig.

Zo is er sprake van extra prijsstijgingen.

Bij de uitvoering van OV-concessies valt de verplichte indexatie op basis van Landelijke Bijdrage Index (LBI) hoger uit, wat heeft geleid tot een tekort in 2022 en wat structureel doorwerkt in 2023 en verder. Dit tekort geldt niet alleen voor de lopende concessies, maar beïnvloedt ook sterk de aanbesteding van nieuwe concessies. Daarnaast zijn er mogelijk nog ontwikkelingen rondom de bekostiging van de OV-studentenkaart die kunnen leiden tot een extra financieel gat.

Ook de druk op de onderhoudsbegroting neemt door de prijsstijgingen verder toe. Door op een andere manier, namelijk gebiedsgericht en niet per project, het groot onderhoud aan te besteden en nieuwe onderhoudprestatiecontracten verwachten we nog efficiënter te kunnen gaan werken.

De OV-concessies hebben daarnaast nog altijd te maken met lagere reizigersaantallen in de lopende concessies (1e helft ongeveer 79% t.o.v. 2019 pré-corona) én de onzekerheid over het herstel ervan in de aanbesteding van nieuwe concessies. De aanbesteding voor de nieuwe concessie West is gestart en daarin is een risico-afdekking voor deze onzekerheid opgenomen. Het vertrekpunt voor de nieuwe concessie is een gelijkwaardig OV-aanbod o.b.v. de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Naar aanleiding van motie 124 is een onderzoek naar een passend OV-aanbod uitgevoerd. Uitbreiding van het OV-aanbod is een te maken bestuurlijke keuze (na aanbesteding concessie West-Brabant en in aanloop naar de aanbestedingen concessies in Oost en Zuidoost Brabant).

Ook spelen personeelstekorten een grote rol bij de vervoerders. Hierdoor is op een betrouwbare én bestendige manier opschalen van de dienstverlening 2023 door vervoerders niet direct mogelijk. Afspraak is dat dit vanaf september geleidelijk gaat gebeuren o.a. met inzet van de middelen motie 120. Echter we hebben de vervoerders ook verzocht om een betrouwbare dienstregeling te rijden en dit heeft tot gevolg dat er ten opzichte van de vakantiedienstregeling nog verder is afgeschaald. De primaire verantwoordelijkheid voor voldoende capaciteit ligt bij vervoerder, maar wij sturen daar via het opdrachtgeverschap voor de concessies op. Het is daarbij niet acceptabel dat de uitvoering van de concessies door een personeelstekort wordt ontwricht.

Ten slotte beïnvloedt stikstof het beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur. Door het loslaten van het uitgangspunt 'werk-met-werk' bij de herijking van KOPI en het volgen van landelijke richtlijnen kunnen we, zij het beperkt, onderhoud uitvoeren. Dat er geen achterstallig onderhoud is, kunnen we echter niet langer garanderen. Door het uitstel en uiteindelijk stopzetten van reconstructies is pas later dan nodig onderhoud mogelijk (bijvoorbeeld N284 en N629). De staat van weg is hierdoor slechter en is er uiteindelijk meer onderhoud nodig. Deze onderhoudsprojecten worden versneld geprioriteerd. Daarnaast lopen de kosten nog verder door de inzet van elektrische materieel (nog altijd schaars). Ook is het meenemen van kleinschalige verbeteringen van de verkeersveiligheid vanwege stikstof niet meer vanzelfsprekend. Provincie Noord-Brabant staat bovenaan de lijst met het aantal verkeersdoden en we zien bij de verkeersslachtoffers een stijgende trend. Een zorgwekkende ontwikkeling vinden we. Daarom is blijvende inzet nodig. In 2e helft 2023 wordt het nieuwe verkeersveiligheidsplan BVVP vastgesteld.

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 \geq vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Dat er geen achterstallig onderhoud is, kan niet langer worden gegarandeerd. Door voortdurende uitstel (en soms uiteindelijk stopzetten) van reconstructies in verband met stikstof is noodzakelijk onderhoud op bepaalde wegvakken (bijvoorbeeld N284 en N629) te lang niet uitgevoerd. Deze onderhoudsprojecten worden nu versneld geprioriteerd. Dit extra onderhoud, de beperkte toepasbaarheid van de Handreiking Beheer en Onderhoud, aanvullende inzet van elektrisch materieel en de prijsstijgingen drukken bovendien zwaar op de onderhoudsbegroting.

Personeelstekorten, prijsstijgingen en lagere reizigersopbrengsten maken de situatie in het OV erg lastig. Bij het opschalen van het OV-aanbod wegen de aspecten betrouwbaarheid én bestendigheid zwaar.

Wat gaan we daarvoor doen?

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)

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)

De prestatiecontracten worden in voorjaar 2024 gegund. De provincie is koploper op het gebied van I-Vri's en de marktontwikkelingen vragen net iets meer zoekwerk (wet van de remmende voorsprong).

Steunpunt Uden wordt pas in 2024 aangepakt in verband met de beschikbaarheid tijdens het strooiseizoen.

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)

De financiën van de OV-concessies blijven een groot zorgpunt. Bovenop de structurele doorwerking van de hoge indexatie uit 2022 wordt ook voor 2023 een hogere indexatie verwacht. Voor het tekort in 2023 op de OV-concessies als gevolg van de hoge verplichte indexatie wordt in deze bestuursrapportage (conform bestuursakkoord) beroep op algemene middelen gedaan. Bovendien is ook de beschikbaarheidsvergoeding vanwege lagere reizigersaantallen door het Rijk stopgezet.

In de uitvoering is de betrouwbaarheid van de dienstregeling door personeelstekorten bij de vervoerders een probleem en is de rituitval ondanks tijdige (beperkte) afschaling van de dienstregeling nog steeds hoog. Door de nieuwe CAO is gelukkig een einde gekomen aan een periode van stakingen. Het personeelstekort is hier niet (direct) door opgelost. In de dienstregeling 2023 is daarom afgesproken geleidelijk op te schalen. Op een betrouwbare én bestendige manier is hierbij leidend.

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	140	
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	

*Cijfers zijn nog niet vrijgegeven door RWS.

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)

Het aantal verkeersdoden is in 2022 weer op het niveau van vóór corona (2018: 150 en 2019: 142). Het beeld in 2023 is vooralsnog in lijn met dat van 2022. Bij het aantal verkeersgewonden is meerjarig zelfs een stijgende trend waarneembaar.

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

- 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)

De ontwikkelingen rondom stikstof wet- en regelgeving maken het lastiger om kleinschalige verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid uit te voeren of mee te nemen in onderhoudsprojecten, zoals bijvoorbeeld bij de Deense Hoek op de N615.

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Door de uitdagingen rondom stikstof, de financiële druk op de mobiliteitsbegroting en netschaarste kan de verdere verduurzaming via de realisatie van infrastructurele projecten en OV-concessies 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)

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

In landelijk verband is een monitoringssystematiek opgezet. De KPI's zullen worden opgenomen in de begroting 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

- Dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud op provinciale wegen kan niet langer worden gegarandeerd. Extra (incidenteel) onderhoud kan leiden tot een overschrijding van de onderhoudsbegroting.
- Ontwikkelingen en onzekerheden rondom de wet- en regelgeving stikstof zijn 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.

- De verplichte indexatie van de OV-concessies (actuele LBI-index) kan in 2023 ook hoger uitvallen dan de indexatie van de provinciale begroting (4 jaars gemiddelde CBS-index). Dit komt bovenop de structurele doorwerking van de hoge indexatie uit 2022.
- Ontwikkelingen in de bekostiging van de Studenten OV-kaart (SOV) kunnen leiden tot een extra financieel gat bij de OV-concessies.
- Personeelstekorten in de vervoerssector belemmeren de uitvoering van OV-concessies.
- Er is veel extra inzet van BOA's nodig rondom AZC's. De kosten komen voor rekening van de vervoerders, maar mogelijk dat een extra beroep op het budget voor sociale veiligheid wordt gedaan.
- Leveringsproblemen en netschaarste kunnen de voortgang belemmeren bij de uitvoering van (infrastructurele) projecten en de instroom van ZE-materieel in de concessies.

Financieel overzicht

Bedragen x € 1.000

8. Basisinfrastructuur mobiliteit	Begroting t/m wijz. 3	Wijziging 4	Begroting t/m wijz. 4
Lasten	191.057	43.547	234.603
Baten	5.350	2.657	8.008
Saldo baten en lasten	185.706 N	40.889 N	226.596 N