

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

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

Het werken aan goede en duurzame bereikbaarheid voor alle Brabanders vanuit onze wettelijke verantwoordelijkheden is stevig verankerd in dit programma.

De corona-uitbraak heeft in 2020 veel effect gehad op onderdelen van ons mobiliteitssysteem. Bijvoorbeeld op het openbaar vervoer, waar de reizigersaantallen fors zijn afgenomen.

We gaan stevig door met wat al eerder in gang is gezet zoals de transitie naar gedeelde mobiliteit. Die is nodig om het openbaar vervoer flexibel, toekomstbestendig en betaalbaar te houden. De voortgaande digitalisering en dataficering helpen bij het maken van die omslag.

We willen steeds meer op basis van data beslissingen nemen. Het in kaart brengen van verkeersstromen of piekmomenten bijvoorbeeld helpt daarbij. Analyse van data en een risicogestuurde aanpak kan ook helpen bij het nog veiliger maken van onze wegen. Brabant kent te veel verkeersslachtoffers en in ons verkeersveiligheidsplan hebben we afgesproken dat onze ambitie 0 is. Een goed onderhouden provinciaal fiets- en wegennet zonder achterstallig onderhoud hoort daar vanzelfsprekend bij. Waar mogelijk verbeteren we de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Recent is als vertaling van de Brabantse omgevingsvisie het Beleidskader Mobiliteit 2030 naar Provinciale Staten gestuurd. Daarin wordt de koers voor de komende jaren uitgestippeld. Met een bijbehorende set van indicatoren (Staat van Brabant) kan in de loop van 2021 de begroting daarop worden aangepast en aangescherpt.

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). Score per onderdeel binnen vastgestelde bandbreedte.
- We realiseren een data-gedreven mobiliteitsbeleid, asset management en risicogestuurde verkeersveiligheid op basis van gestructureerde regionale dataverzameling (operationeel in 2023).
- Alle verlichting langs provinciale wegen is in 2021 vervangen door LED.

Een overzicht van de geplande onderhoudsprojecten en planstudies is opgenomen in de statenmededeling programmering mobiliteit 2021-2026. We bieden ruimte aan extra ambities, waarbij we 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. In 2021 wordt een tweede steunpunt verduurzaamd en wordt de pilot 'Licht als dienst' afgerond en geëvalueerd.

We streven naar nul verkeersslachtoffers in Brabant

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 (BVVP,

2020). In het nieuwe beleidsplan kiezen we voor een meer pro-actieve en risico-gestuurde aanpak op basis van data-indicatoren.

Indicatoren:

- **Aantal verkeersslachtoffers in Brabant**

Wat gaan we daarvoor doen?

Gedrag en handhaving

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

aantal leerlingen	2021	2022	2023
norm	207.500	209.500	211.000

- Naar aanleiding van het nieuwe BVVP komen we in de loop van 2021 met een geschikte indicator voor de gedragsgerichte maatregelen.

Via voorlichting en educatie streven we naar meer bewustwording in het verkeer op basis van een brede communicatiestrategie, waar de bestaande 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. Ook maken we afspraken met politie en openbaar ministerie over handhavingsacties.

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

Indicatoren:

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

Wat gaan we daarvoor doen?

Uitvoering OV-concessies

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.

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

Het coronavirus heeft in 2020 grote invloed gehad op OV. Onduidelijk is wat exact de (blijvende) effecten zullen zijn.

- Invloed corona (korte en lange termijn) op OV helder hebben.

Transitie naar gedeelde mobiliteit

We werken aan de transitie naar een toekomstbestendig OV om het OV een betrouwbaar, veilig en duurzaam alternatief te laten zijn. Daarbij zien we een stevig HOV-netwerk als de ruggengraat van het OV-systeem in Brabant en vullen dit aan met maatwerk van slimme mobiliteitsoplossingen en deelconcepten.

Het OV-systeem is opgebouwd uit een concessie en een flexcontract. Op basis van de ervaringen met pilots en experimenten nemen we onderdelen op in het nieuwe OV-systeem. De effecten kunnen we pas echt meten nadat de nieuwe concessie van start is gegaan.

- In 2021 concessie West én flexcontract gegund (2023 van start)
- 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.

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 klimaatkkoord.

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

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

Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

Beleidskader:

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan ([PVVP](#), 2006)

Uitvoeringsagenda's:

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2018)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP, 2020)
- Datavisie, 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

- In verband met de transitie naar gedeelde mobiliteit en de nieuwe concessie West zijn mogelijk frictiekosten te verwachten.
- Corona en stikstof kunnen het programma sterk beïnvloeden.
- 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.

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

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: € 0,3 mln

Data: € 2,2 mln

Verkeersveiligheid: € 1,1 mln

Beheer en onderhoud: € 10,5 mln*

OV: € 92,1 mln

* 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 (± € 52 mln in 2021).

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2021 € 5,4 mln op de begroting geraamd, gedekt door een reserve.

Bovenop de structurele bedragen is er sprake van een tijdelijke intensivering o.a. op het gebied van data (Datavisie en de Krachtenbundeling Smart Mobility) en de intensivering op verkeersveiligheid in het kader van het Bestuursakkoord. Dat bepaalt ook het verschil tussen de begroting 2021 en 2020.

De geraamde inkomsten komen o.a. uit opbrengsten uit leges voor vergunningen en ontheffingen, bijdragen voor uitgevoerde werken voor derden zoals gladheidsbestrijding en bijdragen door derden in de OV-concessies.

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.

De daling in de baten ten opzichte van 2020 wordt vooral verklaard door het aflopen van de fiscale constructie PPS-A59 waarvoor een specifieke rijksuitkering werd ontvangen.

<i>Bedragen x € 1.000</i>	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<u>Lasten</u>						
Programma lasten	169.429	175.928	177.270	177.594	182.092	183.040
Organisatiekosten	10.949	12.976	11.320	0	0	0
totaal lasten	180.378	188.905	188.590	177.594	182.092	183.040
<u>Baten</u>						
totaal baten	61.684	20.173	6.041	1.721	1.721	1.445
saldo baten en lasten	-118.695	-168.731	-182.549	-175.873	-180.371	-181.595