

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De uitvoering van de (wettelijke) basistaken mobiliteit staat door een aantal factoren onder zware (financiële) druk, maar zijn randvoorwaardelijk om de ambities uit het beleidskader Mobiliteit Koers 2030 te kunnen realiseren. Om dat te bereiken zorgen we voor een goede basis voor de mobiliteit in Brabant met een stevig netwerk van provinciale wegen, fietspaden en openbaar vervoer. In de statenmededeling over een dreigend tekort op de mobiliteitsbegroting is aangegeven op welke wijze het evenwicht terug hersteld kan worden.

Het OV in Brabant verkeert nog altijd in zwaar weer. Waar we bij de begroting 2022 nog verwachtten dat de reizigersaantallen zich snel zouden herstellen, zien we dat deze nog altijd achterblijven (in 2022 gemiddeld 74% t.o.v. 2019 pré-corona). Het vervoersaanbod wordt steeds afgestemd op het aantal reizigers. Door de manier van reizen, thuiswerken en de beeldvorming als minder betrouwbaar alternatief (o.a. door stakingen en de situatie bij NS) is opschalen nog niet nodig gebleken in 2022. Bovendien was er te weinig personeel bij de vervoerders om dit op een bestendige én betrouwbare manier te doen. Daarnaast merken de vervoerders de gevolgen van de prijsstijgingen door o.a. de situatie in Oekraïne met niet alleen consequenties voor de betaalbaarheid van de lopende concessies, zeker in combinatie met de lagere reizigersopbrengsten door de achterblijvende reizigersaantallen. Maar dit heeft ook een structureel effect en beïnvloedt het vervoersaanbod bij de aanbestedingen van nieuwe concessies. Op basis van een **motie** bij de begroting 2023 door de Staten is een onderzoek gedaan naar een goed kwaliteitsniveau van het OV in Brabant en de financiële consequenties. Dit vormt input voor verdere besluitvorming. Toch zijn er ook belangrijke stappen gezet om de OV-concessies in Brabant weer terug (financieel) gezond te krijgen zonder financiële bijdrage van het Rijk. Zo zijn er herijkingafspraken met de vervoerders gemaakt over hoe en wanneer opgeschaald kan worden, is Oost verlengd via een noodconcessie met de versnelde instroom van Zero-Emissie bussen en is de aanbesteding voor de nieuwe concessie West opgestart met de publicatie van het Programma van Eisen.

De dynamiek rondom stikstof depositie drukt een steeds grotere stempel op het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Het geplande onderhoud is wel gerealiseerd. Achterstallig onderhoud is hiermee voorkomen, maar dat wordt wel een steeds grotere uitdaging door de combinatie van reconstructiewerkzaamheden met onderhoud (bijvoorbeeld N279 Veghel - Asten en N284 Reusel - Hapert). Daarom is bij de herijking van de Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI) ook het uitgangspunt 'werk-met-werk' losgelaten.

Met het vervallen van de bouwvrijstelling (Porthos uitspraak RvS) zal de uitvoering van infrastructurele projecten nog lastiger worden. Voor de vervanging en renovatie opgave zal de handreiking vanuit het Rijk blijvend worden gehanteerd om verkeersonveilige situaties én kapitaalvernietiging te voorkomen.

Tenslotte drukten ook de leveringsproblemen en de enorme prijsstijgingen voor infrastructurele projecten als gevolg van de situatie in Oekraïne het afgelopen jaar zwaar op de budgetten. Dat effect zal ook nog in de komende jaren merkbaar zijn.

Ondanks de inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid en de daling van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers in 2020 en 2021, zien we op basis van voorlopige cijfers een forse stijging van dit aantal. Daarom is en blijft de inzet op een integrale aanpak van verkeersveiligheid van groot belang, door samen met partners in te zetten op de drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.

Omschrijving (toelichting)

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 >= vorig jaar.

Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de voorspelbaarheid van de reistijd:

- Ontwikkeling OV-klantbarometer: OV-klantenbarometer >= vorig jaar

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

In 2021 werd de kwaliteit van de provinciale wegen (WOW) beoordeeld met een 7,1 t.o.v. 7,2 in 2019. Het betreft een twee-jaarlijks onderzoek.

De Indicator Provinciale Wegen (IPW) is onderverdeeld in deelindicatoren: de verkeersveilige weginrichting is 77%, de indicator voor verkeersregelinstallaties (VRI's) 5,45 op schaal van 10, en het percentage geïnspecteerde kunstwerken (271) wat aan de gestelde normering voldoet is 98%.

Er is nu nog geen sprake van achterstallig onderhoud. Zoals reeds gemeld staat dit wel onder druk, versterkt door de bezuinigingsopgave.

De waardering van het OV door de reiziger (OV-klantenbarometer) is over 2022 uitgekomen op 7,9 t.o.v. 7,8 in 2019. Over 2020 en 2021 is er geen klanttevredenheid gemeten. Vanwege corona is dat niet representatief.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Planmatig beheer en onderhoud provinciale infrastructuur

Omschrijving (toelichting)

- De provincie voert planmatig beheer en onderhoud uit op de provinciale infrastructuur zoals afgesproken in de meerjarige kwaliteitsvisie (KOPI, 2018). Score van de kwaliteitsindicator voor de onderdelen doorstroming, fietspaden en verkeersveilige inrichting binnen 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Op basis van de meerjarige onderhoudsplanning is groot onderhoud uitgevoerd op de N395 Hilvarenbeek – Oirschot, N264 bij St.-Hubert en N279 Asten - Meijel.

Dit jaar is voor het eerst een indicator opgenomen omtrent de verkeersveilige weginrichting. In deze indicator worden verschillende aspecten gemeten en gewogen die leiden tot een score op hoe veilig de provinciale wegen zijn ingericht. De score komt uit op 77%. Ter verbetering van de verkeersveiligheid is een aantal gevaarlijke oversteken gesaneerd en een rotonde N397 Boevenheuvel gerealiseerd. Er is onderzoek gedaan naar besparing op het gebruik van grondstoffen bij het aanbrengen van kantmarkeringen. In 2023 wordt het aanbrengen van kantmarkering op het gehele areaal van provinciale wegen en fietspaden afgerond op basis van de onderzoeksresultaten.

De bezuiniging op de beheer- en onderhoudstaak is bij de herijking van KOPI in 2022 vastgesteld.

Uitvoering OV-concessies en transitie gedeelde mobiliteit

Omschrijving (toelichting)

- 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 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

We zien het OV als een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van onze provincie. Als concessieverlener heeft de provincie de regierol uitgevoerd op de vigerende concessies en samen met de vervoerders gezorgd voor een, binnen de geldende omstandigheden, optimale dienstregeling voor het stad- en streekvervoer, Buurtbus en regiotaxi. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgelegd in de OV-visie (Gedeelde mobiliteit is maatwerk, 2018). De rituitval binnen de lopende concessie was in 2022 met 1,97% weliswaar hoger (0,17% in 2021), hoofdzakelijk veroorzaakt door personeelstekorten en het hoge ziekteverzuim (vanwege corona) bij de vervoerders, maar door tijdig de dienstregeling af te schalen is het beperkt gebleven. Het aspect van betrouwbaarheid van de dienstregeling is hierbij zwaarwegend geweest.

Naast de verschillende pilots en experimenten is de aanbesteding van het flexcontract, gekoppeld aan de concessie West, opgestart op basis van de transitiestrategie en het uitgangspuntendocument in West. Daarnaast is ook verder gewerkt aan de transitie gedeelde mobiliteit in concessiegebied op basis van het in 2021 vastgestelde ambitiedocument. Er is een onderzoek gedaan naar geschikte locaties voor hubs en deelmobiliteit buiten de steden. In 2023 worden op basis daarvan stappen gezet. De toegroei naar MaaS is onderdeel van de uitvraag aan de vervoerders voor de nieuwe concessie en het flexcontract en is vooral gericht op de reisplanningskant in de combinatie van openbaar vervoer en flexvervoer. De Staten zijn geïnformeerd over de voortgang gedeelde mobiliteit.

Data, digitalisering en Smart Mobility

Omschrijving (toelichting)

- Het uitvoeringplan 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)

De uitvoering van de Krachtenbundeling ligt op schema. De Staat van Mobiliteit is gepubliceerd.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We gaan voor veilige mobiliteit.

Omschrijving (toelichting)

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	91	ntb								

* 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 ongevallen met lichamelijk letsel	1.686	1.749	ntb								

waarvan op provinciale wegen	109	91	ntb								
------------------------------	-----	----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

aantal slachtoffers met lichamelijk letsel	1.985	2.015	ntb								
--	-------	-------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

waarvan op provinciale wegen	164	120	ntb								
------------------------------	-----	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

* 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Verkeersveiligheid

Omschrijving (toelichting)

- 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Sociale veiligheid

Omschrijving (toelichting)

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

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Aantal incidentmeldingen in 2022 was 2.439 t.o.v. 2.260 in 2019 met name veroorzaakt door het aantal zwartrijders.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

Omschrijving (toelichting)

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 verkeeremissies 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)

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Duurzaamheid.

Omschrijving (toelichting)

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	2026	2027
%	10%	10%	20%	40%	40%	75%	90%	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 2030): gereed 2023.
- Samenwerkingsverband voor duurzaam bouwen van wegen in Brabant is operationeel en positief gewaardeerd door betrokken partners in 2023.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Inzet 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.

Heeft het gekost wat het mocht kosten?

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Bedragen x € 1.000	Begroting 2022 oorspronkelijk	Begroting 2022 na wijziging	Jaarrekening 2022 realisatie	Vershil begroting - realisatie
<u>Lasten</u>				
Programmalasten	172.607 N	170.629 N	161.057 N	9.572 V
Toegerekende organisatiekosten	10.970 N	17.362 N	17.499 N	136 N
Totaal Lasten	183.577 N	187.991 N	178.555 N	9.436 V
<u>Baten</u>				
Programmabaten	2.410 V	5.454 V	2.264 V	3.190 N
Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	0	0	433 V	433 V
Totaal Baten	2.410 V	5.454 V	2.697 V	2.757 N
Saldo van baten en lasten	181.167 N	182.537 N	175.858 N	6.679 V

Verschillenanalyse

8. Basisinfrastructuur mobiliteit - Afwijking lasten (bedragen x € 1.000) 9.436

V

Algemeen

Het begrotingsprogramma 08 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: € 0,6 mln, waarvan € 0,3 mln structureel
- Data: € 6,1 mln, waarvan € 2,2 mln structureel
- Verkeersveiligheid: € 1,1 mln structureel
- Beheer en onderhoud: € 12,5 mln structureel*
- OV: € 96,6 mln structureel

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2022 € 2,62 mln op de begroting geraamd, gedekt door een reserve.

* Plus € 29,4 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 jaarlijkse afschrijvingslasten worden gedekt via een specifiek hiervoor ingestelde egaliseringsreserve. De structurele toevoeging aan de reserve komt ten laste van de exploitatiebegroting en wordt conform bestaand provinciaal indexatiebeleid jaarlijks geïndexeerd.

De totale programmakosten 08 komen uit op totaal € 161,0 mln tov een budget van € 170,6 mln (94,4%). In de realisatie zit de voordelige afwikkeling op de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) van het Rijk over 2021 voor een bedrag van € 10,3 mln. Zonder dit effect zou de realisatie uitgekomen zijn op een overbesteding van € 0,7 mln (100,4 %).

OV-concessies 3.397

V

Ter voorkoming van begrotingsonrechtmatigheid is bij de slotwijziging éénmalig € 4,0 mln toegevoegd aan het budget voor de OV-concessie vanwege de hoge index van de concessievergoeding op basis van landelijke afspraken. Hierdoor is op de OV-exploitiemiddelen uiteindelijk een onderbesteding van € 2,4 mln ontstaan op een budget van € 98,9 mln (97,5%). Zoals in de statenmededeling over begrotingsonrechtmatigheid OV bij de jaarrekening 2022 is gemeld, werken de prijsstijgingen door in de toekomstige concessies. Aanvullende middelen zijn nodig om aan de verplichtingen van de lopende concessie te kunnen voldoen en dit wordt meegenomen in de eerstvolgende integrale afweging.

Van de middelen voor de doorontwikkeling en vernieuwing van het OV (€ 2,6 mln) is in 2022 € 1,6 mln besteed. De lastige situatie van het OV op dit moment maakt de doorontwikkeling van het OV moeilijker.

Beschikbaarheidsvergoeding OV 5.110

V

Om de gevolgen van de corona pandemie op het OV op te vangen en vanwege de cruciale functie is er een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) ontvangen die 1 op 1 aan de vervoerder is doorgezeten. Vanwege een (niet te rammen) positief afwikkelingsverschil over de BVOV 2021 van € 10,3 mln is een onderschrijding ontstaan. Daartegenover staat een last van de BVOV 2022 van € 5,1 mln.

Onderhoudsbegroting provinciale wegen 2.308

N

Voor het dagelijks beheer en onderhoud van de provinciale wegen is € 2,3 mln meer uitgegeven dan begroot (€ 12,7 mln). De belangrijkste oorzaak is het extra incidentele onderhoud vanwege de vertraging in de geplande onderhoudsprojecten waar de

uitvoering gekoppeld was aan reconstructieprojecten (€ 0,8 mln). De uitvoering hiervan is sterkt beïnvloed door de dynamiek rondom stikstofdepositie. Daarnaast zijn de electriciteitskosten hoger dan geraamd (€ 0,6 mln), omdat het project van het verleden van de openbare verlichting op en langs provinciale wegen is vertraagd. De forse prijsstijgingen hebben er tenslotte toe geleid dat de uitgaven van het onderhoudprestatiecontract (OPC) hoger uit zijn gevallen (€ 0,6 mln).

Wegenoverdracht	1.398
	V

Er zijn middelen voor een geplande wegenoverdracht aan de gemeente op de begroting geraamd. Inmiddels is duidelijk dat de wegenoverdracht definitief niet doorgaat. Dit leidt tot een onderbesteding van € 1,4 mln.

Afschrijvingen N69	1.109
	V

Voor de aanleg van de nieuwe verbinding N69 zijn rijksmiddelen ontvangen. Om de specifieke rijksuitkering versneld te kunnen afbouwen is een administratieve correctie gedaan. Het betreft een verschuiving van lasten (budgetneutraal, zie ook programma 09).

Data en digitalisering	644
	V

Voor dataficering en digitalisering zijn op basis van de I-visie extra middelen ter beschikking gesteld. De realisatie blijft achter bij de raming.

Toegerekende organisatiekosten	136
	N

De toegerekende organisatiekosten komen op basis van de gerealiseerde uren-inzet hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere lasten	222
	V

8. Basisinfrastructuur mobiliteit - Afwijking baten (bedragen x € 1.000)	2.757
	N

Algemeen	-
----------	---

Aan de inkomstenkant is er sprake van totaal € 3,2 mln minder inkomsten, € 2,3 mln ten opzichte van een raming van € 5,5 mln (41,5%). Daarvan is € 5,1 mln het gevolg van de Beschikbaarheidsvergoeding OV vanuit het Rijk. Zonder dit komen de baten € 1,9 mln hoger uit (135,2%).

Beschikbaarheidsvergoeding OV	5.110
	N

Om de gevolgen van de corona pandemie op het OV op te vangen en vanwege de cruciale functie is er een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) ontvangen die 1 op 1 aan de vervoerder is doorgezet. Vanwege een (niet te ramen) positief afwikkelingsverschil over de BVOV 2021 van € 10,3 mln is een onderschrijding ontstaan. Daartegenover staat een last van de BVOV 2022 van € 5,1 mln. De inkomsten moeten gematched worden met de uitgaven.

Bijdragen derden OV-concessies	1.205
	V

Bovenop de afspraken van de OV-concessies kunnen met gemeenten aanvullende afspraken worden gemaakt, zoals bijvoorbeeld de transferiumlijnen in 's-Hertogenbosch. Hiervoor wordt een bijdrage van de gemeente ontvangen.

Schadevergoedingen 563 V

Er is meer ontvangen uit hoofde van schadeloosstellingen voor toegebrachte schade aan provinciale eigendommen. Daar staan ook extra uitgaven voor de herstelmaatregelen tegenover.

Bijdrage in toegerekende organisatiekosten 433 V

De bijdrage in toegerekende organisatiekosten komt hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere baten 152 V