

## **Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit**

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

We gaan voor een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem. Daarom zorgen we vanuit onze wettelijke verantwoordelijkheden voor een goede basis voor de mobiliteit in Brabant met een stevig netwerk van provinciale wegen, fietspaden en openbaar vervoer (OV). In het beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 is het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren uitgestippeld. De ambities hieruit zijn opgenomen in deze begroting. We staan voor grote uitdagingen in de uitvoering om Brabant nu én in de toekomst bereikbaar te houden.

De financiën van het OV in Brabant staan onder druk door de hoge verplichte indexatie van de lopende concessies, lagere reizigersopbrengsten door achterblijvend herstel van de reizigers en ontwikkelingen rondom de studentvergoedingen (SOV). Ook beïnvloedt dit de keuzes bij aanbestedingen van nieuwe concessies. Uitgangspunt op basis van de vastgestelde OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' is minimaal een gelijkwaardig OV-aanbod. In 2024 wordt de nieuwe concessie West-Brabant geïmplementeerd (start medio 2025) en de aanbesteding Oost gestart. De huidige concessie Oost is met 2 jaar verlengd via een noodconcessie in verband met landelijke afspraken over een spreiding van de aanbestedingen. Voor het borgen van de continuïteit en het realiseren van de duurzaamheidsambities lijkt het steeds noodzakelijker om bij geschikte kansen een nadrukkelijker rol te nemen in de concessies, zoals in remises (in navolging van Breda) en de financiering van materieel.

De OV-visie gaat uit van een vraaggericht OV: een passend aanbod met veel OV op plaatsen en momenten dat er vraag is en maatwerkoplossing (transitie gedeelde mobiliteit) als er minder vraag is. Zo houden we het OV betaalbaar en daarmee voor zoveel mogelijk reizigers beschikbaar. Tijdens en na de corona-pandemie is het OV gericht afgeschaald. De reizigersaantallen zijn nog altijd niet terug op niveau en opschalen is eerder nog niet direct aan de orde geweest. In de transitieplannen zijn afspraken gemaakt over opschaling bij toenemende reizigersaantallen. In 2024 zetten we in op het geleidelijk verder opschalen van de dienstregeling met hulp van de middelen motie 120. Personeelstekorten bij de vervoerders maakt opschalen op een betrouwbare én bestendige manier nog wel een uitdaging en is de kans groot dat, zeker in het begin van 2024, er nog altijd sprake is van een beperktere dienstregeling. Een betrouwbare dienstregeling is voor ons randvoorwaardelijk.

De uitvoering van de onderhoudstaak op provinciale wegen ondervindt veel hinder van het stilvallen of stopzetten van reconstructies door de stikstofproblematiek en het tijdelijk pauzeren van de vergunningverlening in Brabant. Daarom is bij de herijking van KOPI in 2022 het uitgangspunt van 'werk-met-werk' losgelaten. Doordat ook de gecombineerde onderhoudswerkzaamheden steeds zijn uitgesteld, kan niet langer gegarandeerd worden dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud. Het onderhoud van deze wegvakken (bijvoorbeeld N629) worden in 2024 met prioriteit opgestart met focus op verkeersveiligheid en beschikbaarheid (robuust en betrouwbaar).

Door dit extra benodigde onderhoud, de beperking van de aard van de onderhoudswerkzaamheden door landelijke richtlijnen, aanvullende inzet van elektrisch materieel en prijsstijgingen neemt de druk op de onderhoudsbegroting toe. Via gebiedsgerichte contracten voor groot onderhoud hopen we een efficiëncyslag te kunnen realiseren.

De ontwikkeling van het aantal verkeersgewonden in Brabant laat een zorgwekkende trendzorgwekkende trend zien. Hoge inzet op het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft daarom prioriteit. Dat doen we aan de hand van het in 2023 vastgesteld BVVP.

## 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-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, 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 2024.
- Nieuwe vorm van onderhoudscontracten, waarbij we het onderhoud per gebied vermarkten. zijn gegund in 2024.
- Eén van de steunpunten is verbeterd én verduurzaamd in 2024.
- De onderhoudsprojecten met risico op achterstallig onderhoud zijn in kaart gebracht en opgenomen in de meerjarige onderhoudsplanning.

Een overzicht van de geplande onderhoudsprojecten en planstudies is opgenomen in de programmering mobiliteit 2024-2043. We bieden ruimte aan extra ambities, waarbij we indien mogelijk werk met werk proberen te maken. Voor efficiënte uitvoering én verdere verduurzaming en circulariteit 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 aanbesteden van werken waarbij de markt steeds maximaal wordt uitgedaagd op het vlak van innovaties en duurzaamheid. Het groot onderhoud van de provinciale infrastructuur willen we gaan onderbrengen in meerjarige contracten per gebied met een beperkt aantal aannemers. ?

### Uitvoering OV-concessies en transitie gedeelde mobiliteit

Lopende concessies:

- We zorgen voor een betrouwbaar OV-systeem: rituitval in de concessies is (weer terug op) maximaal 0,2%.
- De herijkingsafspraken zijn doorgevoerd in de lopende concessies.

Nieuwe concessies:

- Contract voor de nieuwe concessie West-Brabant is gegund.
- Nieuwe flexcontract West-Brabant is opgestart.
- Aanbesteding van de nieuwe concessie Oost-Brabant (start 2027) is opgestart.

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.

2024 zal een belangrijk jaar worden voor het betrouwbaar terug opschalen van het OV-aanbod in de lopende concessies richting het niveau van vóór corona. Daarnaast zullen keuzes gemaakt moeten worden over het passende OV-aanbod in Brabant voor nieuwe concessies op basis van het onderzoek naar aanleiding van motie 124. We onderschrijven de vitale functie van OV in het totale mobiliteitssysteem én zetten in op toekomstige groei op basis van het concept van transitie naar gedeelde mobiliteit met een sterk HOV-netwerk aangevuld met Flexibel vervoer en Samen initiatieven zoals vrijwilligersinitiatieven, meerijddiensten en deelconcepten. Zo houden we het OV betaalbaar en toekomstbestendig, en daarmee voor zoveel mogelijk reizigers beschikbaar.

### Data, digitalisering en Smart Mobility

De focus van data en digitalisering ligt op een adequaat beheer én optimaal gebruik van hetgeen de afgelopen jaren is ontwikkeld. Verkeersmanagement is hierin een belangrijk onderdeel.

- Er is een besluit genomen over een vervolg van het uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023.

### 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
Aantal dodelijke verkeersslachtoffers	99	91	140	ntb	
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	ntb	

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

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

	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal slachtoffers	1.985	2.015	ntb	ntb	
waarvan op provinciale wegen	164	120	ntb	ntb	

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

- Het nieuwe Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is vertaald naar indicatoren en opgenomen in de begroting 2024.
- We hebben voor € 15 mln. kleinschalige maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd op provinciale wegen (2025).
- We informeren de Staten over de duurzaam veilige inrichting van de provinciale infrastructuur.

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, risico-gestuurde en datagedreven aanpak. Wij voeren daarop de regie.

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 verkeersslachtoffers, jouw actie telt" deel van uitmaakt. We hebben hierbij aandacht voor de acht thema's uit het BVVP. Op basis van een risico-gestuurde aanpak wordt input geleverd voor infrastructurele maatregelen op provinciale en gemeentelijke wegen. Ook maken we afspraken met politie en openbaar ministerie over verkeershandhaving.

### 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 CO<sub>2</sub>) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie.

- Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant): emissie < vorig jaar.

De uitstoot van overige emissies (NO<sub>x</sub>, 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 concentratie NO<sub>x</sub> en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar .

## Wat gaan we daarvoor doen?

### Duurzaamheid.

Provinciale infrastructuur:

- Energie en CO<sub>2</sub>-reductie: reductie van de CO<sub>2</sub>-footprint in 2030 van gerealiseerde projecten met 50% ten opzichte van referentiejaar 2010.
- Materiaalgebruik / hergebruik: 50% vermindering van het primair grondstoffengebruik in 2030 ten opzichte van referentiejaar 2010.
- Verlichting langs provinciale wegen is in 2024 grotendeels vervangen door LED (uitvoering 2023 en 2024).

### OV-concessies

OV-concessies:

We zorgen voor een schoon OV-systeem: in 2027 100% elektrische bussen in de concessies in Brabant:

	2024	2025	2026	2027
%	40%	75%	90%	100%

### Beleidskaders en uitvoeringsagenda's

Beleidskader:

- Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 (2020)

Uitvoeringsagenda's:

- Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI, 2022)
- OV-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018)
- Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP, 2020)
- Datavisie (2020)
- Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility 2020-2023 (2020)

### 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.

### Ontwikkelingen en onzekerheden

- De (structurele) doorwerking van hoge indexatie van OV-concessies en ontwikkelingen rondom Studenten OV-kaart (SOV) kunnen invloed hebben op de financiën van het OV.
- Krapte op de arbeidsmarkt voor de vervoerders kan invloed hebben op de dienstregeling in het OV.
- Ontwikkelingen in wet- en regelgeving stikstof en vergunningverlening hebben invloed op de uitvoering en kosten van (onderhouds)projecten. Dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud op specifieke wegvakken, kan niet worden gegarandeerd.
- 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,
- De ontwikkeling van de situatie in Oekraïne geeft risico's op prijsstijgingen en problemen met levering van materialen.
- Netschaarste kan ervoor zorgen dat de ZE-ambities niet realiseerbaar zijn.

### Wat mag het kosten?

#### Toelichting op de verschillen tussen begroting 2024 en begroting 2023

##### Lasten

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. Ook worden de budgetten jaarlijks geïndexeerd conform het provinciaal indexatiebeleid. De onderdelen zijn:

- Algemeen: € 0,7 mln., waarvan € 0,3 mln. structureel

- Data: € 6,8 mln., waarvan € 2,3 mln. structureel
- Verkeersveiligheid: € 2,4 mln., waarvan € 1,1 mln. structureel
- Beheer en onderhoud: € 12,5 mln. structureel\*
- OV: € 97,0 mln. structureel

\* Plus € 29,4 mln. structureel investeringskrediet per jaar voor groot onderhoud en vervanging. Vanwege indexatie is het oorspronkelijke investeringskrediet van € 26 mln. in de afgelopen bestuursperiode structureel verhoogd met € 3,4 mln. per jaar. 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. De afschrijvingslasten zijn met ingang van 2022 ondergebracht in een hiervoor bestemde egalisatiereserve. De toevoeging aan de egalisatiereserve loopt vanaf 2024 mee in het provinciaal indexatiebeleid en daarmee is de indexatie van het structurele investeringskrediet geborgd.

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2024 € 8,6 mln. op de begroting geraamd, gedekt door een reserve.

Het totaal van de programmakosten 08 in de begroting 2024 komt uit op € 176,6 mln. en is daarmee € 43,3 mln. lager dan in 2023. Dit is voornamelijk het gevolg van het feit dat in 2023 als gevolg van gewijzigde interpretatie van de wet- en regelgeving een gedeelte van de boekwaarde N69 versneld is afgeschreven (€ 46,1 mln. extra kapitaallasten in 2023). Daarnaast is het totaal van de onderhoudsbegroting provinciale wegen in 2024 € 4,0 mln. lager door extra incidentele onderhoudswerkzaamheden in 2023 door vertraging in projecten door stikstof en lagere kosten van elektriciteit in 2024 door de realisatie van het project vervangen openbare verlichting op en langs provinciale wegen door LED. Het totale budget voor OV is ongeveer € 4,0 mln. hoger in 2024 doordat middelen voor de doorontwikkeling van het OV zijn doorgeschoven.

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

### **Baten**

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 2024 € 5,3 mln. en daarmee € 2,7 mln. lager dan in 2023 door € 0,7 mln. hogere schadevergoedingen in 2023, € 1,3 mln., rijksbijdrage in 2023 vanwege de transitievergoeding OV en € 0,8 mln. partnerbijdragen in 2023 voor de krachtenbundeling Smart Mobility.

8. Basisinfrastructuur

mobiliteit

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2022	Begroting 2023 na wijz.	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
--------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Lasten

Programmalasten	161.057 N	219.864 N	176.578 N	177.731 N	194.421 N	203.033 N
Toerekening organisatiekosten	17.499 N	14.739 N	12.531 N	12.251 N	12.251 N	12.251 N
<b>Totaal Lasten</b>	<b>178.555 N</b>	<b>234.603 N</b>	<b>189.109 N</b>	<b>189.982 N</b>	<b>206.673 N</b>	<b>215.285 N</b>

Baten

Programmabaten	2.264 V	8.008 V	5.260 V	2.849 V	2.849 V	2.849 V
Baten toerekening organisatiekosten	433 V	0	0	0	0	0
<b>Totaal Baten</b>	<b>2.697 V</b>	<b>8.008 V</b>	<b>5.260 V</b>	<b>2.849 V</b>	<b>2.849 V</b>	<b>2.849 V</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>175.858 N</b>	<b>226.596 N</b>	<b>183.849 N</b>	<b>187.133 N</b>	<b>203.823 N</b>	<b>212.435 N</b>

Onttrekking aan reserves 28.157 V 26.041 V 26.248 V 27.932 V 31.305 V 32.968 V

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2022	Begroting 2023 na wijz.	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
--------------------	--------------------	-------------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Onttrekking aan reserve	28.157 V	26.041 V	26.248 V	27.932 V	31.305 V	32.968 V
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	28.157 V	26.041 V	26.248 V	27.932 V	31.305 V	32.968 V

(bedragen x € 1.000)	saldo per 01-01- 2023	saldo per 31-12-2023	saldo per 31-12- 2024	saldo per 31-12- 2025	saldo per 31-12- 2026	saldo per 31-12- 2027
----------------------	-----------------------------	-------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

8. Basisinfrastructuur mobiliteit						
Reserve DU; Verkeer en Vervoer / SIF	2.900	44.119	50.514	55.724	57.894	58.201
<b>Eindtotaal</b>	<b>2.900</b>	<b>44.119</b>	<b>50.514</b>	<b>55.724</b>	<b>57.894</b>	<b>58.201</b>