

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

Het coronavirus had ook in 2021 grote gevolgen voor het werken en reizen in Brabant. Het OV heeft te maken met fors minder reizigers en dat zorgt ervoor dat de concessies in West, Oost- en Zuidoost-Brabant financieel onder druk staan. Doordat de provincie haar volledige bijdrage aan de vervoerders heeft overgemaakt, het Rijk heeft bijgedragen via de beschikbaarheidsvergoeding en daar waar er maar weinig of geen reizigers gebruik maakten van het OV de dienstregeling is aangepast, kunnen we het zwarte scenario voor het OV gelukkig afwenden. Want het OV is een onmisbare schakel in de samenleving en blijft dat, ook in onze toekomstige manier van reizen en het Brabants mobiliteitssysteem. Met de vervoerders is afgesproken dat zodra de reizigersaantallen toenemen er snel wordt opgeschaald op die plekken waar het vanuit de vervoervraag nodig is.

De opleving van het virus eind 2021 met opnieuw beperkende maatregelen tonen aan dat het herstel in reizigersaantallen op de wat langere termijn uiterst fragiel en onzeker is. Deze onzekerheid in combinatie met de huidige financiële situatie van vervoerders leiden ertoe dat in de huidige marktomstandigheden de vervoerders terughoudend zijn om in te schrijven op aanbestedingen voor nieuwe concessies. In 2021 is daarom het besluit genomen om de aanbesteding voor concessie West uit te stellen en een noodmaatregel tot verlengen van de concessie toe te passen.

Vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid mogen het onderhoud van en de verkeersveiligheid op de provinciale infrastructuur niet in gedrang komen. Het wordt wel een steeds grotere uitdaging om achterstallig onderhoud te voorkomen. De onderhoudsplanung staat vaker onder druk door vertraging bij projecten, waar de onderhoudswerkzaamheden onderdeel vanuit maken, als gevolg van de stikstofproblematiek en vertraging in de behandeling bij RvS. Daardoor moeten, binnen het kader van het dagelijks onderhoud, vaker noodmaatregelen getroffen worden en lopen de kosten verder op. Ook wordt de toekomstige onderhoudsopgave groter. Verschillende besparingsscenario's worden uitgewerkt en in de eerste helft van 2022 voorgelegd aan de Staten.

Het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers daalt gelukkig. Maar als provincie vinden we elk slachtoffer er één te veel en daarom is en blijft verkeersveiligheid onze topprioriteit. Corona maakte (fysieke) campagnes, voorlichting en onderwijs lastiger, maar binnen de geldende regels is steeds maximaal gekeken naar de mogelijkheden. In 2021 is een start gemaakt met het versneld aanpakken van kleinschalige verkeersmaatregelen op provinciale wegen (in totaal is hier € 15 miljoen euro voor beschikbaar) en zijn er afspraken gemaakt met de regio's via de Regionale Mobiliteits Programma's op het gebied van gedrag, infrastructuur en handhaving.

Het belang van data en digitalisering wordt steeds groter. Een belangrijke stap hierin is de uitvoering van de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023. Samen met Rijk en regio werken we gezamenlijk aan de digitaliseringsopgave voor het mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland. Corona heeft ons belangrijke inzichten gegeven in de gevolgen van minder reizen door meer thuiswerken. Vanwege de effectiviteit van (structurele) gedragsmaatregelen (bv. werkgeversaanpak en thuiswerkcampagnes) en andere smart mobility toepassingen op basis van data en digitalisering zullen dergelijke maatregelen in de toekomst steeds vaker onderdeel uitmaken van de standaard mobiliteitsaanpak zoals ook aangegeven in het beleidskader mobiliteit Koers 2030.

Impact Corona

Onze inzet is erop gericht om de reiziger weer terug te krijgen en hiermee in de toekomst weer gezonde OV-concessies op de markt te zetten. We zien het OV namelijk als de verbindende schakel in het mobiliteitssysteem. Daarom heeft de provincie een noodmaatregel getroffen om de continuïteit van het openbaar vervoer in West-Brabant te borgen en de concessie met 2 jaar te verlengen. Ondertussen zijn de transitieplannen opgesteld.

De corona situatie heeft ook juist kansen geboden om aan de slag te gaan met experimenten van gedeelde mobiliteit zoals de pilot met Bravoflex en in West Brabant het meerrijddienstplatform of het afvlakken van de spits via afspraken met onderwijsinstellingen in het kader van de onderwijsaanpak.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We zorgen voor een goed functionerend provinciaal wegennet als onderdeel van het totale Brabantse wegennet

Indicator:

- De staat en inrichting van de provinciale wegen worden positief gewaardeerd door de Brabantse burger (waardering WOW \geq 7)

■ Stand van zaken

In 2021 werd dit beoordeeld met een 7,3 tov 7,2 in 2019 (twee-jarlijks onderzoek).

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 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

In 2021 is groot onderhoud uitgevoerd op o.a. N631 Rijen – Oosterhout en N638 Rucphen – Zundert. Voor een uitgebreid overzicht van de infrastructurele projecten wordt verwezen naar de Programmering Mobiliteit 2022-2030. Een beschrijving van de provinciale infrastructuur is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

Begin 2022 vindt herijking van de kwaliteitsvisie KOPI plaats (inclusief een uitwerking van indicatoren) en worden mogelijke besparingsscenario's voorgesteld aan de Staten in verband met de oplopende kosten door de grotere onderhoudsopgave.

Dankzij data en digitalisering hebben we steeds beter inzicht in de kwaliteit van het areaal (inspectie bruggen, viaducten en tunnels uitgevoerd en NEN3140 inspectie op alle installaties) en kunnen daardoor steeds betere en gerichtere keuzes maken. De inspectie van de installaties is bijvoorbeeld een belangrijke basis voor het vervangen van de provinciale verlichting door LED, waarmee we het beheer en onderhoud verder verduurzamen. Door vertraging bij de aanbesteding wordt de verlichting langs provinciale wegen in 2022 vervangen door LED. Op een aantal plaatsen binnen de bebouwde kom pas na 2022, omdat hier reeds onderhoudswerken gepland zijn en/of meer afstemming met o.a. gemeenten nodig is. In het verlengde daarvan is de pilot 'light as a service' op N279 uitgevoerd waarbij de lichtintensiteit op afstand kan worden bediend en het energieverbruik verder kan worden verminderd. Op basis van resultaten

onderzoeken we de bredere impact voor het provinciale areaal.
Ten slotte is het steunpunt Helmond gerenoveerd en verduurzaamd.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We streven naar nul verkeersslachtoffers in Brabant

Indicatoren:

- **Aantal verkeersslachtoffers in Brabant**

■ Stand van zaken

In 2020 kende Brabant 99 doden in het verkeer en daarmee was het aantal verkeersdoden ten opzichte van de twee slechte jaren daarvoor flink lager. Op provinciale wegen zijn in 2020 16 dodelijke verkeersslachtoffers gevallen, in 2019 waren dit er 26. In de loop van 2022 worden door het CBS de officiële cijfers voor 2021 bekend gemaakt.

Verkeersslachtoffers	2018	2019	2020
Aantal doden (bron: CBS)	150	142	99
Aantal gewonden (bron: Bestand geRegisteerde Ongevallen Nederland)	2.440	2.293	1.903

Door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is in 2021 diepteonderzoek uitgevoerd naar de dodelijke verkeersongevallen in 2018 en 2019 in onze provincie. De uitkomst van dit onderzoek biedt handvatten voor de maatregelen en interventies die wij treffen om Brabant veiliger te maken, en voor het beleid dat we hierop voeren. De Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) heeft daarnaast in 2021 onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid. Het oordeel over de provincie was in de basis positief, waarbij samenwerking met partners als gemeenten, Rijkswaterstaat (beiden wegbeheerders), politie en openbaar ministerie (handhaving), maar ook maatschappelijk partners essentieel is om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen. Tegelijk maakt ZRK de constatering dat het causale verband tussen maatregelen en de effecten vaak lastig aan te tonen is. Daarom sluiten wij in ons beleid en onze aanpak aan op landelijk beleid en werken we, naast genoemde partners in Brabant, ook nauw samen met o.a. het ministerie, andere provincies (IPO) en kenniscentra als de SWOV en het KPVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer).

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Gedrag en handhaving

Omschrijving (toelichting)

- 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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Door de beperkende maatregelen als gevolg van corona merkten we dat de groei in verkeerseducatie op scholen stagneerde. Voor 2021 hebben in totaal 218.103 leerlingen verkeerseducatie gevolgd, waarbij de verdeling onder de typen onderwijs als volgt was:

- Basisonderwijs, BVL: 183.177 leerlingen
- Voortgezet onderwijs, TT: 30.637 leerlingen
- MBO, TT Projects: 4.289 studenten

Dit is een lichte afname ten opzichte van 2020, toen in totaal 219.209 leerlingen verkeerseducatie hebben gevolgd. Wegens de beperkende coronamaatregelen is / wordt het lastig om verkeerseducatie op scholen aan te (blijven) bieden. Hoewel het aantal voor 2021 hoger ligt dan de doelstelling voor 2023 is een bijstelling van de normaantallen pas aan de orde als de coronamaatregelen op scholen opgeheven zijn. Binnen verkeersveiligheid wordt ingestoken op een integrale aanpak gericht op de pijlers mensgerichte maatregelen, infrastructuur en handhaving, om zo het gedrag van verkeersdeelnemers positief te beïnvloeden voor een gewenst en veilig verkeersgedrag.

Mensgerichte maatregelen

Naast verkeerseducatie op scholen wordt ondanks corona geprobeerd zoveel mogelijk Brabanders te bereiken met onze andere gedragsinterventies (campagnes, educatie en voorlichting). Zo is het aantal gemeenten dat deelneemt / gaat deelnemen aan het in 2020 gelanceerde project 'doortrappen' (ouderen lang en veilig op de fiets mobiel) gestegen van 6 naar 18 gemeenten. Ook zijn gerichte campagnes uitgevoerd, zoals 'drugs, wat doet het met jou?'. In 2021 is de campagne "Jouw Actie Telt" geïntroduceerd, om zo nog meer Brabanders bewust te maken van veilig verkeersgedrag, waaraan ook een handelingsperspectief gekoppeld is. Daarnaast maakt verkeersveiligheid sinds (eind) 2021 structureel onderdeel uit van de werkgeversaanpak Brabants Mobiliteitsnetwerk (BMN).

Veilige infrastructuur

Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn opgepakt binnen de reguliere projecten (bijvoorbeeld aanbrengen van bermbeveiliging of saneren van koude oversteken), maar ook binnen de kleinschalige verkeersmaatregelen op provinciale wegen (als onderdeel van totaal € 15 mln) en door gemeenten via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Op basis van data en een risicogestuurde aanpak zijn de locaties en maatregelen bepaald.

Dit jaar is voor het eerst een indicator gemeten 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 van dit jaar komt uit op 77%.

Handhaving

Er wordt intensief samengewerkt tussen wegbeheerders en politie in het kader van handhaving. Dit heeft in Brabant geleid tot vaste trajectcontroles op niet-autosnelwegen, en een pilot met mobiele flitspalen op provinciale wegen en gemeentelijke wegen in Tilburg en Breda. Gericht op afleiding in het verkeer door o.a. het gebruik van een mobiele telefoon, heeft de politie eind 2021 de beschikking gekregen over de Monocam en hebben wij samen met de politie een zogenaamde handhavingsbus door Brabant en Zeeland laten rijden. Hierbij zijn in 14 dagen 3.511 verbalen uitgedeeld, waarvan 2.707 gericht op afleiding. Rondom deze actie is een campagne ontwikkeld, die bovendien heeft geleid tot veel media-aandacht.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

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

Indicatoren:

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

■ Stand van zaken

Over 2020 en 2021 is er geen klanttevredenheid gemeten. Vanwege corona is dat niet representatief.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Transitie naar gedeelde mobiliteit

Omschrijving (toelichting)

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

In 2021 is een belangrijke stap gezet voor concessiegebied Oost in de transitie naar gedeelde mobiliteit door het gezamenlijk vaststellen van een ambitedocument met alle gemeenten in dit gebied. Dit is de basis voor verdere uitwerking in 2022 in opmaat naar een nieuwe concessie.

In West Brabant is verder gewerkt aan de uitrol van gedeelde mobiliteit conform het daar vastgestelde uitgangspuntendocument. De aanbesteding van de concessie is uitgesteld via een noodmaatregel tot verlengen van de huidige concessie tot medio 2025. Daarnaast is het lopende WMO doelgroepenvervoer contract verlengd met 1 jaar tot januari 2024. Op dat moment zal een gezamenlijk Flexcontract ingaan met een combinatie van Flexvervoer vanuit de provincie en het WMO vervoer. In 2022 zal hiervan de aanbesteding starten. Daarnaast is verder gewerkt aan onderzoek naar kansrijke hublocaties in West Brabant, hieruit zijn nu 9 kansrijke hublocaties gekomen die verder uitgewerkt gaan worden in 2022 (zie ook onderdeel mobiliteitshubs programma 09).

In heel Brabant is verder gewerkt aan het opdoen van ervaring via pilots, maar ook hier speelden de beperkingen door corona ons parten. Toch heeft op een aantal plekken de aanpassingen aan het reguliere OV door corona juist ook geleid tot nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Een voorbeeld is de nieuwe

meerrijddienst Nabogo en het verder uitbreiden van Bravoflex. Ook zijn op een aantal plekken vrijwilligersinitiatieven gestart. Hiermee is voldaan aan het minimaal starten van 3 pilots en blijven we ervaring opdoen in de praktijk om ook te leren voor de toekomst.

Wat betreft MaaS/Mobiliteit als Dienst blijven we de landelijke ontwikkelingen volgen zoals de landelijke MaaS pilots (waaronder in Eindhoven) en pilots waar we zelf bij betrokken zijn zoals rondom de A2 Deil-'s Hertogenbosch. Ook hierin zien we dat er vertraging optreedt door Corona waardoor er minder ervaring wordt opgedaan in het gebruik van MaaS door reizigers. Hierdoor en ook door het verschuiven van de concessies is het doel om in 2023 MaaS operationeel te hebben waarschijnlijk niet haalbaar. Het streven is om dit uiterlijk te hebben bij het ingaan van de nieuwe concessie West Brabant medio 2025. Wat er mogelijk is in de ingroei naar dit moment zal nog verder uitgewerkt worden.

Uitvoering OV-concessies

Omschrijving (toelichting)

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Corona heeft wederom grote impact gehad op het OV. De reizigersaantallen lagen op 54% van normaal en de reizigersopbrengsten zelfs nog daaronder. Hierdoor stond de continuïteit behoorlijk onder druk. Samen met de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk en door beperkte aanpassing van de dienstregeling hebben we de vitale functie van het OV overeind kunnen houden. In overleg met ROB en vervoerders is de dienstregeling gericht aangepast op de reizigersaantallen, bijvoorbeeld door het laten vervallen van de schoolliners op die momenten dat de scholen gesloten waren. De rituitval in 2021 was 0,2 % en daarmee iets verbeterd tov voorgaande jaren. De regiotaxi heeft als vangnet gediend voor het uitvallen van de Buurtbus. Het aantal incidentmeldingen is gelijk aan het beeld van het 'normale' jaar 2019 na de piek in 2020 als gevolg van de invoering van coronamaatregelen in het OV.

Om weer terug gezonde concessies te kunnen hebben, zijn transitieplannen opgesteld.

Er zijn ambitiedocumenten West en Oost voor de toekomstige aanbestedingen opgesteld. Het aflopen van de concessie West is opgevangen door een noodconcessie vanaf 2023, zodat de aanbesteding kan starten op het moment dat er weer voldoende interesse in nieuwe concessies is vanuit de markt en de risico's en gevolgen van Corona beter bekend zijn. Door de beperkte afschaling kan snel een passend vervoersaanbod worden geboden bij groeiende reizigersaantallen. Afspraken hierover zijn gemaakt binnen de lopende concessies. Door de opleving van het virus eind 2021 is de huidige dienstregeling voldoende voor de vervoersvraag en is er nog geen sprake van situaties dat het aanbod aan OV te weinig is voor de vraag. We hopen dat er in 2022 weer kansen voor opschaling gaan ontstaan.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We stimuleren een duurzaam mobiliteitssysteem zonder emissies

Indicator:

- **Totale emissie broeikasgassen uitgedrukt in CO2-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot)**

■ Stand van zaken

Voor de ambitie schoon stil en gezond kijken we naar de CO2 emissies die door het wegverkeer in Brabant wordt uitgestoten. Dit wordt berekend op basis van kentallen voor CO2 emissies en op basis van gegevens van het verkeersmodel BBMA om zodanig een volledig beeld van het verkeer in Brabant te hebben. De gegevens komen voor deze jaarrekening uit op 15 kiloton CO2.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Verduurzaming mobiliteitssysteem

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. 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%

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Bij infrastructurele projecten wordt in de aanbesteding de markt uitgedaagd om een lagere CO2 footprint aan te bieden dan het door ons gemaakte referentieontwerp. De markt bereikt deze lagere CO2 footprint door ontwerptimalisaties, het gebruik van andere soorten asfaltmengsels, en hergebruik van beton en asfalt.

Via het gunningscriterium duurzaamheid in aanbestedingen prikkelen we de markt hierin. Als provincie Noord-Brabant streven we naar 50% hergebruik binnen de mogelijkheden die wettelijk zijn toegestaan in asfalt en beton (afhankelijk van het toepassingsgebied soms lager dan 50%). De norm van minimaal 50% halen we daardoor op dit moment nog niet.

Door deze werkwijze is Provincie Noord-Brabant in 2021 voor het derde jaar op rij uitgeroepen tot meest duurzame publieke opdrachtgever door Bouwend Nederland.

Op landelijk niveau werken we aan een monitoringssystematiek om de effecten op basis van realisatie te kunnen meten.

Standaardisatie in de uitvraag is belangrijk voor de markt. In afstemming met partners ihkv het betonakkoord en de asfaltketen wordt het hergebruik vanaf 2021 eenduidig in de contracten opgenomen. Het in 2020 gestarte samenwerkingsverband voor duurzaam bouwen (Indusa) is een belangrijke schakel in standaardisatie en opschaling.

Voor het energieneutraal bouwen van de provinciale infrastructuur zijn we afhankelijk van de nadere uitwerking van de recent vastgestelde provinciale energieagenda en de keuzes die daarin worden gemaakt. De doelstelling van een emissieloos OV realiseren we via (lopende) afspraken in de verschillende concessies. In 2021 was 9,1% zero-emissie. Bij de noodconcessie West zijn afspraken gemaakt over de versnelde instroom van Zero-Emissie materieel en is een locatie bemachtigd nabij station Breda voor de ontwikkeling van een toekomstbestendige busremise voor de concessie West én gericht op ZE-busvervoer.

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?

Bedragen x € 1.000	Jaarrek. 2020 realisatie	Begroting 2021 oorspronkelijk	Begroting 2021 na wijziging	Jaarrekening 2021 realisatie	Verskil begroting - realisatie
Lasten					
Programmalasten	191.106 N	177.270 N	190.622 N	185.859 N	4.763 V
Toegerekende organisatiekosten	14.384 N	11.320 N	14.837 N	18.178 N	3.342 N
Totaal Lasten	205.489 N	188.590 N	205.459 N	204.037 N	1.421 V
Baten					
Programmabaten	37.404 V	6.041 V	29.869 V	26.443 V	3.426 N
Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	66 V	0	0	356 V	356 V
Totaal Baten	37.470 V	6.041 V	29.869 V	26.799 V	3.070 N
Saldo van baten en lasten	168.020 N	182.549 N	175.589 N	177.238 N	1.649 N

Verschillenanalyse

8. Basisinfrastructuur mobiliteit - Afwijking lasten (bedragen x € 1.000)	1.421
	V
Algemeen	-
<p>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. De uitputting van de programmalasten van programma 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit komt uit op € 185,5 mln ten opzichte van een budget van € 190,6 mln, een onderschrijding van € 5,1 mln (97,3%). Daarvan is € 3,9 mln het gevolg van de Beschikbaarheidsvergoeding OV vanuit het Rijk. Zonder dit komt de onderschrijding uit op € 1,2 mln (99,4%). De realisatie op onderdelen is als volgt opgebouwd:</p>	
Mobiliteitsdata	844 V
<p>Op het gebied van mobiliteitsdata ligt er voor de komende jaren een enorme ontwikkelopgave, ook in het kader van de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023. Projecten binnen deze opgave hebben meer aanlooptijd nodig dan gedacht. De middelen dienen beschikbaar te blijven op de begroting voor deze opgave en op basis van gemaakte afspraken met partners in het kader van de uitvoeringsagenda van de Krachtenbundeling.</p>	
Verkeersveiligheid	291 V
<p>Ondanks de beperkende maatregelen vanwege corona is er toch het nodige gerealiseerd in het kader van voorlichting en educatie verkeersveiligheid. Door de opleving van het virus in de laatste deel van het jaar is er uiteindelijk sprake van onderuitputting van het budget ondanks een eerdere aframing. De extra besuursakkoordmiddelen voor de intensivering verkeersveiligheid dienen beschikbaar te blijven op de begroting.</p>	
Beheer en onderhoud provinciale wegen	1.370
	N
<p>Het beheer en onderhoud van provinciale wegen heeft fors meer gekost dan geraamd. Vanuit het principe werk met werk worden onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met reconstructies op en van provinciale infrastructuur. Door de stikstofproblematiek en vertraging in de behandeling bij RvS van deze reconstructies treedt er vertraging op in het groot onderhoud en is vaker aanvullend (en duurder) dagelijks onderhoud nodig. Hierdoor lopen de kosten op.</p>	
Wegenoverdracht	1.398
	V
<p>De geplande wegenoverdracht van een wegvak aan gemeente Breda heeft nog niet plaatsgevonden. De middelen moeten beschikbaar blijven op de begroting.</p>	
PPS-A59	132 V
<p>De provincie is gedurende een aantal jaren verantwoordelijk voor het onderhoud op de verbeterde rijksweg A59 bij Rosmalen. Hiervoor is een fiscale constructie opgezet en ontvangt de provincie een specifieke rijksbijdrage. In 2021 is € 0,13 mln minder gerealiseerd tlv deze rijksbijdrage.</p>	
OV-concessies	690 N
<p>Voor de OV-concessies is € 0,7 mln meer besteed ten opzichte van een totaalbudget van € 91,8 mln. Op basis van gemaakte afspraken over de rijksvergoeding heeft de provincie als decentrale vervoersautoriteit de exploitatievergoeding volledig uitbetaald. Door de sterk oplopende prijzen (o.a. brandstoffen) is de uiteindelijke indexatie hoger uitgevallen.</p>	
OV-ontwikkeling	459 V
<p>Door de aanhoudende beperkende maatregelen als gevolg van corona zijn er ook minder experimenten en pilots in het OV uitgevoerd. De middelen dienen beschikbaar te blijven om de transitie naar gedeelde mobiliteit te kunnen realiseren.</p>	
Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV)	3.930
	V

Als compensatie voor de gedeelde reizigersopbrengsten bij de vervoerders door de lagere reizigersaantallen door corona is er een beschikbaarheidsvergoeding (SPUK BVOV) vanuit het Rijk om de vitale functie van het OV te borgen. De provincie zet als concessieverlener deze vergoeding 1 op 1 door aan de vervoerders. De definitieve vergoeding 2020 is eind 2021 lager vastgesteld en leidt tot € 3,9 mln lagere lasten. Daartegenover staan ook lagere baten als gevolg van de lagere rijksbijdrage.

Toegerekende organisatiekosten	3.342
	N

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

Overige: saldo van overige lagere en hogere lasten	231 N
--	-------

8. Basisinfrastructuur mobiliteit - Afwijking baten (bedragen x € 1.000)	3.070
	N

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

Aan de inkomstenkant is er sprake van totaal € 3,4 mln minder inkomsten, € 26,4 mln ten opzichte van een raming van € 29,9 mln (88,5%). Daarvan is € 3,9 mln het gevolg van de Beschikbaarheidsvergoeding OV vanuit het Rijk. Zonder dit komen de baten € 0,5 mln hoger uit (101,7%). De realisatie op onderdelen is als volgt opgebouwd:

Rijksbijdrage in Krachtenbundeling Smart Mobility	331 V
---	-------

Het Rijk is één van de partners in de krachtenbundeling. De ontvangen rijksbijdrage wordt op basis van de voortgang eerder verantwoord.

PPS-A59	212 N
---------	-------

De provincie is gedurende een aantal jaren verantwoordelijk voor het onderhoud op de verbeterde rijksweg A59 bij Rosmalen. Hiervoor is een fiscale constructie opgezet en ontvangt de provincie een specifieke rijksbijdrage. In 2021 is € 0,13 mln minder als baten verantwoord.

Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV)	3.930
	N

De lagere definitieve vaststelling van de Beschikbaarheidsvergoeding OV over 2020 leidt ook tot lagere baten.

Bijdragen OV-concessies	158 V
-------------------------	-------

In het kader van de OV-concessies is meer ontvangen van derden als bijdragen in de kosten.

Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	356 V
--	-------

De bijdrage in toegerekende organisatiekosten komt hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere baten	227 V
---	-------