

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

2020 gaat de geschiedenisboeken in als het jaar van de wereldwijde corona-pandemie, die ons leven volledig overhoop haalde. Zo ook in de wereld van mobiliteit. Nagenoeg lege bussen en dus nauwelijks reizigers(inkomsten) dreigden de OV-sector volledig te ontregelen. Een behoorlijke trendbreuk na jaren van continue groei van de reizigersaantallen en hogere kwaliteit.

Samen met de vervoerders zijn we erin geslaagd om de vitale functie van het OV in het totale mobiliteitssysteem overeind te houden.

De ambities uit de visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk staan nog steeds overeind en nemen we mee in de transitieplannen die we met de vervoerders ontwikkelen.

Bij het beheer en onderhoud van onze wegen en de uitvoering van infrastructurele projecten hebben we, ondanks de beperkende maatregelen, de markt goed aan het werk kunnen houden en de voortgang in de projecten gehouden. We hebben onze provinciale infrastructuur planmatig onderhouden op basis van de doelstellingen en ambities vastgelegd in de meerjarige kwaliteitsnota KOPI. Hierdoor ligt het provinciale wegennet er goed bij en is er geen sprake van achterstallig onderhoud. Bij een aantal grotere provinciale reconstructieprojecten hebben we last van vertragingen bij de behandeling door de Raad van State als gevolg van corona. In 2020 zijn desondanks voor de voortgang van de N282 en N629 belangrijke mijlpalen behaald.

Ook werden we nog steeds geconfronteerd met het stikstof vraagstuk na het afwijzen van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid mogen het onderhoud en de verkeersveiligheid van de provinciale infrastructuur niet in gedrang komen. De stikstofdepositie bij de werkzaamheden minimaliseren we o.a. via de wijze van aanbesteden met het stellen van hoge eisen voor duurzaamheid (o.a. CO2-uitstoot en hergebruik) en waarbij de markt continu wordt uitgedaagd om te komen met innovaties. Waar nodig compenseren we.

Op het gebied van verkeersveiligheid zou je verwachten dat corona en minder verkeer een sterk positief effect zouden hebben. Maar helaas gebeuren er nog zeer regelmatig ongevallen met dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden. Iets waar we dus onverminderd op moeten in blijven zetten met voorlichting en educatie. Maar ook met het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van onze infrastructuur zoals in 2020 met de realisatie van de rotonde op de kruising Ketelbaan op de N631 en wordt een geleiderails geplaatst op de N638 Zundert - Rucphen.

Het belang van data en digitalisering wordt steeds groter. Een belangrijke stap hierin hebben we gezet met de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2030. Met Rijk en regio zijn meerjarige (financierings-) afspraken gemaakt over de gezamenlijke digitaliseringsopgave voor het mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland in het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023. Een goed moment voor deze afspraken. Op basis van de data hebben we dit coronajaar veel lering kunnen trekken voor de toekomst en het inzicht vergroot. Dit heeft o.a. geresulteerd in afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders, gedragsmaatregelen en andere smart mobility toepassingen. Deze maatregelen krijgen een vervolg en zijn belangrijk in de uitvoering van het dit jaar vastgestelde beleidskader Mobiliteit: Koers 2030.

Impact Corona

Onze inzet is erop gericht om de reiziger weer terug te krijgen en hiermee een gezonde OV-concessies op de markt te zetten. Het is nu niet het geschikte moment voor de aanbesteding van de nieuwe concessie West-Brabant. Eind 2022 liep de oorspronkelijke Concessie West-Brabant af. Deze is aanvankelijk verlengd tot medio 2023 vanwege het samenvallen met andere aanbestedingen van concessies voor openbaar vervoer.

Vanwege de onzekerheid over de ontwikkeling van reizigerstaantallen en het sinds de uitbraak van corona geleden omzetverlies hebben openbaarvervoerbedrijven aangegeven dat zij pas weer deelnemen aan aanbestedingen als duidelijkheid bestaat over ontwikkeling van deze reizigersaantallen. De provincie is

daarom voornemens een noodmaatregel te treffen om de continuïteit van het openbaar vervoer in West-Brabant te borgen en de concessie met nog eens 2 jaar te verlengen.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

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

Omschrijving (toelichting)

Indicatoren:

De staat en inrichting van de provinciale wegen worden positief gewaardeerd door de Brabantse burger (waardering WOW ≥ 7).

Kwaliteit (indicator)

G

■ Stand van zaken

7,2 (was 7 in 2018)

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden 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). In 2020 rapporteren we voor het eerst over de Brabantse norm (kwaliteitsindicator van de provinciale infrastructuur).

■ Kwaliteit

De gegevens van de Brabantse norm zijn nog niet beschikbaar.

Voor een overzicht van de infrastructurele projecten wordt verwezen naar de Programmering Mobiliteit 2021-2026. Een beschrijving van de provinciale infrastructuur is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

We zetten stappen om het beheer en onderhoud verder te verduurzamen. Op de N261 is als eerste de openbare verlichting vervangen door LED-technologie. Vanuit ervaringen van de pilot 'licht als dienst' op de N279 wordt naast de LED-technologie ook een lager vermogen toegepast en op afstand regelbaar. Dit levert een energiebesparing van 60% op. De rest van het provinciale wegennet volgt later.

Er is getest met 30 verschillende types betonnen fietspad ihkv hergebruik en het verbreden. Als geluidsinnovatie is een stille betonbaan in Elsendorp N272 toegepast met mogelijk een grootschalige uitrol naar N279 Asten – Limburgse grens.

Tenslotte hebben we Oud-Gastel als eerste steunpunt vernieuwd en verduurzaamd.

In 2020 hebben we belangrijke stappen gezet om op het gebied van data de basis op orde te brengen voor Brabant als input voor beleidskeuzes, informatie voor de weggebruiker en als beleidsmonitoring. Zo hebben we in-car data gerealiseerd om de staat van de wegen continu te kunnen monitoren, de risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid geïmplementeerd en het project slim sturen gestart waar onze regelstrategie over hoe we willen dat mensen rijden in navigatiesystemen terecht komt.

We streven naar nul verkeersdoden in Brabant

Omschrijving (toelichting)

Indicatoren:

Dodelijk verkeersslachtoffers in Brabant (aantal).

Dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen (aantal).

Dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen (aantal per reizigerskilometer).

Kwaliteit (indicator)

○

Stand van zaken

In 2019 kende Brabant 142 doden (150 in 2018) in het verkeer en daarmee was het aantal verkeersdoden ten opzichte van de jaren daarvoor opnieuw zeer hoog. Ondanks de lagere verkeersintensiteit als gevolg van corona is het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers in 2020 hoog. In de loop van 2021 worden door het CBS de cijfers voor 2020 bekend gemaakt. Op provinciale wegen zijn in 2020 26 dodelijke verkeersslachtoffers gevallen (16 in 2019); 11,17 per reizigerskilometer (7,11 in 2019).

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Gedrag en handhaving.

• Aantal leerlingen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs dat bereikt is met bewustwordingsacties via het BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL) en Totally Traffic (TT):

aantal leerlingen	2020	2021	2022	2023
norm	205.000	207.500	209.500	211.000

- Een nieuw Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is vastgesteld in 2020.

Kwaliteit

Ondanks de hinder van de corona maatregelen is het aantal scholen dat meedoet met het Brabantse Verkeersveiligheidslabel (BVL) of Totally Traffic (TT) gestegen (BVL +7 tot 771, TT +2 tot 101).

Daarmee zijn totaal 219.209 leerlingen bereikt (BVL: 184.191 en TT: 35.018).

Begin 2020 is het gezamenlijke Brabants Verkeersveiligheids Plan 2020-2024 (BVVP) ondertekend.

Ieder (dodelijk) verkeersslachtoffer is er één teveel en daarom heeft het verbeteren van de verkeersveiligheid onze hoogste prioriteit. Samen met BVVP-partners bestaande uit gemeenten, Rijkswaterstaat, politie en het Openbaar Ministerie bevorderen we de verkeersveiligheid via drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. Het nieuwe BVVP gaat uit van een pro-actieve en risicogestuurde aanpak op basis van eensluitende verkeersveiligheidsdata. Dit heeft ook op lokaal- en regionaal niveau geleid tot een eerste inzicht in de grootste verkeersveiligheidsrisico's, de zog. risicoanalyses.

De gerichte publieksacties hebben in 2020 behoorlijk hinder ondervonden van corona. Wel is het thema Verkeersveiligheid opgenomen in de bestaande werkgeversaanpak.

Er zijn afspraken gemaakt over de landelijke impulsregeling van het Rijk om de verkeersveiligheid in Nederland versneld te verbeteren. Op basis van de risicogestuurde aanpak worden de maatregelen bepaald voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de provinciale infrastructuur.

In het kader van handhaving zijn mobiele flitspalen ingezet op provinciale wegen.

Infrastructuur.

• We verbeteren de verkeersveilige inrichting van de provinciale wegen: in 2020 rapporteren we voor het eerst hierover als onderdeel van de Brabantse norm.

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

Omschrijving (toelichting)

Indicatoren:

Uitvoering OV-concessies: Klanttevredenscijfer OV-klientenbarometer (> = vorig jaar).

Transitie naar gedeelde mobiliteit: indicator nader te bepalen nav uitwerking adaptieve uitvoeringsagenda gedeelde mobiliteit (vastgesteld in begroting 2021).

Kwaliteit (indicator)

○

■ Stand van zaken

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

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Transitie naar 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 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

Conform de visie werken we aan de transitie van traditionele OV naar gedeelde mobiliteit met oog voor maatwerk. Deze transitie zal het eerst vorm krijgen met de aanbesteding van de brede concessie in West Brabant, bestaande uit busvervoer, flexvervoer en gedeelde mobiliteit en de uitwerking van mobiliteitshubs en Mobiliteit als Dienst. In 2020 is een uitgangspuntendocument gedeelde mobiliteit West Brabant vastgesteld.

In de aanpak leren we voor de toekomst vanuit huidige experimenten in heel Brabant. In 2020 zijn meer dan 3 experimenten opgestart, maar door Corona hebben we in 2020 minder leerervaring opgedaan dan gehoopt, ook vanuit de 7 lopende landelijke MaaS-pilots.

Daarnaast zijn we gestart met een onderwijsaanpak en met de minister zijn hierover vervolgspraken gemaakt. De onderwijsaanpak is belangrijk voor de spreiding in het OV o.a. in relatie tot corona maar ook met het oog op de betaalbaarheid. Onderwijs heeft een belangrijk aandeel in de hyperspits.

Uitvoering OV-concessies.

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

■ Kwaliteit

Corona heeft grote impact gehad op het OV. De reizigersaantallen lagen op 40%-50% van normaal. Hierdoor stond de continuïteit onder druk, omdat de kosten doorlopen en de reizigersopbrengsten fors lager zijn. Vanwege de vitale functie van het OV in het mobiliteitssysteem heeft de provincie haar rol gepakt. Op basis van landelijke afspraken is het aanbod van OV op orde gebleven en zijn de

vervoerders hiervoor gecompenseerd door de subsidie voor 100% door te betalen en een extra tegemoetkoming in de gedeerde inkomsten via een beschikbaarheidsvergoeding OV door het Rijk. Daarnaast is in overleg met ROB en vervoerders de dienstregeling op sommige momenten aangepast op de reizigersaantallen, bijvoorbeeld door het laten vervallen van de schoolliners op die momenten dat de scholen gesloten waren. De regiotaaxi heeft als vangnet gediend voor het uitvallen van de Buurtbus.

Het aantal geregistreerde incidenten is hoger dan in 2019 (ongeveer 25%), dit in tegenstelling tot het reizigersaanbod als gevolg van corona. In 2020 gold een aantal corona-maatregelen in het OV zoals een mondkapjesplicht en alleen instappen via de achterdeur. De naleving van de maatregelen en de toename van het vermeend zwartrijden heeft geleid tot de toename van de incidentmeldingen. Bovendien is er vanaf 1 juni de zogenoemde 'stille meldprocedure' via een meldknop bijgekomen voor de chauffeur.

We stimuleren een duurzaam mobiliteitssysteem zonder emissies

Omschrijving (toelichting)

Indicatoren:

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

Kwaliteit (indicator)

G

■ Stand van zaken

zie begrotingsprogramma 4

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Verduurzaming mobiliteitssysteem.

- 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	2020	2021	2022	2023	2024	2025
norm	10%	10%	20%	20%	40%	100%

■ Kwaliteit

Via de uitvraag aan de markt realiseren we CO₂-reductie van minimaal 50% en in een aantal geval zelfs 60-70% tov 2010. Dat doen we door tussentijds en achteraf te meten. Op de N625 is een pilot uitgevoerd met een hoger hergebruik van materiaal, en dus CO₂-reductie. Op basis van de resultaten wordt dit nu opgeschaald naar projecten op de N631, N638 en N395.

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.

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.

Het in 2020 gestarte samenwerkingsverband voor duurzaam bouwen (Indusa) is een belangrijke schakel in standaardisatie en opschaling.

De doelstelling van een emissieloos OV realiseren we via (lopende) afspraken in de verschillende concessies. In 2020 was 10% zero-emissie. Ook bij nieuwe afspraken omtrent de aflopende concessie West streven we ondanks corona deze doelstelling na.

Inzet verbonden partijen

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit begrotingsprogramma worden onderstaande verbonden partijen ingezet:

- Gemeenschappelijke regeling 'Kleinschalig Collectief Vervoer Noord-Oost Brabant'
- Eindhoven Airport

Nadere informatie over verbonden partijen staat in de paragraaf Verbonden partijen.

Heeft het gekost wat het mocht kosten?

Toelichting op de verschillen t.o.v. de begroting

Toelichting lasten

De uitputting van de programmalasten van programma 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit komt uit op € 191,1 mln ten opzichte van een budget van € 178,3 mln, een overschrijding van € 12,8 mln (107,2%). Een bedrag van € 14,92 mln heeft betrekking op de beschikbaarheidsvergoeding voor de vervoerders om de vitale functie van het OV in stand te houden met daartegenover evenveel extra inkomsten. Lang was onzeker of deze rijksbijdrage, die direct doorgezet is naar de vervoerders, in 2020 ontvangen zou worden. Zonder deze beschikbaarheidsvergoeding is er sprake van een onderschrijding van € 2,1 mln (98,8%).

Afwijking lasten t.o.v. begroting na wijziging	x € 1.000
- Beschikbaarheidsvergoeding OV	-14.920
- OV concessies	3.240
- Data incl. ITS	180
- Beheer en onderhoud provinciale wegen	-1.748
- Verkeersveiligheid	180
- PPS A59	160
- Overig	96
Totaal afwijking lasten	-12.812

Beschikbaarheidsvergoeding OV

Om de vitale functie van het OV overeind te houden gedurende de corona-pandemie heeft de provincie als concessieverlener de subsidie volledig doorbetaald ondanks minder gereden ritten. Daarbovenop is als compensatie voor gedeelde reizigersinkomsten en het doorlopen van de vaste kosten een rijksbijdrage ter beschikking gesteld. Lang was onzeker wanneer deze beschikbaarheidsvergoeding door het rijk uitgekeerd zou worden. De provincie heeft de rijksbijdrage direct doorgezet naar de vervoerders.

OV-concessies

Op het OV-budget is sprake van een onderschrijding van € 3,24 mln, € 92,07 mln realisatie tov een budget van € 95,31 mln (96,6 %).

Op het budget voor de uitvoering van OV-concessie is sprake van een onderschrijding van € 2,62 mln, waarvan € 1,5 mln het gevolg is van een lagere indexatie dan initieel ingeschat.

Aan onderzoek en ontwikkeling binnen de concessie is € 0,62 mln minder besteed o.a. als gevolg van corona.

Data incl. ITS

Op het gebied van data en digitalisering is € 0,18 mln minder besteed dan begroot. De doorontwikkeling nav de vastgestelde datavisie en Krachtenbundeling is voortvarend opgepakt en loopt op schema. De onderschrijding wordt veroorzaakt door ITS. De samenwerkingsafspraken moeten nog geformaliseerd worden in een samenwerkingsovereenkomst. De bijdrage 2020 kan daarom pas in 2021 worden voldaan. Derhalve wordt voorgesteld om de bijbehorende middelen opnieuw op de meerjarige begroting te ramen.

Beheer en onderhoud provinciale wegen

Op de onderhoudsbegroting van € 13,78 mln is € 1,75 mln (112,7%) meer uitgegeven. De overschrijding is o.a. het gevolg van extra uitgaven voor het herstellen van schade aan het provinciale areaal door derden. Daar staan ook extra inkomsten uit schadevergoedingen tegenover. Daarnaast zijn de elektriciteitskosten fors hoger (€ 0,4 mln), omdat het aanbrengen van LED-verlichting op en langs provinciale wegen is vertraagd.

Verkeersveiligheid

Aan voorlichting en educatie voor verkeersveiligheid is € 0,18 mln minder besteed. De beperkende coronamaatregelen zijn van invloed geweest op de uitvoering van ondermeer brede publieksacties.

PPS-A59

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 2020 is € 0,16 minder gerealiseerd.

Overige

De onderschrijding wordt met name veroorzaakt door lagere uitgaven voor het samenwerkingsverband Indusa. De samenwerking zit nog in de oprichtingsfase. Voor deze bestuursperiode zijn middelen ter beschikking gesteld. Voorgesteld wordt om de middelen opnieuw op de meerjarige begroting te ramen. De toegerekende organisatiekosten komen op basis van de gerealiseerde uren-inzet hoger uit.

Toelichting baten

Aan de inkomstenkant is er sprake van totaal € 15,4 mln extra inkomsten, € 37,3 mln ten opzichte van een raming van € 21,9 mln (170,9%). Ook aan de inkomstenkant is de beschikbaarheidsvergoeding OV van € 14,9 mln vanwege de grote onzekerheid niet geraamd. Zonder deze rijksbijdrage zijn de inkomsten € 0,6 mln hoger (102,7%).

Afwijking baten t.o.v. begroting na wijziging x € 1.000

- Beschikbaarheidsvergoeding OV	14.920
---------------------------------	--------

- Beheer en onderhoud provinciale wegen	310
- OV-concessies	640
- PPS A59	-220
- Overig	-135
Totaal afwijking baten	15.515

Beschikbaarheidsvergoeding OV

Tegen de verwachting in is de rijksbijdrage in 2020 ontvangen. De extra middelen zijn direct doorgezet naar de vervoerders voor het in stand kunnen houden van de vitale functie van het OV tijdens de coronapandemie.

Beheer en onderhoud

De extra inkomsten komen met name voort uit hogere uitkeringen als vergoeding voor schade aan provinciale infrastructuur en uitgevoerde werken voor derden.

OV-concessie

De bijdragen van derden in OV-concessie is € 0,3 mln hoger dan geraamd en is in het kader van de ontwikkelteams OV de bijdrage voor 2 jaren ontvangen en gemeentelijke bijdragen in aanpassingen van OV-infrastructuur.

PPS-A59

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 2020 is € 0,22 mln minder van de ontvangen rijksbijdrage verantwoord als inkomsten.

Financiële gevolgen corona

De belangrijkste gevolgen van corona betreft de additionele subsidie aan de OV-vervoerders in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding OV. Dit leidt tot zowel een last als een bate zonder dat daar een raming tegenover staat. Lang was onduidelijk of de rijksbijdrage nog in 2020 verstrekt zou worden.

Financiële toelichting op de verschillen van de investeringen

Naast de budgetten in de exploitatiebegroting stellen de Staten investeringskredieten beschikbaar als meerjarige uitgavenkaders. Op basis van wet- en regelgeving dienen investeringen in de provinciale infrastructuur geactiveerd te worden en in een aantal jaren te worden afgeschreven. De jaarlijkse afschrijvingslasten worden in de exploitatiebegroting opgenomen. De investeringsuitgaven worden meerjarig geraamd. In 2020 is totaal € 78,9 mln gerealiseerd ten opzichte van een investeringskrediet van € 163,2 mln verdeeld over de begrotingsprogramma's 08 en 09.

Investeringen - Bedragen x € 1.000	Begr.2020	Realisatie 2020	Vershil
N-261	0	0	0
Materieel provinciale wegen	515	144	371

Steunpunten en districtskantoren	5.331	2.235	3.097
Komomleidingen	1.290	-17	1.307
Wegeninvesteringen	156.086	76.581	79.505
Totaal	163.222	78.943	84.279

Het grootste deel gaat naar investeringen in de provinciale wegen. Op basis van KOPI (kwaliteit onderhoud provinciale infrastructuur) stellen PS jaarlijks € 26 mln per jaar beschikbaar voor groot onderhoud en vervanging (programma 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit). Dit is inclusief steunpunten. In 2020 was hiervoor € 40,5 mln geraamd.

Vanuit het principe werk met werk maken worden onderhoudswerkzaamheden soms gecombineerd met een grootschalige reconstructie of andere inrichting van de weg. De meerkosten worden gedaan als onderdeel van de

regionale afweging (programma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit) en worden gedekt uit de reserve Verkeer & Vervoer. In 2020 was hiervoor € 22,8 mln geraamd.

Daarnaast is er nog een aantal expliciete besluiten over de reconstructie en aanleg van een aantal provinciale wegen vanuit een Brabantbreed perspectief zoals N279 en N69 (programma 09 Ontwikkelagenda Mobiliteit).

Deze uitgaven worden gedekt door de reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF). In 2020 was hiervoor € 99,4 mln geraamd.

De realisatie blijft in 2020 sterk achter op de ramingen, € 78,9 mln ten opzichte van een totaal krediet van € 163,2 mln. De sturing gebeurt vooral op het meerjarige uitgavenkaders van de investeringskredieten.

De realisatie van de jaarschijf 2020 wijkt het sterkst af bij:

- de projecten van groot onderhoud, omdat in 2020 een relatief groot deel is doorbelast aan de reconstructies op de provinciale wegen.
- bij het project N279 Veghel - Asten door o.a. de vertraging van de behandeling bij de Raad van State.

<i>Bedragen x € 1.000</i>	Begroting 2020 oorspronkelijk	Begroting 2020 na wijzigingen	Jaarrekening 2020 realisatie	Verschil begroting - realisatie
<u>Lasten</u>				
Programma lasten	178.513	178.293	191.106	-12.812
Toegerekende organisatiekosten	11.320	12.781	14.384	-1.603
totaal lasten	189.833	191.074	205.489	-14.415
<u>Baten</u>				
totaal baten	19.725	21.888	37.470	15.581
saldo baten en lasten	-170.108	-169.186	-168.020	1.166