

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

Corona drukte een enorme stempel en gaf extra druk om het mobiliteitsbeleid te realiseren. Daarnaast hadden we ook nog te maken met de stikstof problematiek. Maar ondanks de moeilijke omstandigheden zijn we er in geslaagd om zo veel als mogelijk onze uitvoeringskracht op peil te houden. We houden voortgang in de meeste projecten en hebben tijdens het BO-MIRT met de minister belangrijke afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van het totale mobiliteitssysteem in Brabant.

Dit is het moment om de positieve ontwikkelingen als gevolg van corona te behouden en de transitie naar een veilig, slim, schoon en robuust mobiliteitssysteem te versnellen. We zetten daarom in op het afvlakken van de piekbelasting van de mobiliteitsvraag, op het stimuleren van structurele gedragsverandering (meer thuiswerken en online-onderwijs), we brengen de verstedelijkingsopgave en mobiliteit bij elkaar en stimuleren maatregelen die de flexibiliteit van het mobiliteitssysteem bevorderen. Met de vaststelling van het beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 liggen de ambities voor het Brabantse mobiliteitssysteem duidelijk vast. Via afspraken in regionale mobiliteitsagenda's hebben we de eerste stappen gezet om die ambities samen met de regio te realiseren en daar gaan we de komende jaren mee verder. Via de indicatoren in de Staat van Mobiliteit monitoren we de uitvoering van het beleid.

De verstedelijkingsstrategie van Brabant richt zich op de drie stedelijke regio's Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en het Stedelijk Gebied Eindhoven. Een belangrijke randvoorwaarde voor deze verstedelijking is de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarvoor is door Zuid-Nederland het Toekomstbeeld OV 2040 opgesteld en gedeeld met de minister. Een belangrijke stap in de transitie naar een schoon en robuust mobiliteitssysteem.

Ook digitalisering en Smart Mobility toepassingen gaan een steeds grotere rol spelen in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Er is een grote stap gezet met de afspraken met Limburg, regio en Rijk via de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023. Door een gebiedsgerichte aanpak en bijbehorende uitvoeringsorganisaties kunnen we vaart maken met de uitvoering. In 2020 de eerste regionale maatregelenpakketten vastgesteld voor West-Brabant. Andere regio's zijn pakketten aan het voorbereiden.

Impact Corona

Evengoed begint de impact van corona (maar ook stikstof) op de realisatie van een aantal Rijksinfraprojecten in Brabant groter te worden. Ook bij een aantal provinciale reconstructieprojecten ondervinden we de gevolgen van de vertraging in de behandeling door de Raad van State. We kijken steeds naar slimme mogelijkheden om de uitvoeringskracht en -snelheid voor deze infraprojecten op peil te houden.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We realiseren een robuust mobiliteitssysteem met acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur voor alle vervoerswijzen voor personen- en goederenvervoer

Omschrijving (toelichting)

- Indicatie filedruk: gemiddelde vertraging per uur autorijden op Rijks- en provinciale wegen in Brabant (< vorig jaar).

Kwaliteit (indicator)

G

■ **Stand van zaken**

De gemiddelde vertraging op het wegennet in Brabant in 2020 is 5,10 minuten tov 12,71 minuten in 2019. De forse daling is uiteraard het gevolg van de corona-pandemie, waardoor er minder verkeer op de weg was.

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Knelpunten infrastructuur.

- Er is in 2020 een besluit over de bundelroute in het kader van de bereikbaarheid Eindhoven /Helmond / Nuenen.
- We realiseren de nieuwe N69 en N279 Veghel – Asten (oplevering in 2023) en N629 (oplevering in 2021).
- A50 corridor Nijmegen- Eindhoven en de A2/N2 Randweg Eindhoven op de MIRT-agenda.

■ **Kwaliteit**

De oplossingen voor de bundelroute zoeken we op de bestaande / huidige tracé's en is onderdeel van het MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio . Op basis van de uitkomsten van het MIRT onderzoek zijn de strategische keuzes gemaakt en deze worden uitgewerkt in een verstedelijkingsakkoord en een mobiliteitsstrategie. De gezamenlijke partners onderzoeken de vervolgstappen voor investeringen. In het verlengde daarvan is een Bidbook Brainportlijn voor het Groeifonds ingediend gericht op het verdienvermogen van de Nederlandse economie op lange termijn. Dit pakket gaat verder dan alleen mobiliteit, maar gaat ook over innovatie en verstedelijking. De huidige corona-crisis heeft impact op de voortgang van enkele provinciale infraprojecten zoals de N279 Veghel - Asten, met name door vertraging in de behandeling door de Raad van State. In 2020 is voor de N629 Dongen – Oosterhout een positieve uitspraak gedaan. De aanleg van de nieuwe verbinding N69 loopt voorspoedig.

Het flankerende pakket voor de A50 Paalgraven – Bankhoef is verder uitgewerkt in een strategische agenda.

Het korte termijn pakket 2020-2021 voor de A2 randweg Eindhoven voeren we nu uit. Het vervolg en de lange termijn oplossing worden uitgewerkt en liggen ter besluitvorming tijdens BO-MIRT 2021

De belangrijke rijksinfraprojecten ondervinden veel hinder van vooral stikstof maar ook corona.

De aanpak van de A58 Tilburg – Breda loopt volgens planning met de trechtering naar 3 alternatieven, voorkeursalternatief in 2021 en tracébesluit in 2024. De andere twee delen van de A58 (InnovA58) lopen vertraging op: Eindhoven – Tilburg 1-3 jaar vertraging (tracébesluit 2023) en St.-Annabosch – Galder 3-5 jaar vertraging. De innovatiestrook ten behoeve van pilots en experimenten wordt daarin versneld (2021) aangelegd. De structuurvisie van de A67 is vastgesteld door de minister. Er wordt gewerkt aan drie pakketten: korte termijn fysieke maatregelen zoals aanpak van op- en afritten (2021-2023), smart mobility maatregelen (2021-2023), verbreding Eindhoven – Geldrop (tracébesluit 2024).

Tijdens het BO-MIRT is een besluit genomen over de verbreding van de A2 Deil-'s-Hertogenbosch als één van de belangrijkste verkeersaders van Nederland. Daarnaast is een aanvullend regionaal pakket van flankerende mobiliteitsmaatregelen afgesproken.

Mobiliteitshubs.

- We innoveren 6 bestaande OV-knooppunten tot mobiliteitshubs en ontwikkelen we samen met gemeenten minimaal 6 nieuwe innovatieve mobiliteitshubs in de periode tot 2023.

Kwaliteit

De realisatie van mobiliteitshubs zijn onderdeel van de schaa sprong OV van het Toekomstbeeld OV 2040, maar zijn ook de belangrijke schakels vanuit de visie gedeelde mobiliteit. Als verbinding tussen de verschillende modaliteiten belangrijk voor de werking van het totale mobiliteitssysteem. In het kader van de transitie naar gedeelde mobiliteit West Brabant zijn onderzoeken uitgevoerd om de locaties van de hubs te bepalen. Plannen voor regionale hubs in Zuidoost Brabant zijn verder uitgewerkt en onderdeel van uitwerking MIRT onderzoek Brainport en het bid voor het Groeifonds. Deze zijn ook essentieel voor het maatregelenpakket De Run.

Multimodaal netwerk.

- Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we een netwerk van snelfietsroutes: snelfietsroutes van het programma Fiets in de Versnelling 2016-2020 zijn gerealiseerd (3 in 2020 en 9 in 2023).
- We werken aan de ontwikkeling van (internationale) goederencorridors. De focus ligt daarbij nu vooral op Rotterdam – Venlo met Moerdijk en Tilburg als bovenregionaal logistiek knooppunt.
- We maken afspraken over de ontwikkeling van de logistieke multimodale knooppunten Tilburg en Moerdijk.
- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in 2023.

Kwaliteit

Eind 2020 is de bestuursovereenkomst voor de negende snelfietsroute Oosterhout – Dongen – Tilburg van het snelfietsroutenetwerk ondertekend. Ook de realisatie vordert gestaag. Er zijn nu zeven routes fysiek in uitvoering, waarvan bij drie routes grote delen zijn gerealiseerd en in 2021 worden opgeleverd. De pilot bewegwijzering snelfietsroutes (Brabants initiatief) is afgerond en gaat toegepast worden op alle hoogwaardige fietsroutes in Nederland

Met de realisatie van de fietsbrug is de snelfietsroute Cuijk – Nijmegen ook voltooid.

We werken samen met de regiopartners aan fietsstimulering via de Sjees-gangmakerscampagne en Ons Brabant Fietst. Via de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023 zijn vervolgspraken gemaakt over de werkgeversaanpak en is daarmee een structureel onderdeel van het mobiliteitsbeleid.

Tijdens het BO-MIRT zijn afspraken gemaakt over de ruimtelijke en economische sturing van bedrijventerreinen. We benaderen zo de goederencorridor Rotterdam – Venlo integraal en multimodaal met de afspraak over een verkenning voor het TEN-T geschikt maken van de Brabantroute, Brabant als trekker van het traject van de realisatie van truckparkings (waarvan 1 in Brabant), twee projecten voor de rijksregeling voor het verbeteren van kademuren, participatie via MCA Brabant in de modal shift regeling van het rijk om goederenvervoer van de weg te krijgen en de start van een haalbaarheidsonderzoek voor een buisleiding op de corridor.

De verdieping en verbreding van het Wilhelminakanaal loopt vertraging op. Er is een intentieovereenkomst getekend over de trimodale ontwikkeling van haven Loven met Rijk, regio en bedrijfsleven.

OV-netwerk.

- Afspraken in BO MIRT over Toekomstbeeld OV 2040.
- Afspraken in BO MIRT over verbeteren OV Breda-Utrecht.
- Afspraken met regio over ontwikkelagenda HOV / Bravo Direct.
- Realisatie Maaslijn (uitvoering door het Rijk): oplevering in 2024.

Kwaliteit

De regionale uitwerking Toekomstbeeld OV 2040 voor Zuid-Nederland is opgesteld. Tijdens het BO-MIRT zijn de eerste belangrijke stappen gezet in de realisatie met de (financierings-) afspraken over de aanpak van de spoorknoppen Eindhoven en 's-Hertogenbosch.

Met het oog op een robuust spoornetwerk is de bestuursovereenkomst voor de aanpak spoorzone Gilze en Rijen ondertekend. De werkzaamheden worden gecombineerd met groot onderhoud aan de N631 en de aanleg van een snelfietsroute.

Met het Rijk is een gezamenlijk onderzoek afgesproken naar kansrijke maatregelen die in de periode tot en met 2028 uitgevoerd kunnen worden voor de bestaande OV-verbindingen op de A27 tussen Breda en Utrecht om die ook tijdens de werkzaamheden aan de A27 zo goed mogelijk in stand te houden, met waar mogelijk win-winsituaties met het autoverkeer. Concrete vervolgspraken worden gemaakt tijdens BO-MIRT 2021.

De uitvoering van de Maaslijn is voor rekening en risico van het Rijk en provincie Limburg .

We stimuleren de ontwikkeling en het gebruik van slimme mobiliteitsdiensten.

Omschrijving (toelichting)

- Het monitoringsplan voor samenwerkingsprogramma SmartwayZ.NL is in 2019 aangescherpt in de volledige breedte van de programmadoelen doorstroming, innovatie en goede procesvoering. In 2020 bijbehorende indicatoren vastgesteld, nulmeting uitgevoerd.

Kwaliteit (indicator)

G

Stand van zaken

De krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020 - 2023 is opgesteld.

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Slimme mobiliteit.

Indicatoren:

- We stimuleren de ontwikkeling van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van personenvervoer en logistiek. In 2023 zijn 20 oplossingen getest, waarvan 10 ook succesvol verder in de praktijk zijn gebracht.
- We stimuleren het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van personenvervoer. Dit is te zien in een jaarlijkse toename ten opzichte van de nulmeting in 2020. De toename heeft zowel betrekking op voertuigen als op de ondersteuning van de rijtaak van reizigers.
- We stimuleren het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van logistiek. Dit is te zien in een jaarlijkse toename ten opzichte van de nulmeting in 2020. De toename heeft betrekking op het aantal logistieke bedrijven dat voor het plannen van ritten gebruik maakt van realtime datainzichten voor het vrachtverkeer.
- We stimuleren de grootschalige toepassing van slimme mobiliteitsoplossingen die gericht zijn op het persoonlijk informeren van reizigers over hun reis. In 2023 hebben we in Brabant 6 mobiliteitsoplossingen werkzaam die reizigers persoonlijk informeren.

Naar aanleiding van de uitwerking Krachtenbundeling Smart Mobility wordt indicatoren uit het monitoringsplan opgenomen in de provinciale begroting.

Kwaliteit

Via Mobility Lab en MobilityMoveZ zijn zes slimme mobiliteitsoplossingen voor personenvervoer getest, waarvan er drie succesvol in de praktijk gebracht zijn:

- Smart assetmanagement: gebruik van data uit voertuigen over de staat van het wegdek voor wegbeheerders;
- Slim sturen: informatie van wegbeheerders gebruiken in apps van serviceproviders voor routeadvies aan weggebruikers;
- Schwung: app voor prioriteit aan o.a. fietsverkeer bij verkeerslichten.

Met de werkgeversaanpak Brabants MobiliteitsNetwerk (BMN) stimuleren we het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen bij bedrijven. In 2020 hebben we ingespeeld op de corona maatregelen en het netwerk van deelnemende werkgevers verder uitgebreid.

Voor data-uitwisseling in de logistiek zijn nieuwe, opschaalbare bouwstenen gerealiseerd die data-inwinnen en data-delen voor overheden en logistieke bedrijven mogelijk maken (DefLog, FTMAaS). Daarnaast zijn in de gemeente Eindhoven 'bouwhubs' voorbereid die de overlast van bouwverkeer in de stad gaan verminderen. Op de N279 is een bandenspanningsmeter voor vrachtverkeer gerealiseerd en er is onderzoek gedaan naar andere potentiële locaties in Zuid-Nederland. Corona heeft hier grote invloed gehad. Mobiliteitsdiensten rondom de N279 worden in aangepaste vorm aangeboden en vanuit een landelijke samenwerking is een gedragscampagne voor thuiswerken opgestart om in te spelen op de actualiteit. Mobiliteitsdiensten rondom de A2 Weert-Eindhoven zijn volgens plan afgerond in 2020.

We zorgen voor een stevige koppeling tussen de ruimtelijke-economische ontwikkeling en het mobiliteitssysteem.

Omschrijving (toelichting)

Met als doel de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten en tegelijkertijd de bereikbaarheid te waarborgen.

Indicator:

- Het mobiliteitssysteem in Brabant heeft een minimale impact op de leefomgeving of creëert ruimte voor andere ontwikkelingen door een goede inpassing in de omgeving.

We ontwikkelen een geschikte indicator om de effecten goed te kunnen meten.

Kwaliteit (indicator)

O

Stand van zaken

De indicator wordt bepaald op basis van het recent vastgestelde beleidskader Mobiliteit Koers 2030.

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Omgevingskwaliteit en leefbaarheid.

Indicatoren:

- We vernieuwen (stedelijke) knooppunten en maken ze aantrekkelijker om er te reizen, te verblijven en zich te vestigen: afspraken in BO MIRT over EIK XL en Spoorzone 's-Hertogenbosch.
- We sluiten in deze bestuursperiode mobiliteitsdeals met Breda, Eindhoven en Meierijstad.
- In het kader van de leefbaarheid en veiligheid van het goederenvervoer per spoor zetten we stevig in op afspraken met het Rijk over het basisnet en saneren overwegen.
- We onderzoeken de behoefte aan én mogelijkheden voor minimaal 3 komoleidingen in Brabant.

Kwaliteit

Er wordt een verstedelijkingsstrategie voor het stedelijk gebied van Brabant opgesteld en deze wordt uitgewerkt in drie verstedelijkingsakkoorden voor Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en het Stedelijk Gebied Eindhoven. De verstedelijkingsakkoorden hebben sterke relatie met het MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport en het Toekomstbeeld OV 2040.

De verschillende mobiliteitsdeals worden verder opgewerkt en meegenomen in de integrale afspraken van regionale mobiliteitsagenda's.

Binnen de verstedelijkingsopgaven verdichten we in spoorzones met meer wonen, werken en verblijven. Binnen deze opgaven onderzoeken we de effecten van goederenvervoer. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen.

In het kader van ondermeer leefbaarheid wordt onderzoek gedaan naar de potentie van een aantal komomleidingen, zoals Diessen – De Beerzen, Nuenen, Volkel en Chaam. Draagvlak in de regio, het oplossend vermogen en de financiële haalbaarheid zijn aspecten die een rol spelen bij een mogelijk definitieve investeringsbeslissing.

Inzet verbonden partijen

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit begrotingsprogramma worden binnen het programma geen verbonden partijen ingezet.

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 uitput-ting van de programmalasten 09 Mobiliteitsontwikkeling komt uit op € 58,6 mln ten opzichte van een budget van € 61,6 mln, een onderschrijding van € 2,9 mln (95,2%).

De realisatie op onderdelen is als volgt opgebouwd:

Afwijking lasten t.o.v. begroting na wijziging	x € 1.000
- Regionale uitvoeringsplannen (RUP)	560
- Majeure infraprojecten	2.381
- Spoor, HOV en knooppunten	-330
- Fiets	1.000
- SmartwayZ.nl	-100
- Overig	-558
Totaal afwijking lasten	2.953

Regionale Uitvoeringsplannen

In het kader van de Regionale Uitvoeringsplannen is € 14,5 mln (96,3%) uitgegeven tov een budget van € 15,1 mln. Voor een aantal geplande projecten is geen definitieve aanvraag ingediend.

Majeure infraprojecten

De provincie voert een aantal majeure projecten uit die niet of slechts gedeeltelijk worden geactiveerd en afgeschreven, zoals bijvoorbeeld de reconstructie van de rijksweg N65 's-Hertogenbosch - Tilburg en Wilhelminakanaal. Door een correctie voor de BTW uit voorgaande jaren is in 2020 een overschrijding van € 1,26 mln ontstaan op het jaarbudget N65. Daartegenover staat een positief afwikkelingsverschil bij N69. Het betreft het intrekken van een oude subsidieregeling die is overgenomen door GOB. De middelen zijn gekoppeld aan een specifieke rijksuitkering. Het afwikkelingsverschil vloeit via de inkomsten hiernaar terug.

Spoor, HOV en Knooppunten
De overschrijding is met name veroorzaakt door een aanvraag (Oisterwijk) in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) die niet op de oorspronkelijke begroting was geraamd.

Fiets

Er is sprake van € 0,5 mln onderschrijding bij de verstrekte subsidies voor de aanleg van snelfietsroutes door gemeenten, € 18,24 mln realisatie (97,3 %) ten opzichte van een budget van € 18,75 mln. De provincie is afhankelijk van de (tijdige) aanvragen door de gemeenten, die de uitvoering doen. Daarnaast is er als gevolg van corona iets minder uitgegeven aan de publieksgerichte acties in het kader van fietsstimulering.

SmartwayZ.NL

De grootste afwijking (€ 2,4 mln overschrijding) is het gevolg van de meerjarige subsidie in het kader van de werkgeversaanpak conform de afspraken van de Krachtenbundeling Smart Mobility. Op basis van wet- en regelgeving moeten we de last van de subsidie direct en volledig nemen ten laste van het resultaat. De provincie verstrekt de subsidie namens de partners. Hier staan extra inkomsten uit een rijksbijdrage tegenover.

In het kader van het maatregelenpakket De Run Veldhoven is € 0,3 mln minder besteed, omdat een aantal korte termijn maatregelen ivm corona getemporeerd is.

De provincie is penvoerder van het rijksprogramma SmartwayZ.NL vanaf 2017. De rijksbijdrage in de programmakosten 2017 - 2020 is nu ontvangen. De voorfinanciering van de programmakosten door de provincie mag nu verrekend worden en leidt tot een onderschrijding van € 0,9 mln.

Er is € 0,5 mln minder gerealiseerd dan geraamd voor Smart Mobility. Ook hier is corona van invloed geweest.

Aan de deelopgaven SmartwayZ.NL is € 0,2 minder besteed.

Overig

Bij o.a. goederenvervoer is meer besteed dan geraamd. Dit heeft vooral te maken met de kosten van het leadpartnership Truckparking die de provincie als penvoerder al maakt en waarvoor de partners hun bijdragen nog moeten doen.

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

Toelichting baten

Aan de inkomstenkant is er sprake van totaal € 25,9 mln minder inkomsten, € 6,8 mln ten opzichte van een raming van € 32,7 mln (20,8%). Het verschil is het gevolg van de wijze waarop de regiobijdrage in de reconstructie N65 (€ 27,2 mln) moet worden verantwoord. De bijdrage is reeds ontvangen, maar moet in gedeelten als inkomsten worden verantwoord op basis van de voortgang van het project. De inkomsten waren volledig in 2020 geraamd. De inkomsten worden opnieuw op de meerjarige begroting geraamd. Zonder dit effect zijn de inkomsten € 1,3 mln hoger.

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

- Regiobijdrage reconstructie N65 - 27.190

- Rijksbijdrage SmartwayZ.nl 3.880

- Bijdrage krachtenbundeling Smart Mobility	1.070
- Overige	-3.674
Totaal afwijking baten	- 25.914

Regiobijdrage reconstructie N65

De ontvangen regiobijdrage van € 27,2 mln mag op basis van wet- en regelgeving niet direct en volledig als inkomst worden verantwoord. De regiobijdrage wordt de komende jaren als inkomst verantwoord.

Rijksbijdrage SmartwayZ.NL

Voor het rijksprogramma SmartwayZ.NL zijn van 2017 t/m 2019 uitgaven voorgefinancierd. In verband hiermee moet € 3,8 mln extra van de ontvangen rijksbijdrage als inkomst worden verantwoord.

Bijdrage Krachtenbundeling Smart Mobility

In het kader van de afspraken Krachtenbundeling Smart Mobility is een meerjarige subsidie voor continuering van de werkgeversaanpak verstrekt. De provincie verstrekt de subsidie namens de partners. Hier staan extra inkomsten uit een rijksbijdrage tegenover. Op basis van wet- en regelgeving moeten we de last van de subsidie direct en volledig nemen ten laste van het resultaat. Als gevolg hiervan wordt € 1,1 extra inkomsten verantwoord als nog te ontvangen rijksbijdrage.

Overige

Tegenover het positieve afwikkelingsverschil N69 vanwege het intrekken van de subsidieregeling staat een lagere onttrekking aan de Rijksbijdrage. Dit leidt tot een lagere verantwoording van inkomsten van ongeveer € 3,5 mln.

Financiële gevolgen Corona

De financiële gevolgen van corona op dit begrotingsprogramma zijn beperkt. Bij Smart Mobility, experimenten van gedeelde mobiliteit en gedragcampagnes op het gebied van fiets heeft het geleid tot lichte overschrijding vanwege een lager activiteitsniveau door de beperkende coronamaatregelen.

Bedragen x € 1.000	Begroting 2020 oorspronkelijk	Begroting 2020 na wijzigingen	Jaarrekening 2020 realisatie	Verschil begroting - realisatie
<u>Lasten</u>				
Programma lasten	148.823	61.569	58.616	2.953
Toegerekende organisatiekosten	6.414	8.034	7.484	550
totaal lasten	155.238	69.603	66.100	3.503
<u>Baten</u>				
totaal baten	2.045	32.736	6.822	-25.914
saldo baten en lasten	-153.193	-36.866	-59.277	-22.411