

Programma 8 Basisinfrastructuur mobiliteit

Provincie Noord-Brabant

Excel-tabel

Inleiding

De uitvoering van de basisinfrastructuur staat onder druk, met name financieel.

Het OV busvervoer heeft nog altijd last van lagere reizigersaantallen (85% t.o.v. pré-corona), wat zich naast lagere reizigersopbrengsten voor de vervoerders ook vertaalt in een fors lagere rijksbijdrage (€ 15 mln. per jaar) voor de Studenten OV-kaart (SOV). Dit risico was in beeld en is in 2024 éénmalig gecompenseerd door het Rijk. Willen we het OV-aanbod over de hele linie in Brabant op peil kunnen houden, dan zijn vanaf 2026 aanvullende middelen voor compensatie SOV nodig. En dat in een tijd dat er juist behoefte is aan een schaa sprong met het oog op de noodzaak van de mobiliteitstransitie voor de verstedelijkingsopgave.

De keuze voor opschaling is vooral aan de orde bij nieuwe concessies. Zo faciliteren we groei van het OV-aanbod via de nieuwe concessie voor West per 6 juli 2025 en zijn in 2024 de aanbestedingsdocumenten voor Oost vastgesteld. Voor een betekenisvolle stap in het OV-aanbod in Zuidoost, in lijn met de ambities uit de Brainportdeal en convenant Beethoven, zijn de rijksmiddelen vanuit motie Bikker niet toereikend. Via de integrale afweging bij de Perspectiefnota 2026 zal, naast de compensatie SOV, de inzet voor de groei bij de aanbesteding Zuidoost worden bepaald.

De reizigers weten het OV weer steeds beter te vinden en is er in 2024 weer een hoger aantal Dienstregelingen (DRU's) gereden dan in 2023. Nu afschalen vanwege de (financiële) uitdagingen heeft een langdurig effect op het OV-aanbod en kan niet zomaar worden teruggedraaid. Juist nu ook de vervoerders steeds meer grip op hun personeelstekort krijgen en dus de randvoorwaarde om betrouwbaar te kunnen opschalen aanwezig is.

Om een gelijk speelveld voor toekomstige concessies te creëren én de continuïteit te borgen, hebben we posities in busremises op strategische locaties én met zicht op voldoende laadinfrastructuur ingenomen in Uden en Roosendaal (eerder al de bouw van Breda) en zijn we in gesprek over de langdurige beschikbaarheid van de huidige busremise in Eindhoven.

Bij het beheer en onderhoud provinciale wegen hebben we stappen gezet om de huidige risico's beter te beheersen en de (financiële) druk te verminderen. Zo is een nieuw onderhoudscontract als voorloper van meer gebiedsgerichte contracten ingegaan. Ook is bij de herijking van KOPI de meerjarige onderhoudsplanning weer leidend en daarmee zonder de vertraging door de combinatie met reconstructies meer grip op de onderhoudswerkzaamheden. De wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud zijn met prioriteit opgepakt. Door aanvullende incidentele maatregelen is er wel een overschrijding op de onderhoudsbegroting. De eerste verkennende gesprekken over overdracht van wegen zijn opgestart. Het betreft wegvakken die qua functie niet direct tot het provinciale hoofdwegennet horen.

De verkeersveilige inrichting van provinciale infrastructuur is vanwege de uitvoerbaarheid in relatie tot stikstof verder verbeterd via het uitvoeren van kleinschalige maatregelen zoals bermmaatregelen (o.a. N261 en N272), het verbeteren van oversteken voor langzaam verkeer (o.a. N289 en N605) en het bebakening van bochten (o.a. N69 en N264).

Het aantal verkeersdoden in Brabant is nog altijd te hoog en de stijgende trend in het aantal verkeersongevallen met letsel is eveneens zorgwekkend. In 2024 is daarom samen met de partners het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP) vastgesteld. Daarmee blijven we intensiveren op de aanpak van verkeersveiligheid langs de pijlers gedrag, infrastructuur en handhaving. We doen dat risicogestuurd en datagedreven. Het accent ligt op fietsers, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers. Zo zijn in 2024 o.a. de educatie op scholen via Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) en Totally Traffic (TT), Doortrappen voor oudere fietsers en de handhavingsactie met touringcar gericht op smartphone gebruik achter het stuur voortgezet. Ook is in afstemming met politie en Openbaar Ministerie extra ingezet op handhaving met (mobiele) flitspalen. Verkeersveiligheid is daarnaast een belangrijk aspect in het opstellen van de Meerjarige Multimodale Mobiliteitsprogramma's (MMMP's) voor de stedelijke regio's (zie programma 09).

Wat hebben we bereikt?

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Voor IPW score kunstwerken 97% voldoet aan de kwaliteitseisen niveau B (was 98%). Deze zaken worden opgepakt. De IPW score verkeersveilige weginrichting is 77% (2023). Dit cijfer, waarbij op verschillende aspecten wordt gemeten hoe veilig provinciale wegen zijn ingericht, wordt eens in de twee jaar geactualiseerd.

De Brabantse wegen zijn via het WOW-onderzoek gewaardeerd met een 7,3 (2023) en betekent een stijging ten opzichte van 7,1 in 2021. Het betreft een onderzoek dat eens in de twee jaar wordt uitgevoerd.

De algemene waardering van het OV door de reizigers op basis van de klantenbarometer is in 2024 uitgekomen op 7,8 en is daarmee gelijk aan 2023.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De nieuwe contracten voor EPC en OPC zijn gegund en operationeel. De contracten hebben een looptijd van 4 jaar met een optie tot verlenging met nog eens 4 jaar gericht op een langdurige samenwerking.

Wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud zijn versneld opgepakt. Zo is groot onderhoud uitgevoerd op de N268 Dinteloord - Roosendaal en is het uitgestelde onderhoud (vanwege een toekomstige reconstructie) op de N284 Reusel - Bergeijk nagenoeg afgerond.

Daarnaast is er nog regulier groot onderhoud uitgevoerd op de N620 Best - Son en de N640 Oudenbosch –

Hoeven en aan verschillende kunstwerken (o.a. op de 279/N270, de tunnel Nieuwstraat in Volkel en het viaduct Duizend Morgen bij Wijk en Aalburg). Deze kunstwerken zijn de eerste in een reeks in het kader van de vervangings- en renovatieopgave in de komende jaren.

Het provinciale wegennet heeft zich tijdens de overvloedige regenval in het afgelopen jaar redelijk goed gehouden, maar we zien klimaatadaptie van de provinciale wegen wel als een opgave in de komende jaren.

Naast extra kosten voor aanvullend incidenteel onderhoud door uitgestelde onderhoudswerkzaamheden is er ook een enorme toename van het aantal én de kosten van calamiteiten in 2024. Er was sprake van een flinke toename van het aantal ongevallen en pechmeldingen, maar ook veel extra dumpingen o.a. van lachgas.

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Met de (financiële) afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst Brabantstad is de gezamenlijke inzet als het vervolg op de krachtenbundeling voor de komende jaren geborgd. Het hierbij over data en digitalisering, verkeersmodellen en verkeersmanagement.

In 2024 is gestart met de impuls op het gebied van data en digitalisering rondom provinciale wegen en is het OV-dashboard online.

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Na een aantal zware jaren vindt het OV-busvervoer in Brabant weer de weg omhoog, al blijft er een aantal (financiële) onzekerheden. Ondanks een beperkte afschaling van de dienstregeling is de rituitval van 1,6% in 2024 nog altijd hoog; wel fors verbeterd t.o.v. 2023 (toen 4,7%). De belangrijkste oorzaak is nog altijd de personeelskrapte bij de vervoerders. De inspanningen van de vervoerders om extra personeel te werven beginnen hun vruchten af te werpen. In 2025 verwachten we daarom dat de stijgende lijn doorgezet kan worden en daarmee een betrouwbare dienstregeling te krijgen.

De implementatie fase van het nieuwe contract voor de nieuwe concessie West-Brabant aan Arriva is gestart (start concessie medio 2025). In verband met de landelijke afspraak na corona over spreiding van aanbestedingen voor nieuwe concessies is de huidige concessie Zuidoost met 2 jaar verlengd tot medio 2029 inclusief afspraken over opschaling. In alle concessies zijn daarnaast de tarieven niet verder gestegen in 2024 door inzet van provinciale middelen in combinatie met de rijksmiddelen motie Bikker.

De toegankelijkheid is verder verbeterd met de uitbreiding van OV-pay met leeftijds korting.

De voorbereidingen voor de start per 1 januari 2025 van BravoFlex in West-Brabant zijn afgerond. De overige regio's starten per 2026.

De trendrapportage toont de meerjarige ontwikkeling van de belangrijkste kengetallen.

Wat hebben we bereikt?

We gaan voor veilige mobiliteit.

In Brabant streven we naar NUL verkeersslachtoffers. Elk 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	141	120	ntb
waarvan op provinciale wegen	16	12	15	9	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	2.391	2.263	ntb
waarvan op provinciale wegen	164	120	139	157	ntb

* Cijfers 2024 zijn nog niet vrijgegeven door RWS.

De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020.

- De ontwikkeling van de OV-klantbarometer onderdeel veiligheid: OV-klantbarometer onderdeel sociale veiligheid >= vorig jaar.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

We verwachten een stabilisatie in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. De officiële cijfers worden vastgesteld in de loop van 2025. Maar de absolute cijfers, zeker in Brabant, zijn nog steeds veel te hoog en dus is extra inzet nodig. Het doel in het vastgestelde Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) is immers

een halvering van het aantal verkeersslachtoffers met letsel in 2030.

De sociale veiligheid in het OV op basis van de klantbarometer is in 2024 uitgekomen op 8,0 (7,9 in 2023).

Wat hebben we daarvoor gedaan?

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.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het nieuwe BVVP is vastgesteld. We continueren de educatie en verbeteren de gedragsaanpak in samenwerking met de regio. Want gedrag is nog steeds één van de belangrijkste oorzaken en daar zit vooral de kracht van de samenwerking. Er is € 10 mln. beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveilige inrichting van schoolfietsroutes. De risicogestuurde en datagedreven aanpak wordt geïntensiveerd. De indicatoren zijn samen met regio vastgesteld. Via de begroting 2025 (1e bestuursrapportage) zullen we de belangrijkste hieruit opnemen in de Sturings- en Verantwoordingscyclus. In 2024 zijn er verschillende campagnes geweest zoals Gordeldracht, BOB en Mono, de autoloze schoolweek.

Over de duurzaam veilige inrichting van de provinciale infrastructuur via kleinschalige maatregelen zijn de Staten geïnformeerd.

Sociale veiligheid

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

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het aantal incidenten in 2024 (1.831) is afgenomen ten opzichte van 2023 (1.903).

Samen met de vervoerder en het Rijk zorgen we voor een gezamenlijke aanpak van de sociale veiligheid in het OV rondom AZC in Budel. Door een aantal maatregelen is de overlast nu wel minder, maar nog niet helemaal weg. Er wordt gekeken naar structurele bekostigingsafspraken door het Rijk en naar alternatieve maatregelen.

Wat hebben we bereikt?

We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

We gaan in Noord-Brabant uit van een ten minste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO₂) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie.

- Ontwikkeling emissie broeikasgassen vanuit mobiliteit uitgedrukt in CO₂-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot) (Noord-Brabant): emissie < vorig jaar.

De uitstoot van overige emissies (NOx, 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 NOx en fijnstof emissies in de lucht: emissie < vorig jaar .

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Duurzaamheid Provinciale infrastructuur

Provinciale infrastructuur:

- Energie en CO2-reductie: reductie van de CO2-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).

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Het dashboard Duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) is nog niet volledig operationeel. Brabant heeft haar data al wel op orde, maar het landelijke model laat het resultaat van de indicatoren nog niet volledig zien. De mogelijkheden voor hergebruik bij asfalt zijn groter. Als de meest duurzame publieke aanbesteder is het de verwachting dat we als provincie goed scoren. Met hergebruik van beton doen zich minder kansen voor, omdat er minder frequent onderhoud nodig is.

Het verleding van de provinciale openbare verlichting is afgerond. Er resteren nog enkele plekken in de bebouwde kom. Vanwege verschillende eigendommen is het efficiënter op deze mee te nemen in reguliere onderhoudsprojecten. Daarmee kan er nu fors bespaard worden op (de kosten van) het gebruik van energie.

ZE-ambities 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%

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De geplande uitlevering van elektrische bussen is vertraagd door problemen bij de leveranciers. Het gaat om 47 bussen die nu zullen instromen in 2025. Daarmee komt het percentage elektrische bussen eind

2024 op 18%.

Maar ook het garanderen van voldoende stroomaansluitingen voor het laden van bussen is met de netcongestie een uitdaging. Zo zal de elektrificatie van de aangekochte busremise in Roosendaal later plaatsvinden. We blijven zoeken naar (tijdelijke) alternatieven, maar wegen de investeringskosten mee in de besluitvorming.

In de verlenging van Zuidoost zijn aanvullende afspraken over stappen in de ZE-ambities gemaakt.

Vanwege de hoge investeringskosten zal volledig elektrisch dus pas later plaatsvinden bij een nieuwe concessie Zuidoost (2029).

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.

Wat heeft het gekost?

Excel-tabel

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Bedragen x € 1.000		Begroting 2024 primitief	Begroting 2024 na wijziging	Jaarrekening 2024 realisatie	Verschil begr. na wijz. - realisatie
<u>Lasten</u>					
	Programmalasten	176.578 N	180.116 N	182.757 N	2.640 N
	Toegerekende organisatiekosten	12.531 N	19.935 N	19.784 N	151 V
Totaal Lasten		189.109 N	200.051 N	202.541 N	2.490 N
<u>Baten</u>					
	Programmabaten	5.260 V	7.058 V	6.324 V	734 N
	Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	0	0	596 V	596 V
Totaal Baten		5.260 V	7.058 V	6.920 V	138 N
Saldo van baten en lasten		183.849 N	192.993 N	195.621 N	2.627 N

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

Excel-tabel

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

2.490

N

Algemeen

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:

- Algemeen: € 0,5 mln., waarvan € 0,2 mln. structureel
- Data (inclusief verkeersmanagement): € 8,0 mln., waarvan € 2,4 mln. structureel
- Verkeersveiligheid: € 2,4 mln., waarvan € 1,2 mln. structureel
- Beheer en onderhoud: € 13,3 mln. structureel*
- OV: € 111 mln., komende jaren wordt groei verwacht via nieuwe concessie

* Plus € 34,5 mln. structureel investeringskrediet per jaar voor groot onderhoud en vervanging. De jaarlijkse investeringsuitgaven worden op basis van wet- en regelgeving geactiveerd en vervolgens afgeschreven. De berekende afschrijvingslasten komen op basis van de investeringsplanning ten laste van de exploitatiebegroting en wordt conform bestaand provinciaal indexatiebeleid jaarlijks geïndexeerd.

Daarnaast is er voor de doorontwikkeling van het huidige OV en de transitie naar gedeelde mobiliteit in 2024 € 3,5 mln. op de begroting geraamd, gedekt door een reserve.

De realisatie van de programmalasten 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit komt in 2024 uit op € 182,8 mln. t.o.v. van een begroting van € 180,1 mln. Een overschrijding van € 2,6 mln. (1,5%).

Onderhoudsbegroting

5.617

N

De onderhoudsbegroting van € 13,0 mln. is met een realisatie van € 18,6 mln. fors overschreden, maar de extra kosten zijn gemaakt voor zaken die noodzakelijk zijn om de provinciale wegen bereikbaar én veilig te kunnen houden. Hiertegenover staan ook € 1,1 mln. aan extra opbrengsten. Er is een aantal specifieke oorzaken te noemen voor de overschrijding: 1) Door de overgang naar de nieuwe meerjarige onderhoudscontracten dreigde een aantal zaken tussen wal en schip te vallen. Het oppakken hiervan heeft geleid tot kosten die niet voorzien waren. 2) Nog altijd is veel aanvullend incidenteel onderhoud nodig op sommige wegvakken vanwege de opgelopen vertraging van een aantal provinciale infraprojecten door stikstof. De onderhoudswerkzaamheden worden nu separaat en met prioriteit opgepakt, maar dat vergt tijd waardoor tussentijdse maatregelen nodig zijn. 3) Er is een opvallende toename van het aantal incidenten en calamiteiten in het tweede deel van het jaar. Met name het aantal te bergen auto's op provinciale wegen en de dumpingen van lachgascilinders. De kosten hiervan zijn hoog.

OV exploitatie

3.482

N

Op het OV-exploitatiebudget is er sprake van een overschrijding van € 3,5 mln. In tegenstelling tot wat gebruikelijk is, zijn nog niet alle exploitatiesubsidies van het voorgaande jaar vastgesteld. Er ontbraken nog wat gegevens vanuit de vervoerder. Vanwege een nog altijd afgeschaalde dienstregeling werd een lagere vaststelling verwacht. De vaststelling zal nu plaatsvinden in 2025.

OV-ontwikkeling

3.240

V

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Op de budgetten voor de ontwikkeling en vernieuwing van het OV is € 3,2 mln. minder uitgegeven. Dat is onder meer het gevolg van niet bestede rijksmiddelen door de latere instroom van ZE-bussen in de concessies vanwege leveringsproblemen (€ 0,6 mln.), latere besteding van de rijksmiddelen door opstarten van maatregelen verbeteren toegankelijkheid OV (€ 0,6 mln.) en minder pilots en experimenten in de concessies in verband met de uitdagende omstandigheden van de vervoerders.

Verkeersveiligheid

835 V

In 2024 is veel tijd en aandacht gegaan naar het opstellen van het nieuwe BVVP, de gezamenlijke agenda op het gebied van verkeersveiligheid voor de komende jaren. Hierdoor zijn in 2024 geen grote projecten opgepakt.

SOK Brabantstad

887 V

Via de nieuwe Samenwerkingsovereenkomst Brabantstad wordt een aantal zaken zoals verkeersmanagement, data en duurzaam bouwen (Indusa) Brabantbreed en gezamenlijk met de Brabantse B7-steden en RWS opgepakt. Hiermee organiseren we het effectiever en efficiënter. Lang was onduidelijk of RWS zou aanhaken en daardoor konden dingen pas later gepakt worden. Het betreft gezamenlijk ingelegde middelen en deze dienen beschikbaar te blijven.

Data / data provinciale wegen1.215
V

Om de beheers- en onderhoudstaak van provinciale wegen effectiever en efficiënter te kunnen uitvoeren is het verbeteren van (de beschikbaarheid van) data rondom provinciale wegen noodzakelijk. In het kader van het bestuursakkoord zijn hiervoor middelen vrijgemaakt uit de reserve. Vanwege prioritering wordt het project later opgestart. De hiervoor beschikbare middelen 2024 (€ 0,6 mln) dienen beschikbaar te blijven. De overige middelen betreft het restant van wat gezamenlijk is ingebracht voor de krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2019-2024. De middelen zijn in 2024 gedeeltelijk benut om in 2024 de verschillende projecten af te ronden en het restant kan terug naar de diverse partners.

MUP Chaam

444 V

Om de leefbaarheid rondom de provinciale weg in kom van Chaam op de lange termijn te verbeteren is samen met de gemeente een Meerjarige Uitvoeringsprogramma opgesteld. De dialoog over de geschikte oplossingen neemt meer tijd in beslag.

Toegerekende organisatiekosten

151 V

De toegerekende organisatiekosten komen op basis van de gerealiseerde capaciteitsinzet lager uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere lasten

162 N

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

138 N

Algemeen

De realisatie van de programmabaten 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit komt in 2024 uit op € 6,3 mln t.o.v. van een begroting van € 7,1 mln. Een onderschijding van € 0,7 mln. (89,6% realisatie).

Extra inkomsten onderhoudsbegroting1.077
V

Tegenover de overschrijding van de onderhoudsbegroting aan de lastenkant staan extra opbrengsten van € 1,1 mln. De extra inkomsten zijn vooral het gevolg van een hoger bedrag aan schadevergoedingen voor schade toegebracht aan provinciale assets.

8. Basisinfrastructuur mobiliteit

Rijksbijdrage TVOV	1.287
	N

Om de impact van corona op het OV te beperken konden vervoerders onder strikte voorwaarden gebruik maken van een rijksregeling TransitieVergoeding OV. De subsidie is in 2024 vastgesteld. Doordat de vervoerder uiteindelijk niet aan de voorwaarden voldeed, moet de eerder ontvangen rijksbijdrage worden terugbetaald.

Rijbijdrage ZE-Bussen	625 N
-----------------------	-------

Voor het stimuleren van het gebruik van Zero-Emissie materieel in de concessies ontvangt de provincie een rijksbijdrage. De ontvangen rijksbijdrage moet gematched worden met de bijbehorende kosten. Door leveringsproblemen stromen de ZE-bussen later in en daardoor schuift de rijksbijdrage ook door.

Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	596 V
--	-------

De bijdrage in toegerekende organisatiekosten komt hoger uit.

Overige: saldo van overige lagere en hogere baten	101 V
---	-------

