

## Regeling van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant van 11 juni 2024, houdende regels omtrent het verstrekken van bijdragen voor het verbeteren van de mobiliteit in de provincie Noord-Brabant voor het jaar 2024 (Bijdrageregeling regionale mobiliteitsprogramma's Noord-Brabant 2024)

### Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant;

Gelet op artikel 2 van de Algemene bijdrageverordening Noord-Brabant;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten samen met de mobiliteitsregio's regionale mobiliteitsprogramma's hebben vastgesteld en in dat kader jaarlijks bijdragen willen verstrekken voor het verbeteren van de mobiliteit in de provincie Noord-Brabant;

### Besluiten vast te stellen de volgende regeling:

#### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

*Abv*: Algemene bijdrageverordening Noord-Brabant;

*deelprogramma*: onderdeel van een regionaal mobiliteitsprogramma, waarin de uit te voeren projecten en activiteiten zijn benoemd;

*deelprogrammafiche*: onderdeel van een deelprogramma, dat alle essentiële informatie bevat die nodig is om in aanmerking te komen voor een provinciale bijdrage, als opgenomen in bijlage 1 van deze regeling;

*deelprogrammatrekker*: verantwoordelijke voor een deelprogramma, benoemd door de provincie en de desbetreffende regio;

*ontwikkeldag*: overleg waarin de provincie en de regio's de regionale mobiliteitsprogramma's en de deelprogrammafiches vaststellen;

*project*: activiteit of samenhangend geheel van activiteiten die afgebakend zijn in de tijd en gericht op een specifiek eindresultaat;

*regionaal mobiliteitsprogramma*: door de provincie en een regio voor die regio overeengekomen programma mobiliteit, bestaande uit deelprogramma's.

#### Artikel 2 Doelgroep

Een bijdrage op grond van deze regeling kan worden aangevraagd door:

- gemeenten;
- gemeenschappelijke regelingen tussen gemeenten met rechtspersoonlijkheid.

#### Artikel 3 Activiteiten die in aanmerking komen voor een bijdrage

Een bijdrage kan worden verstrekt voor deelprogramma's of projecten binnen deelprogramma's gericht op het verbeteren van de mobiliteit.

#### Artikel 4 Vereisten voor een bijdrage

Om voor een bijdrage in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- het deelprogramma of het project wordt geheel of gedeeltelijk uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant;
- het deelprogramma of het project is gericht op het verbeteren van de mobiliteit;
- indien de aanvraag een deelprogramma betreft is het deelprogramma vastgelegd in een vastgesteld deelprogrammafiche;
- indien de aanvraag een project binnen een deelprogramma betreft, is het project opgenomen in een vastgesteld deelprogrammafiche;
- het project wordt uitgewerkt in een projectfiche conform het door Gedeputeerde Staten vastgestelde format projectfiche; en
- het projectfiche, bedoeld onder e, heeft de instemming van de desbetreffende deelprogrammatrekker, blijkend uit zijn instemming voor definitief indienen, opgenomen in het aanvraagformulier.

#### Artikel 5 Kosten die in aanmerking komen voor een bijdrage

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de bijdrage komen de volgende kosten in aanmerking voor een bijdrage:

- a. het lumpsumbedrag per deelprogramma, indien de aanvraag een deelprogramma betreft;
- b. het aangevraagde lumpsumbedrag, genoemd in het projectfiche, indien de aanvraag een project binnen een deelprogramma betreft, tot een maximum van het lumpsumbedrag per deelprogramma, bedoeld onder a.

### **Artikel 6 Vereisten aanvraag bijdrage**

Een aanvraag voor een bijdrage voldoet aan de volgende vereisten:

- a. aanvragen voor een bijdrage worden ingediend van 25 juni 2024 tot en met 27 februari 2025;
- b. aanvragen voor een bijdrage bevatten:
  - 1°. het aanvraagformulier, conform het door Gedeputeerde Staten vastgestelde format aanvraagformulier;
  - 2°. een projectfiche en de instemmingsverklaring, bedoeld in artikel 4, onder e en f, indien de aanvraag een project binnen een deelprogramma betreft.

### **Artikel 7 Bijdrageplafond**

Gedeputeerde Staten stellen het bijdrageplafond voor de periode, genoemd in artikel 6, onder a, vast op een totaal van € 16.862.365 waarvan:

- a. € 1.101.690 voor de regio Noordoost-Brabant;
- b. € 14.050.611 voor de regio Zuidoost-Brabant;
- c. € 635.838 voor de regio Hart van Brabant;
- d. € 1.074.226 voor de regio West-Brabant.

### **Artikel 8 Hoogte van de bijdrage**

De hoogte van de bijdrage bedraagt 100% van de lumpsumbedragen, bedoeld in artikel 5.

### **Artikel 9 Verdelingswijze**

De bijdrage wordt verdeeld op grond van de op de ontwikkeldagen mobiliteit vastgestelde deelprogramma's.

### **Artikel 10 Verplichtingen van de bijdrageontvanger**

1. De bijdrageontvanger:
  - a. rondt het project af:
    - 1°. binnen drie jaar na verlening van de verstrekte bijdrage, indien de aanvraag een project binnen een deelprogramma betreft en de hoogte van de bijdrage minder dan 2,5 miljoen bedraagt;
    - 2°. binnen vijf jaar na verlening van de verstrekte bijdrage, indien de aanvraag een project binnen een deelprogramma betreft en de hoogte van de bijdrage meer dan 2,5 miljoen bedraagt;
    - 3°. binnen vijf jaar na verlening van de bijdrage, indien de aanvraag een deelprogramma betreft;
  - b. houdt de activiteiten die tot stand zijn gekomen met een provinciale bijdrage ten minste 5 jaar na vaststelling van de bijdrage in stand, indien het infrastructurele maatregelen betreft;
  - c. zorgt ervoor dat de zaak die tot stand is gekomen met een provinciale bijdrage niet binnen een periode van 5 jaar na realisering daarvan vervreemd, verhuurd of met hypotheek of andere zakelijke rechten wordt bezwaard, dan wel geheel of gedeeltelijk aan de in de aanvraag omschreven bestemming onttrokken wordt, tenzij Gedeputeerde Staten hiervoor ontheffing verlenen;
  - d. zorgt ervoor dat in de publicaties wordt vermeld dat de activiteit geheel of gedeeltelijk met financiële steun van de provincie Noord-Brabant wordt of is gerealiseerd, indien door of namens de bijdrageontvanger een of meer publicaties worden gedaan met betrekking tot de te financieren activiteit;
  - e. draagt er zorg voor dat aan de Europese regels voor staatssteun wordt voldaan, indien de bijdrageaanvrager niet de eindbegunstigde is van de bijdrage.
2. Indien het project wegens onvoorziene omstandigheden niet kan worden afgerond binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, onder a, en de bijdrageontvanger verlenging van die termijn wenselijk acht, kan hij uiterlijk de dag voor het verstrijken van die termijn schriftelijk een gemotiveerd verzoek indienen bij Gedeputeerde Staten tot verlenging met maximaal een jaar.

**Artikel 11 Verantwoording**

1. Voor bijdragen tot € 25.000 toont de bijdrageontvanger desgevraagd aan dat de activiteiten, waarvoor de bijdrage is verleend, zijn verricht en aan de aan de bijdrage verbonden verplichtingen is voldaan door middel van het door Gedeputeerde Staten vastgestelde format gereedmelding;
2. Voor bijdragen van € 25.000 en hoger toont de bijdrageontvanger aan dat de activiteiten, waarvoor de bijdrage is verleend, zijn verricht en aan de aan de bijdrage verbonden verplichtingen is voldaan door middel van het door Gedeputeerde Staten vastgestelde format gereedmelding;

**Artikel 12 Bevoorschotting en betaling**

1. Gedeputeerde Staten verstrekken een voorschot van 100% van het verleende bijdragebedrag.
2. Het voorschot, bedoeld in het eerste lid, wordt:
  - a. betaald conform de afspraken in het deelprogrammafiche, indien de aanvraag een deelprogramma betreft;
  - b. in een keer betaald, indien de aanvraag een project binnen een deelprogramma betreft.

**Artikel 13 Wijze van verstrekken**

1. Bijdragen tot € 25.000 worden ambtshalve verleend op grond van artikel 12, onder b, van de Abv.
2. Bijdragen van € 25.000 en hoger worden verleend en op aanvraag vastgesteld op grond van artikel 12, onder c, van de Abv.

**Artikel 14 Evaluatie**

Gedeputeerde Staten zenden in 2025 aan Provinciale Staten een verslag over de werking van deze regeling in de praktijk.

**Artikel 15 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

**Artikel 16 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Bijdrageregeling regionale mobiliteitsprogramma's Noord-Brabant 2024.

*'s-Hertogenbosch, 11 juni 2024*

*Gedeputeerde Staten voornoemd,*

*de voorzitter,  
mr. I.R. Adema*

*de secretaris,  
drs. G.H.E. Derks MPA*

**Bijlage 1 behorende bij artikel 5 en artikel 8 van de Bijdrageregeling regionale mobiliteitsprogramma's Noord-Brabant 2024**

**Kosten die in aanmerking komen voor een bijdrage en de hoogte van de bijdrage**

## Bijlage 1a Regionaal mobiliteitsprogramma Noordoost-Brabant

### RMP 2024 RNOB

Versie 260224

#### Inleiding

In 2020 is de eerste regionale mobiliteitsagenda vastgesteld als onderdeel van de regionale samenwerkingsagenda, het uitvoeringsplan en regionale omgevingsagenda 1.0. Die mobiliteitsagenda wordt jaarlijks vertaald naar de uitvoering in een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) Noordoost-Brabant. Voor 2021-2023 is een eerste RMP opgesteld. Het jaarlijkse RMP vormt de basis voor het werkplan van de regio en afspraken over provinciale cofinanciering via een bijdrageregeling of financiering van andere programma's of derden zoals SmartwayZ.NL, Rijk (MIRT), gedeelde mobiliteit en anders. In 2023 is een Multimodaal Mobiliteitspakket opgesteld voor de stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss. De uitwerking van het MMMP en doorwerking in het RMP 2024 en verder moet nog plaatsvinden. De provincie werkt nog aan de vertaling van het Bestuursakkoord in een begroting. Voor de mensgerichte maatregelen Brabants VerkeersveiligheidsLabel en Totally Traffic zijn de cofinancieringsmiddelen en de bijdrage vanuit de provincie voor de regiocoördinatoren al wel gegarandeerd.

De bestuurlijk trekker van mobiliteit is Jan van Burgsteden (Meierijstad). De bestuurlijke kopgroep MMMP bestaat daarnaast uit Roy Geers ('s-Hertogenbosch) en Sidney van den Bergh (Oss). Ook voor SmartwayZ.NL wordt nog aan een uitvoeringsplan gewerkt.

#### Opzet van het RMP

Voor 2024 hanteren we nog de indeling met deelopgaven zoals voorgaande jaren. De hoofdogaven voor mobiliteit zijn geclusterd in vijf deelopgaven met programma's:

1. Duurzame bereikbaarheid en robuuste netwerken
2. Slimme en efficiënte mobiliteit/krachtenbundeling Smart Mobility
3. Veilige mobiliteit
4. Versterking vitale leefomgeving en klimaat
5. Versterking vestigingsklimaat en verstedelijkingsstrategie

In het uitvoeringsplan 1.0 van de regio zijn deelopgaven 4 en 5 gebundeld, in het RMP blijft dit onderscheid op deelprogramma- en projectniveau bestaan.

De doelstellingen van het MMMP zijn krachtig (robuuste netwerken, efficiënt, verstedelijkingsstrategie), sociaal (voorzieningen voor iedereen bereikbaar, gedeelde mobiliteit, dorpenstrategie) en duurzaam (schoon en multimodaal)

#### Proces

Update volgt nog. Op 30 november 2023 ligt tijdens de regioday instemming voor BVL, TT en bijdrage regiocoördinatoren voor en een eerste aanzet voor een RMP. In maart ligt dan een breder RMP 2024 voor. Voor het RMP2025 worden de processen en inhoud van MMMP, RMP en deelprogramma's nog met elkaar vervlochten.

Dit document gaat samen met de Deelprogrammafiches het vierde RMP 2024 vormen (onder voorbehoud van proces).

De uitvoering van het RMP 2023 loopt en geeft geen afwijkingen die bestuurlijk relevant zijn.

#### Toelichting op enkele deelprogramma's

##### Deelprogramma 1

Duurzame bereikbaarheid en robuuste netwerken

Dit programmaonderdeel zal de projecten die bijdragen aan de hoofdstructuur van de stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss gaan bevatten. Wordt nog nader uitgewerkt.

##### Deelprogramma 2

Slimme en efficiënte mobiliteit/Gebiedsgerichte realisatie Smart Mobility.

PM Werkplan SmartwayZ.NL 2024 (gereed december 2023).

##### Deelprogramma 3: Risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid

Er vallen in Brabant te veel slachtoffers in het verkeer. Daarom is ingestemd met het risicogestuurd werken en prioriteren binnen het RMP. De basis hiervoor ligt in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 en het Brabantse verkeersveiligheidsPlan (BVVP). Dit deelprogramma is de regionale doorvertaling van het BVVP met David Sölez (Land van Cuijk) als onze bestuurlijk trekker/regionale verkeersveiligheidsambassadeur. De inzet is om zoveel als mogelijk gebruik te maken van de Impulsregeling Verkeersveiligheid van het Rijk. De rijks gelden worden gewaardeerd en gehonoreerd op basis van specifieke maatregelen die omschreven staan in een menukaart. Hierin zijn niet alle maatregelen opgenomen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Projecten met zulke maatregelen komen dan in het RMP terecht. Daarnaast werkt het Rijk met een plafondbedrag per gemeente (op basis van de grootte van het beschikbare wegennet in een gemeente). Gemeenten die hun plafondbedrag volledig

geclaimd hebben, kunnen aanvullende projecten aanmelden voor het RMP. Een expertteam ondersteunt de gemeentelijke en ambtelijke aanpak en vraagstukken. De kansrijke projecten, die nu geagendeerd zijn voor dit deelprogramma 2024, zijn BVL en TT. Het BVVP 2024-2027 wordt waarschijnlijk in zijn geheel in voorjaar 2024 vastgesteld. Op 30 november kan de regio instemmen met deel 1, de leidende principes.

**Doelprogramma 4: versterken leefomgeving**

In het bestuursakkoord 2023-2027 en het MMMP is brede welvaart het uitgangspunt. De doelen en indicatoren worden op dit nog moment nog uitgewerkt en zijn PM.

**Provinciale kaders**

De provinciale kaders voor financiering vanuit de Bijdrageregeling Mobiliteit moeten nog worden vastgesteld vanuit het Bestuursakkoord en zijn nog PM. Voor 2024 wordt vooralsnog ingezet op verkeersveiligheid via BVL en TT, initiatieven gericht op gedeelde mobiliteitsconcepten (voor vrijwilligers-initiatieven, meerrijddiensten en deelmobiliteit), op snelfietsroutes (conform netwerkkaart beleidskader mobiliteit) en fietsstimulering / fietsparkeren, activiteiten gekoppeld aan uitwerking van het nieuwe werkprogramma SmartwayZ.NL en waar mogelijk op no-regret maatregelen die in kader van het MMMP al in beeld zijn.

**Governance**

De provincie is vooralsnog financieel penvoerder van het RMP, totdat er andere ontwikkelingen in de governance komen.

De financiële bijdrage van de provincie voor de regionale (GGA)-coördinatoren blijft vastgesteld op € 20.000 (€ 10.000,- per subregio) in 2024 via Deelprogramma 1.

**Regionaal Mobiliteitsprogramma Noordoost-Brabant 2024-2025, uitwerking in Deelprogrammatische Programmajaar 2024-2025 agendering**

**Deelprogramma 1. Duurzame Mobiliteit en Robuuste Netwerken**

<b>Om-schrijving</b>	<p><b>Scope</b></p> <p>Rijk, provincie, regio en gemeenten zetten in op een veilige, bereikbare en leefbare regio Noordoost Brabant. Daarom werken we samen aan krachtige verbindingen over de weg, spoor en het water. Om de klimaatdoelstellingen te halen werken we daarnaast samen aan het verduurzamen van de mobiliteit en de infrastructuur. Met het Rijk worden hiervoor afspraken gemaakt in het BO MIRT en BO Leefomgeving. Op het niveau van de regio worden met de provincie afspraken gemaakt over de provinciale hoofdinfrastructuur. Deze scope richt zich op personenvervoer en goederenvervoer. De regio en provincie organiseren samen dit proces (GGA).</p> <p>Voor wat betreft het openbaar vervoer in de regio heeft het regionaal (H)OV-netwerk een nadrukkelijke samenhang met het spoornetwerk. Begin 2021 is op landelijk niveau de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV vastgesteld op basis van onder andere de regionale netwerkuitwerking voor landsdeel Zuid. Uitwerking hiervan op de schaal van de regio Noordoost-Brabant is nu de vervolgstap. Voor de regio is het van belang dat de reistijden met andere regio's worden verkort. Steden kennen een grote woningbouwopgave. Het openbaar vervoer en mobiliteitshubs krijgen een grote rol om de daar aan gekoppelde mobiliteitsgroei op te vangen en de steden bereikbaar te houden. Daarnaast heeft een aantal grotere woon- en werkgebieden en trekpleisters geen spoorverbinding, zoals Uden en Veghel. Uit de gebiedsanalyse blijkt dat voor de regionale agglomeratiekracht deze steden beter kunnen worden ontsloten en betere OV-verbindingen krijgen met 's-Hertogenbosch, Oss, Eindhoven en Nijmegen. Station 's-Hertogenbosch krijgt als regionaal en landelijk knooppunt dagelijks grote aantallen reizigers te verwerken. Afgesproken is dat het station toekomstgericht wordt omgebouwd en ook de overstapmogelijkheden voor auto, fiets, OV te verbeteren.</p> <p>Over het Rijkswegennet worden de afspraken met het Rijk tijdens het BO MIRT gemaakt. Voor de regio gaat het in het bijzonder om de N65 in samenhang met PHS Meteren – Boxtel, de A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, het SmartwayZ.nl-project A2 Randweg Eindhoven – Veghel en de A50 corridor Nijmegen – Eindhoven.</p> <p>Voor het provinciale wegennet gaat het om de capaciteit (kunnen we al het verkeer vlot verwerken), technische kwaliteit (is de staat van onderhoud op orde) en functionaliteit (kan ik vlot en veilig het wegen- en fietsnet gebruiken). Binnen de periode 2020 – 2025 heeft de provincie diverse infrastructurele projecten in studie en/of tot uitvoering in regio Noordoost. Deze projecten hebben een eigen planning en hebben besluitvorming betreffende samenwerking met de betrokken gemeente(n). Deze worden verder niet in de afweging en programmering voor dit deelprogramma betrokken. Het betreft in de regio met name de N267 Drunen – Wijk en Aalburg, N279 Veghel – Asten, N264 Uden – Haps, N321 kom Grave, N605 Boekel-Volkel en de N625 Lithoijen – Oss.</p>
----------------------	---

	<p>Met betrekking tot een duurzame en robuuste vaarwegenstructuur gaat het in de regio om de Maas en Maximakanaal/Zuid-Willemsvaart. In het proces van de Rijks-aanpak Integraal Riviermanagement is ook de Maas opgenomen. Afspraken worden daarbinnen met de regio gemaakt waarbij het van belang is dat met name de scheepvaart op de Maas en ook Zuid-Willemsvaart onbelemmerd kan varen.</p> <p>In 2023 is gewerkt aan een Multimodaal Mobiliteitspakket dat op 12 oktober 2023 bestuurlijk is vastgesteld.</p> <p>Dit MMP heeft als doelstellingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brede Welvaart: In lijn met operationalisatie door PBL onderscheid in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een betere bereikbaarheid (banen, sociale contacten, voorzieningen). Brede toegankelijkheid van die bereikbaarheid is daar een belangrijk onderdeel van. Voor deze regio betekent dat vooral het verbeteren van OV en fietsbereikbaarheid voor de delen van de regio die daarin achterblijven.</li> <li>• Impact op andere onderdelen van Brede Welvaart; gezondheid, veiligheid en leefomgeving. Dit vraagt primair een mobiliteitstransitie.</li> </ul> </li> <li>2. Mogelijk maken van de verstedelijkingsambitie, Hier binnen zijn drie aspecten van belang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opvangen van de groei van de mobiliteit (kwantitatief).</li> <li>• Meerkernige regio; aantakken middelgrote steden op OV&amp;fiets.</li> <li>• In gebieden waarin sterk verdicht wordt ruimte vrijspelen door een stedelijke mobiliteitstransitie.</li> </ul> </li> <li>3. Opvangen on-hold zetten MIRT-projecten, Dit vraagt een mobiliteitstransitie die leidt tot reductie van autoverkeer op de hoofdinfrastructuur.</li> </ol> <p>Het totale MMMP biedt mooie effecten op deze doelstellingen.</p> <p><b>Beoogd resultaat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernieuwd Station 's-Hertogenbosch als spookknoop en overstapmachine (OV2040)</li> <li>• Visie op en doorontwikkeling van het HOV-netwerk voor Noordoost (OV2040)</li> <li>• Visie op de ontwikkeling van Mobiliteitshubs in Noordoost</li> <li>• Duurzame en robuuste kwaliteit en beschikbaarheid van de infrastructuur in Brabant</li> </ul> <p><b>Beoogd effect</b> <i>(de brede welvaartsindicatoren worden nog uitgewerkt)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijks groeiend aantal gebruikers van het (H)OV</li> <li>• Duurzame, veilige en robuuste bereikbaarheid</li> <li>• Belangrijkste locaties in de regio multimodaal ontsloten door duurzame (mobiliteits)hubs en Maas (Mobility as a service)</li> <li>• Door de realisatie van de provinciale infrastructurele projecten wordt het provinciaal wegennet technisch op orde gehouden en waar nodig en mogelijk verkeerskundig verbeterd. Hierdoor wordt zowel de bereikbaarheid als de verkeersveilige inrichting van de provinciale naar een kwalitatief hoger niveau gebracht, en waar mogelijk voor meerdere modaliteiten.</li> </ul> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten 2024-2025</b></p> <p>1.01 Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instemming door Poho en Ontwikkeldag-partners met inhoud van dit deelprogramma</li> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma</li> <li>- Op basis van de uitkomst van afzonderlijke studies zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2024: uitvoering RMP 2024</li> <li>- Voorbereiding van RMP 2024-2025 als uitwerking van het MMMP.</li> <li>- Agendering van nieuwe projecten in Q1 2024 4 inclusief budget per deelprogramma (PM)</li> <li>- Q1 2024: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul>
<b>Wijze van Afweging</b>	Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope van het deelprogramma vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, moet financiering bij gemeente geregeld zijn en moeten er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn. Ook als een project opgenomen is/wordt in een programma/re-

geling van het Rijk, wordt het geagendeerd, met een voorbehoud dat het ook daadwerkelijk door het Rijk gehonoreerd wordt.  
 Projecten die behoren tot het reguliere beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van een partij, zijn niet geagendeerd.  
 Over een aantal projecten in dit deelprogramma vindt via andere proceslijnen besluitvorming plaats, zoals via het BO MIRT. Binnen dit deelprogramma wordt de voortgang van die projecten en activiteiten wel gemonitord en kunnen zo nodig aanvullende initiatieven worden voorgesteld.  
 De te realiseren provinciale infrastructurele projecten komen tot stand n.a.v. een knelpuntenanalyse. Jaarlijks wordt zowel de technische staat als het functioneren getoetst aan de beleidsuitgangspunten. Waar de gewenste kwaliteit niet wordt behaald of er een trend zichtbaar wordt in terugloop van kwaliteit wordt een project gestart. Afweging vindt verder niet plaats binnen dit regionaal mobiliteitsprogramma.

Organisatie deelprogramma	Betrokken organisaties
- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam. - Deelprogrammamateam: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Veronique de Wit, gemeente Meierijstad</li> <li>o Eric Noij, gemeente Land van Cuijk</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, Regio Noordoost Brabant</li> <li>o Esmee van Selst, GGA-coördinator 's-Hertogenbosch</li> </ul>	- Provincie, regio, gemeenten, RWS - Betrokken stakeholders: bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

**Financieel – jaarschijf 2024**

Budget	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage derden	Penvoerder
Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren -Kasritme	€ 20.000,-- - N.v.t.	€ 125.000,--	€ 0,--	2024: provincie

- Wijze van beschikbaar stellen:





Regio en provincie spreken af:

- De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.
- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.
- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.
- De provinciale bijdrage is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten.
- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodag in het voorjaar ter besluitvorming voorgelegd.
- Het deelprogrammamateam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.
- De provinciale bijdrage van de provincies Gelderland en Noord-Brabant voor Strategische Agenda en Mobiliteitsaanpak corridor A50 Nijmegen-Eindhoven bedraagt € 26 mln. De Mobiliteitsaanpak is vastgesteld door de Stuurgroep A50 eind 2021. Het programma bevat ondersteuningsprojecten die separaat worden aangemeld door de initiatiefnemende gemeenten. De genoemde € 26 mln is een bestuurlijke afspraak van rijk, provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant in het BO MIRT 2019. Het is nog niet gelabeld aan specifieke projecten. Ten behoeve van de opstart, ontwikkeling en uitvoering van de programma aanpak is uit dit budget € 1.000.000.- voor twee jaar gevraagd



	aan de Stuurgroep A50. Daarnaast nog € 480.000,- voor programmamanagement. In 2023 is een BRT-studie gestart en een onderzoek naar de snelfietsroute Oss – Nijmegen. De bestuurlijk trekkers van de strategische agenda zijn Harold van den Broek en Jan van Burgsteden.		
<b>Verantwoording</b>			
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
<b>Projecten – jaarschijf 2024</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby		<b>Budget (totaal)</b>  <b>-indicatief-</b>	<b>(Planning)</b>
1.01 Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren	I	€ 145.000,--	2024

<b>Deelprogramma 2. Slimme en efficiënte mobiliteit</b>	
<b>Om-schrijving</b>	<p><b>Scope</b> Rijk, provincie, regio en gemeenten zetten in op een veilige, bereikbare en leefbare regio Noordoost Brabant. Dit krijgt vorm door verkeer slim en optimaal door de regio te laten plaats vinden en door het samen organiseren van data-inzameling en analyse en opzetten van een dashboard voor studies en beleidskeuzes. Inmiddels zetten we de eerste stappen om in de regio te komen tot een nauwe samenwerking in collectieve inzichten van ons mobiliteitssysteem, alsook in de richting van dataondersteund mobiliteitsbeleid. Voor een aantal onderdelen zoals data, regionaal verkeersmanagementteam e.d. werken we volgens de eerdere bestuurlijke afspraken door.</p> <p>Daar waar relevant bundelen we als één overheid, een aantal activiteiten op een bovenregionaal schaalniveau. Shared services noemen we dat. Dat zijn de zaken die we Brabant breed willen en beter kunnen organiseren en die regio's en gemeenten kunnen gaan afnemen. Zo bouwen we aan het mobiliteitssysteem van de toekomst.</p> <p>Als uitwerking van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland is een analyse gemaakt van kansrijke projecten voor de regio Noordoost als startpunt voor de aanpak in NOB. In lijn met afspraken met het Rijk worden daarbij de ideeën betrokken om steeds meer iVRI's (intelligente verkeerslichten) in te zetten om doelgroepen (hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtverkeer, fietsers etc.) te faciliteren naar tijd en plaats. De Shared Services van SmartwayZ.NL helpen de wegbeheerders bij aanschaf, beheer en bediening en onderzoeken de rol die de markt hierbij kan spelen. Het werkplan 2024 SmartwayZ.NL is gereed in december 2023 en wordt verder verwerkt in dit RMP.</p> <p>De bestuurlijk trekkers van dit deelprogramma is Jan van Burgsteden.</p> <p><b>Beoogd resultaat</b> Regionale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren met smart mobilitytools, data en regionaal verkeersmanagement</p> <p><b>Beoogd effect</b></p>

			
<b>Effect op de reis</b>	<b>Lokale effecten</b>	<b>Effect op (top)locaties</b>	<b>Effect op goederen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal gebruikers per dag</li> <li>• Gebruikerstevredenheid</li> <li>• Toename autopointsmiddelen</li> <li>• Toename fietsritten</li> <li>• Toename OV ritten</li> <li>• Reductie auto- en logistieke ritten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijdwinst en betrouwbaarheid op top 5 doorgaande routes</li> <li>• Reductie aantal stops /CO2/brandstof€</li> <li>• Reductie verkeersongevallen en incidenten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbare inwoners en werkplaatsen vanaf toplocaties</li> <li>• Reistijdwinst en betrouwbaarheid vanaf toplocaties</li> <li>• Reductie ruimtebeslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reductie logistieke ritten</li> <li>• Toename beladingsgraad</li> <li>• Modal shift</li> <li>• Reductie CO2/brandstof€</li> <li>• Kostenbesparing</li> </ul>

Voor Noordoost-Brabant zijn voor 2023 de volgende deelprogrammaliijnen ontwikkeld:

- Uitwerken programma Gedeelde Mobiliteit (ambitiedocument)
- Fietsstimulering
- Groener en schoner
- Last-mile oplossingen stadslogistiek
- BMN-aanpak
- Data
- Verkeersmanagement
- Innovatie & Ontwikkeling

**Beoogd vervolgbesluit**

Specifieke afspraken voor data zijn:

- Instemmen met het continueren van de huidige inzet van het Regionaal Data Team met de zittende leden van de B7 en regio (Rian Snijder en Esmee van Selst namens Regio en Joost Verdiesen, 's-Hertogenbosch);
- Gebruik van de gezamenlijk ontwikkelde set van indicatoren, dashboards en inzichten bij de opgaves en (beleids)vraagstukken die spelen in de regio's en de individuele gemeentes/provincie, zowel door (interne) medewerkers als externe partijen die opdrachten ontvangen. Daarmee hebben we in Brabant met elkaar 'een gezamenlijke waarheid' gecreëerd als het gaat om informatie en inzichten in het werkveld mobiliteit.
- Inzet van de partners op het mee op orde krijgen van een aantal databronnen zoals voor 2024 geprioriteerd (gemiddeld ingeschatte besteding voor iedere gemeente per jaar: ca. 40 uur)

**Planning**

2024: Q1 contouren van het werkpakket gekoppeld aan de uitwerking van de heroriëntatie SmartwayZ.NL

2024 : Q1 uitwerking van de contouren in projectfiches incl. effectindicatoren, keuzes in werkplan SmartwayZ.NL

Prioriteren en programmeren van met voorstel voor verdubbelaar vanuit Krachtenbundeling Smart Mobility en indieners van projecten. Besluitvorming door Programmaraad SmartwayZ.NL.

<b>Governance</b>				
<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken organisaties</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakers-team.</li> <li>- Deelprogrammamateam:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Iris Ruysch, SmartwayZ.NL</li> <li>o Astrid van 't Hof, SmartwayZ.NL</li> <li>o Gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o Eric Noij, gemeente Cuijk</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten, RWS</li> <li>- (Betrokken stakeholders): bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties</li> </ul>		
<b>Financieel – jaarschijf 2024</b>				
<b>Budget</b>	<b>Dekking – bijdrage SmartwayZ.NL</b>	<b>Dekking – bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking – bijdrage SmartwayZ.NL</b>	<b>Penvoerder</b>

- 2024 Kasrit- me	- Werkplan 2024  n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	RNOB
Wijze van be- schik- baar stel- len	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De projecten in dit deelprogramma worden betrokken bij het opstellen en mogelijk onderdeel van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling en worden voor cofinanciering voorgelegd aan Programmaraad SmartwayZ.NL.</li> <li>- Gemeenten dragen minimaal 50% van de kosten.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage worden afspraken gemaakt met het programma SmartwayZ.NL.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul>			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwali- teits- bor- ging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).			
<b>Wijze van ver- ant- woor- ding van uitga- ven</b>	Hiervoor gelden de regels die door het programma SmartwayZ.NL zijn vastgesteld.			
<b>Projecten – jaarschijf 2024</b>				
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby		<b>Budget (totaal)</b>  <i>-indicatief-</i>	<b>(Planning)</b>	
Werkplan 2024 RNOB	I en O	PM	2024	
De nadere invulling van de afspraken met het Rijk over iVRI's moet nog vorm krijgen. Provincie en regio willen we deze afspraken verder uitwerken. Onderdeel hiervan is het maken van afspraken over borging van de landelijke standaarden ten behoeve van datakwaliteit en –bescherming en de uitwerking van het gezamenlijke programma Talking Traffic.				

<b>Deelprogramma 3. Veilige Mobiliteit</b>	
<b>Omschrijving</b>	<b>Scope</b>
	Landelijk hebben de koepels afgesproken om te werken vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Provincie, gemeenten en partners vertaalden de landelijke aanpak in het Brabants VerkeersveiligheidsPlan 2023-2027 (wordt op dit nog gemaakt) en werken samen aan de uitvoering hiervan. In navolging van het SPV zijn we in de regio Noordoost Brabant de komende jaren aan de slag met een risicogestuurde aanpak. Een proactieve benadering in plaats van een reactieve, waarbij het verzamelen en analyseren van data, de samenwerking met partners en de burgerbenadering (meer) centraal staan. Dat betekent dat we maatregelen nemen op plaatsen en in situaties waar we als partners risico's zien. De thema's die we voor de komende jaren hebben vastgesteld, hebben te maken met weggebruikers, menselijk gedrag, handhaving en infrastructuur. Zo zien we fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers en zien we risico's bij bestuurders van personenauto's en beroepschauffeurs. Riskante gedragingen zijn afleiding, snelheid, alcohol en drugs en normvervaging (je asociaal opstellen). Infrastructuur gaat over wegen en fietspaden waar de veiligheid beter kan. Ook handhaving speelt in de risicogestuurde aanpak een belangrijke rol.

	<p>Naast de verkeersveiligheid is voor een totale veilige mobiliteit, ook aandacht nodig voor sociale veiligheid en externe veiligheid. Bij sociale veiligheid denken we dan aan de beleving van veiligheid in het openbaar vervoer, op loop- en fietsroutes en op mobiliteitshubs en truckparkings. Met betrekking tot externe veiligheid gaat het vooral om de samenhang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot stedelijke verdichting. In de projecten onder de deelprogramma's "Versterking opgave vitale leefomgeving", "Duurzaam en Robuuste netwerken" en "Versterking aantrekkelijk vestigingsklimaat/behoud van klimaat" moeten deze aspecten verder geconcretiseerd worden.</p> <p><b>Beoogd resultaat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezamenlijke en proactieve aanpak verkeersveiligheid met maatschappelijke partners, politie en Openbaar Ministerie: risicogestuurd en dagedreven.</li> <li>• Een (regionaal)uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid in de vorm van dit deelprogramma. Gericht op het treffen en uitvoeren van gerichte interventies en maatregelen, zodat het aantal risico's en het aantal verkeersslachtoffers in de periode tot 2030 jaarlijks daalt tot een halvering van het aantal slachtoffers).</li> </ul> <p><b>Beoogd effect</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 'Nul' verkeersslachtoffers in 2050 en een halvering van het aantal verkeersongevallen in 2030 (t.o.v. 2020)</li> <li>• Jaarlijkse daling van het aantal risico's en van het aantal verkeersslachtoffers. Veilig van A naar B kunnen reizen.</li> </ul> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten 2024</b> Voor een overzicht van de verschillende projecten wordt verwezen naar de bijlage in dit document.</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma en doorkijk volgende jaren.</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorbereiding van RMP 2024-2025</li> <li>- Q1 2024: agenderen en programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul>
<p><b>Wijze van Afweging</b></p>	<p>Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope van het deelprogramma vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, moet financiering bij gemeente geregeld zijn en moeten er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn. Belangrijk criterium is of het project aansluit op de risicogestuurde analyse van de gemeente/regio.</p> <p>De mensgerichte/gedragmaatregelen zijn onderdeel van de risicogestuurde aanpak. Gelet op eerdere toezeggingen zijn deze projecten ook allemaal geagendeerd.</p> <p>Infra-projecten worden getoetst of deze aansluiten op de resultaten van de risicogestuurde analyses. Projecten die behoren tot de reguliere beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van een partij, of onderdeel zijn van exploitatie van een nieuwbouwwijk worden niet geagendeerd. Evenals projecten die een duidelijk zeer lokaal belang kennen of onvoldoende effect op het risico hebben.</p> <p>Voor een goede doorstroming maar ook voor een aangename reis met het openbaar vervoer zijn niet alle verkeersremmende veiligheidsmaatregelen geschikt. Daarom is overeenstemming met de busvervoerder, voor die trajecten waar een bus over rijdt, een voorwaarde voor de provinciale bijdrage.</p>
<p><b>Governance</b></p>	
<p><b>Organisatie deelprogramma</b></p>	<p><b>Betrokken organisaties</b></p>

<p>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam. Binnen uiterlijk een half jaar worden trekker en team van het deelprogramma voor lange termijn bepaald.</p> <p>- Deelprogrammamateam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bas Rovers, gemeente Oss</li> <li>o Marieke Renders, gemeente Oss</li> <li>o Ludo van den Broek, gemeente Meierijstad</li> <li>o Eric Noij, gemeente Land van Cuijk</li> <li>o Michiel Scheepens of Lonneke Diemel</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o GGA coördinator Regio 's-Hertogenbosch</li> </ul>	<p>- Provincie, regio, gemeenten, RWS (Betrokken stakeholders): verkeersveiligheidsorganisaties, politie en Openbaar Ministerie</p>
---	---

**Financieel – jaarschijf 2024**

Budget	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage Rijk (impulsregeling)	Penvoerder
- Budget-totaal: € 1.295.299,70 - BVL en TT: € 679.484,00 - mensgericht: € 615.815,70 - overig infra: € 0 - Kasritme	- € 1.036.239,76 - nvt	- € 259.059,94	- Afhankelijk van volgende tranch n.v.t.	- 2024: provincie

<p>- Wijze van beschikbaar stellen</p>	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten.</li> <li>- Gemeenten dienen kansrijke verkeersveiligheidsprojecten in bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van de Impulsregeling. De Provincie draagt financieel tot maximaal 50% bij aan de projecten die het ministerie ook financiert. Budget wat daardoor overblijft, blijft beschikbaar voor het deelprogramma.</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodagen ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico</li> <li>- Het deelprogrammamateam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit.</li> </ul>
--	---

**Verantwoording**

<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is per project een 'vast' (fixed) bedrag.

**Projecten – jaarschijf 2024**

	Budget (totaal)	(Planning)
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>-indicatief-</b>	
BVL en TT   I	€ 679.484,00	

Projecten Mensgericht overig	I	€ 615.815,70	2024
Projecten infra totaal	I	Na prioritering en programmering	2024
<b>Meerjarige doorkijk 2023 – 2024</b>			
Infra risico-gestuurd			

**Deelprogramma 4. Versterking Vitale Leefomgeving en Klimaat**

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope</b></p> <p>De bereikbaarheid van voorzieningen als onderwijs en werk vanuit het landelijke gebied in de regio Noordoost Brabant staat onder druk. Dit betreft vooral een kleine groep niet-auto-gebruikers (ongeveer 5%) die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Dit kan leiden tot ‘vervoersarmoede’. Het wegtrekken van jeugd naar de stad en heeft impact op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kleine kernen. We zetten in op mobiliteit voor iedereen. In 2020 startte het transitieproces naar gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Oost. Daarbij gaat het om alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto, deelfiets of deelscooter. Ook meerijden met iemand of reizen met een flexconcept past binnen gedeelde mobiliteit. De integratie van doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit wordt gestimuleerd. Verder kan ook nog gedacht worden aan het bieden van flexibele werkplekken in kleinere kernen of hublocaties, die ruimte bieden aan thuiswerkers. In 2021 is het ambitiedocument door provincie en gemeenten vastgesteld. De ambitie is: ‘We werken samen toe naar één inclusief vervoersysteem waarin de reiziger centraal staat met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio’s bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.’ Samen met de regio Hart van Brabant nemen we deel aan een ambtelijke voorbereidingsgroep en bestuurlijke kopgroep.</p> <p>Daarbij zijn er voor een vitale leefomgeving en het klimaat ook grote kansen voor de fiets. De fiets is een aantrekkelijk alternatief voor forenzen die een korte afstand (15 km) overbruggen. Een sterk snelfietsroutenetwerk met goede fietsroutes die hier naartoe leiden is daarbij nodig. De toename van het aantal e-bikers vraagt daarnaast om andere investeringen in het fietsnetwerk. Door breed in te zetten op de fiets wordt ook bijgedragen aan andere regionale opgaven zoals energie en gezondheid. Het gaat om een breed programma met maatregelen op netwerk niveau. Deze maatregelen zetten vooral in op gedrag van de automobilist (verleiden om te gaan fietsen) en branding van het gebruik van de fiets.</p> <p>Het programma richt zich op bewoners én werkgevers. Gezien de negatieve trend in fietsongevallen (voor het eerst meer verkeersdoden op de fiets dan met de auto) zijn ook data en verkeersveiligheid belangrijke thema’s. Dit sluit goed aan bij de Brabantse data- en verkeersveiligheidsaanpak. Dit wordt in de andere deelprogramma’s opgepakt. De basis voor verdere uitwerking van visie en netwerk is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het Brabants Toekomstbeeld Fiets. De bestuurlijk trekker van fiets is Sidney van den Bergh.</p> <p>In 2021 is gewerkt aan de analyse van vitale (referentie)locaties met als doel om de bereikbaarheid en duurzaamheid te verbeteren. Passend bij de doelen van de Brabantse Koers mobiliteit en regionale mobiliteitsagenda. Met de rapportage kunnen gemeenten en regio in gesprek met de locaties om samen werk te maken van het versterken van de economie, urgente opgaven als klimaat en schone lucht en verschillende deelopgaven in dit RMP en werkpakket SmartwayZ.NL.</p> <p>Als onderdeel van het Klimaatakkoord is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Doel hiervan is voldoende laadinfrastructuur te realiseren, zodat dit geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch rijden. Als uitwerking van de NAL werken de provincies Noord-Brabant en Limburg sinds 2020 gezamenlijk aan dit dossier op basis van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid. Een van de belangrijkste afspraken is dat provincies gemeenten zoveel mogelijk faciliteren in de uitrol van laadinfrastructuur voor alle vormen van elektrisch rijden. Hiertoe wordt een laadstrategie ontwikkeld.</p>
---------------------	---

	<p>Voor wat betreft fietsprojecten blijft de provinciale inzet rondom snelfietsroutes gehandhaafd. Onderzoeksbijdragen die zijn opgenomen in het RMP moeten nog worden geconcretiseerd na offerte en/of opdracht en gaat uit van initiatief vanuit de betreffende gemeente om het onderzoek in samenwerking met de provincie op te zetten en op basis van 50% financiering door de gemeente en 50% financiering door de provincie. Ook gaan we in 2024 als concretisering van het Brabants Toekomstbeeld Fiets met de regio's het zogenoemde Hoofd fietsnetwerk Brabant vaststellen. In 2024 willen we met de regio's de Schaalsprong Fiets verankeren in de MMMP's. Fietsstimulering komt ook in 2024 weer in aanmerking voor cofinanciering uit RMP. Het zou geweldig zijn als Ons Brabant Fietst in 2024 in alle regio's mooie acties kan ontplooiën om meer Brabanders vaker op de fiets te krijgen.</p> <p><b>Beoogd resultaat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een fijnmazig vervoerssysteem – met ov, deelsystemen &amp; doelgroepenvervoer – om voorzieningen bereikbaar te houden vanuit de Dorpen (Nieuwe mobiliteitsconcessie per medio 2027)</li> <li>- Een optimaal (snelfiets)routenetwerk, met aansluiting op het Brabantse snelfietsnetwerk</li> <li>- Sterke fietsroutes die leiden naar de gerealiseerde snelfietsroutes</li> <li>- Een analyse van het basisnetwerk fiets in verband met de toenemende drukte op fietsroutes. Dit biedt tevens input voor het deelprogramma verkeersveiligheid.</li> <li>- Het stimuleren van fietsen (verleiden van automobilisten); sterk inzetten op werkgeversbenadering</li> <li>- Marketing van het gebruik van de fiets en routes</li> <li>- Uitwerking van het klimaatakkoord ondersteunen</li> </ul> <p><b>Beoogd effect</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Goede bereikbaarheid van voorzieningen vanuit dorpen en wijken</li> <li>- Jaarlijks groeiend aantal gebruikers van gedeelde mobiliteitsconcepten.</li> <li>- Jaarlijks groeiend aantal fietsers</li> <li>- Jaarlijkse groei van participerende werkgevers</li> <li>- Jaarlijkse groei van laadpaalinfratructuur</li> <li>- Zero-emissiezones in 's-Hertogenbosch en steden met een regionale winkelfunctie</li> </ul> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten 2024</b></p> <p>Ontwikkelen laadstrategie en uitbreiden laadinfrastructuur elektrisch rijden          Snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Sint-Michielsgestel-Veghel          Regionale fietsstimuleringscampagne Da's zo gefietst!          Projecten gericht op transitie gedeelde mobiliteit</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma</li> <li>- 2023-2024 verdere uitwerking ambitie gedeelde mobiliteit en onderzoek mobiliteitshubs, implementatie verkenning deelmobiliteit in landelijk gebied</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2024: uitvoering van RMP 2024</li> <li>- Voorbereiding van RMP 2024-2025</li> <li>- Q1 2024: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul>
<p><b>Wijze van Afweging</b></p>	<p>Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, financiering bij gemeente geregeld is en er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn. Projecten met betrekking tot Gedeelde Mobiliteit en lopende concessie zijn voor het volledige beeld wel in dit deelprogramma benoemd, maar worden verder niet via het deelprogramma afgewogen en beoordeeld. Deze volgen een andere procedure bij de provincie vanuit het proces gedeelde mobiliteit.</p> <p>Bij Fietsprojecten is gekeken of het (onderdeel is van) een snelfietsroute betreft. Daarnaast of het een duidelijke aanvulling is op een snelfietsroute dan wel of het een bijdrage levert aan fietsstimulering van kwetsbare groepen.</p> <p>Stallingsvoorzieningen moeten gecombineerd zijn met OV-haltes.</p> <p>Onderzoek naar/ analyse van regionale fietsnetwerk en mobiliteitshubs, kan input leveren voor verdere agendering van projecten in latere jaren.</p> <p>Projecten die behoren tot de reguliere beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van een partij, zijn niet geagendeerd. Evenals projecten die een duidelijk zeer lokaal belang kennen.</p>
<p><b>Governance</b></p>	

Organisatie deelprogramma		Betrokken organisaties		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakers-team.</li> <li>Binnen uiterlijk een half jaar worden trekker en team van het deelprogramma voor lange termijn bepaald.</li> <li>- Deelprogrammamateam RMP:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Veronique de Wit, gemeente Meierijstad</li> <li>o Eric Noij, gemeente Land van Cuijk</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Programmamateam Fiets, provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, Regio Noordoost Brabant</li> <li>o Esmee van Selst, GGA-coördinator 's-Hertogenbosch</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten, RWS</li> <li>- Stuurgroep gedeelde mobiliteit en ambtelijk begeleidingsteam gedeelde mobiliteit</li> <li>- Stakeholders: maatschappelijke organisaties</li> </ul>		
<b>Financieel – jaarschijf 2024</b>				
Budget	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage derden	Penvoerder
- Budget-totaal: € 90.900	- € 45.450	€ 45.450		- project Heusden
- Gedeelde mobiliteit € 388.151,-	- € 388.151,-	- PM		- 2024: provincie
- Kasritme	n.v.t.	- n.v.t.		
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van gedeelde mobiliteit is specifiek bedoeld voor projecten op het vlak van integratie doelgroepenvervoer en gedeelde mobiliteit. Dit budget wordt niet via de bijdrageregeling aan het deelprogrammamateam beschikbaar gesteld, maar verloopt via de processen van Gedeelde Mobiliteit en gaan voor een gedeelte uit van cofinanciering door gemeenten.</li> <li>- De Provinciale bijdrage aan dit deelprogramma kan met betrekking tot fietsprojecten alleen benut worden voor snelfietsroutes, fietsstimulering en –marketing. Daarnaast is de provinciale bijdrage bedoeld voor ontwikkeling van het programma gedeelde mobiliteit of projecten die daar al op voorsorteren. Voor de snelfietsroutetrajecten worden altijd andere afspraken gemaakt over de verdeelsleutel.</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodagen ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Het deelprogrammamateam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit.</li> <li>- Definitieve besluitvorming over toekenning van middelen kan aan de Regiodag worden voorgelegd.</li> </ul>			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).			
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is per project een ‘vast’ (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording en/of governance wordt nog uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op een ontwikkeldag.			



<b>Projecten – jaarschijf 2024</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby		<b>Budget (totaal)</b>  <b>-indicatief-</b>	<b>(Planning)</b>
Verdere integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit <sup>1</sup>	O, I en E	€ 388.151 (regio –'s-Hertogenbosch en Noordoost samen), conform de regiotaxi organisaties	2024 – 2025 - 2026
uitwerking NTF in primair netwerk Fiets en toekomstbeeld Brabant Fietst (TBF)	O,I en E	PM	2022 en verder
Opstellen van laadstrategie Brabant en uitbreiden laadinfrastructuur	O,I	PM	2023 en verder
Regionale fietscampagne ons Brabant Fietst, Da's zo gefietst	I	€ 90.900	2024 en verder
<b>Meerjarige doorkijk 2024 – 2025</b>			
Meierijstad, Veghel, Sint-Michielsgestel, 's-Hertogenbosch, PNB, Investering snelfietsroute Veghel 's-Hertogenbosch	I	€ 5.000.000	2024-2028
's-Hertogenbosch, Snel-fietsroute Eindhoven – 's-Hertogenbosch	I	€ 2.500.000,--	2024
Provincie, Snelfietsroute Tilburg – 's-Hertogenbosch (F65) – deel Helvoirt-Tilburg	I	€ 12.000.000,--	2022 – 2023
Provincies, Snelfietsroute Oss-Nijmegen (A50)	I		
PNB/regio, Gezamenlijke uitwerking programma gedeelde mobiliteit	O I E	PM	2022 – 2023
Maatregel snelfietsroutes uit MIRT-trajecten zoals A50	O en I	PM	2022 en verder
Meierijstad, maatregelen schone lucht, klimaat, duurzame mobiliteit	O en I	PM	
NTF fietsroutes als N264 Uden-Cuijk	O en I	PM	
Fietsbrug Gennep-Oeffelt	I	PM	
Veghel, doorfietsroute Eindhoven – Veghel	I	PM	2024 en verder

<b>Deelprogramma 5. Versterking vestigingsklimaat en verstedelijkingsstrategie</b>	
<b>Omschrijving</b>	Scope

1) Hierbij gaat het om het volgende type projecten: Concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen en Bravo Flex, doorontwikkeling van de eigen organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi) en verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.

	<p>De stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss heeft een grote woningbouwopgave. In de periode tot 2040 moeten er veel woningen worden gebouwd in de regio. Tot en met 2030 komen er in Noordoost-Brabant 33.425 woningen bij. Hiervan zijn 22.270 'betaalbare woningen' waarvan 10.020 sociale huurwoningen (30%). Dat is afgesproken in de regionale Woondeal die gemeentes, woningcorporaties, de provincie en het Rijk op 9 maart jl. met elkaar hebben gesloten. De regio zet in op het versnellen en ontwikkelen van grootschalige woningbouwlocaties om de woningtekorten in te lopen. Er ligt daarbij een grote transformatie- en verdichtingsopgave in het bestaande bebouwd gebied. Inmiddels is ook het Brabantbrede Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant vastgesteld door de stuurgroep NOVEX stedelijk Brabant (d.d. 26 oktober 2023). Eén van de ontwikkelprincipes die er in is opgenomen betreft: "Nieuwe woningen versterken bestaande stad en dorp." De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De vraag naar mobiliteit neemt toe als gevolg van het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen en doordat inwoners zich verplaatsten binnen een steeds groter Daily Urban System voor wonen, werken, onderwijs, ontplooiing en ontspanning. Het huidige mobiliteitssysteem is op deze groei niet berekend en de groei van de mobiliteit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving. Daarom is in 2023 een multimodaal mobiliteitspakket ontwikkeld waar op 12 oktober mee is ingestemd. Hier moet uitwerking aan gegeven gaan worden. Ook stellen we nog indicatoren op voor de monitoring op basis van de brede welvaartsambitie.</p> <p><b>Een vitaal platteland én sterke steden, dat is de ambitie.</b> Samen met het Rijk en de provincie werken we aan een ruimtelijk beleid dat de grotere steden in onze regio sterker maakt en de verbinding stad land verstevigt. We leverden een bouwsteen ruimtelijk voorstel RNOB op en de provincie werkt aan een Brabantbreed ruimtelijk voorstel. We zetten samen een verstedelijkingsstrategie uit die zorgt voor meer stedelijkheid, een concentratie van wonen en werken en daarmee voor meer draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer. In het kader van de nieuwe omgevingswet zorgen we voor een regelmatige afstemming van wonen, bedrijventerreinen en voorzieningen. Met provincie en Rijk verkennen wat we samen kunnen uitvoeren, als één overheid werken aan gezamenlijke ambities uit vanuit Ruimtelijk Voorstel, NOVEX Stedelijk Brabant, NOVEX de Peel en het multimodaal mobiliteitspakket.</p> <p>Beoogd resultaat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De verdere uitwerking en programmering van het regionaal multimodaal mobiliteitspakket.</li> </ul> <p>Beoogd effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effecten bepalen aan de hand van de indicatoren Staat van Brabant en nog op te stellen indicatoren brede welvaart.</li> </ul> <p>Kansrijke projecten en activiteiten</p> <p>5.1 Regio/PNB, uitvoering geven aan NOVEX Stedelijk Brabant</p> <p>5.2 Programmeren van en uitvoering geven aan het regionaal multimodaal mobiliteitspakket.</p> <p>5.3 Bereikbaarheidsonderzoek kleine kernen als bouwsteen voor de dorpenstrategie Stedelijk Brabant.</p> <p>Beoogd vervolgbesluit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over mobiliteitsstrategie, multimodaal mobiliteitspakket en de bekostiging van de mobiliteitsmaatregelen binnen dit deelprogramma.</li> </ul> <p>Planning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PM</li> </ul>
<b>Wijze van Afweging</b>	Dit deelprogramma heeft een nauwe samenhang met andere opgaven in de regio.
<b>Governance</b>	
<b>Organisatie deelprogramma</b>	<b>Betrokken organisaties</b>
- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam en de gemeente 's-Her-	- Provincie, regio, gemeenten (Betrokken stakeholders): bedrijfsleven en kennisinstellingen

<p>togenbosch als trekker van de verstedelijkingsstrategie stedelijke regio 's-Hertogenbosch. De trekker en team van het deelprogramma moet nog voor de lange termijn worden bepaald. Deelprogrammteam RMP: Dit deelprogrammteam vraagt nog om een nieuwe bemensing, dat wordt nog uitgewerkt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o E. Stienen, gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Gemeente Oss</li> <li>o Gemeente Land van Cuijk</li> <li>o Veronique de Wit, gemeente Meierijstad</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o GGA coördinator Regio 's-Hertogenbosch</li> </ul>	
--	--

**Financieel – jaarschijf 2024**

Budget	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage derden	Penvoerder
- Budget-totaal: Financiering elders belegd	PM	- PM	PM	- Nvt
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De provinciale bijdrage is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten.</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden op regiodagen ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- Het deelprogrammteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit</li> </ul>			

**Verantwoording**

<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording en/of governance wordt nog uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op een ontwikkeldag.

**Projecten – jaarschijf 2022**

O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Budget (totaal)</b>	<b>(Planning)</b>
	<b>-indicatief-</b>	
O		

**Meerjarige doorkijk 2022 – 2024**

5.1 Uitwerking verstedelijkingsstrategie	I en O	PM	2022-verder
5.2 Uitvoering geven aan multimodale Maatregelenpakket	O	PM	2023 en verder

5.3 Opstellen dorpenstrategie NO-VEX Stedelijk Brabant	O	PM	2023 en verder
--	---	----	----------------

**Bijlage: geprogrammeerde projecten**

**Mensgerichte maatregelen**

Gemeente/regio	BVL	TT	Overig	totale projectkosten	Gevraagde bijdrage 80%
Bernheze	€ 27.297,00	€ 10.000,00	€ 19.296,00	€ 56.593,00	€ 45.274,40
Boekel	€ 11.394,00		€ 4.606,00	€ 16.000,00	€ 12.800,00
Boxtel	€ 24.669,00	€ 2.500,00	€ 15.000,00	€ 42.169,00	€ 33.735,20
Heusden	€ 82.269,00	€ 5.000,00	€ 5.370,00	€ 92.639,00	€ 74.111,20
Land van Cuijk	€ 85.361,00	€ 17.500,00	€ 191.420,00	€ 294.281,00	€ 235.424,80
Maashorst	€ 66.132,00	€ 5.000,00	€ 54.123,70	€ 125.255,70	€ 100.204,56
Meierijstad	€ 84.362,00	€ 5.000,00	€ 72.523,00	€ 161.885,00	€ 129.508,00
Oss	€ 79.275,00	€ 20.000,00	€ 63.859,00	€ 163.134,00	€ 130.507,20
s-Hertogenbosch	€ 80.600,00	€ 15.000,00	€ 56.595,00	€ 152.195,00	€ 121.756,00
sHertogenbosch Leker Anders Dag			€ 50.000,00	€ 50.000,00	€ 40.000,00
Sint Michielsgestel	€ 22.923,00	€ 5.000,00	€ 19.175,00	€ 47.098,00	€ 37.678,40
Vught	€ 27.702,00	€ 2.500,00	€ 3.090,00	€ 33.292,00	€ 26.633,60
Regionaal 's-Hertogenbosch			€ 35.858,00	€ 35.858,00	€ 28.686,40
Regionaal Noordoost			€ 24.900,00	€ 24.900,00	€ 19.920,00
<b>Totaal</b>	<b>€ 591.984,00</b>	<b>€ 87.500,00</b>	<b>€ 615.815,70</b>	<b>€ 1.295.299,70</b>	<b>€ 1.036.239,76</b>
<b>Andere projecten</b>				Totale projectkosten	Gevraagde bijdrage 50%
Fietsstimulering (50% bijdrage)				€ 90.900,00	€ 45.450,00
Procesondersteuning regio (vaste bijdrage)				€ 170.000,00	€ 20.000,00
<b>Totaal gevraagde bijdrage RMP 2024</b>					<b>€ 1.101.689,76</b>

## Bijlage 1b Regionaal mobiliteitsprogramma Zuidoost-Brabant

### Inhoudsopgave

1. **RMP-light voor de samenwerkingsafspraken in 2024**
2. **Projecten op basis van concrete afspraken**
  - 2.1. **KTA pakket N2/A2**
  - 2.2. **Nulplus -maatregelen N69**
3. **Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid**
4. **Samenwerkingsprojecten 'shared services' en stimulering**
  - 4.1. **Ondersteuning regionale samenwerking**
  - 4.2. **Digitalisering mobiliteit**
  - 4.3. **Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid.**  
Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid  
Innovatie- en ontwikkelagenda
  - 4.4. **Gedeelde mobiliteit**
  - 4.5. **Verkeersveiligheid**
  - 4.6. **Brainport Bereikbaar**
5. **Deelprogramma's regionaal mobiliteitsprogramma**
6. **Deelprogramma 'Robuust, betrouwbaar mobiliteitssysteem voor iedereen'**
7. **Deelprogramma 'Realiseren van een slim en vernieuwd mobiliteitssysteem' – Brainport Bereikbaar**
8. **Deelprogramma 'Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit'**
  - 8.1. **Mensgericht verkeersveiligheid beleid**

### RMP-light voor de samenwerkingsafspraken in 2024

#### Het RMP bevat de afspraken die regio en provincie samen maken

Provincie en regio willen in één document, het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) vastleggen welke afspraken zij maken voor het komende jaar. Het RMP stelt de regio op in samenwerking met de provincie. Het is ook een document dat jaarlijks wordt gebruikt om de afspraken tussen provincie en regio te markeren.

#### Met dit RMP zijn we nog niet waar we willen zijn

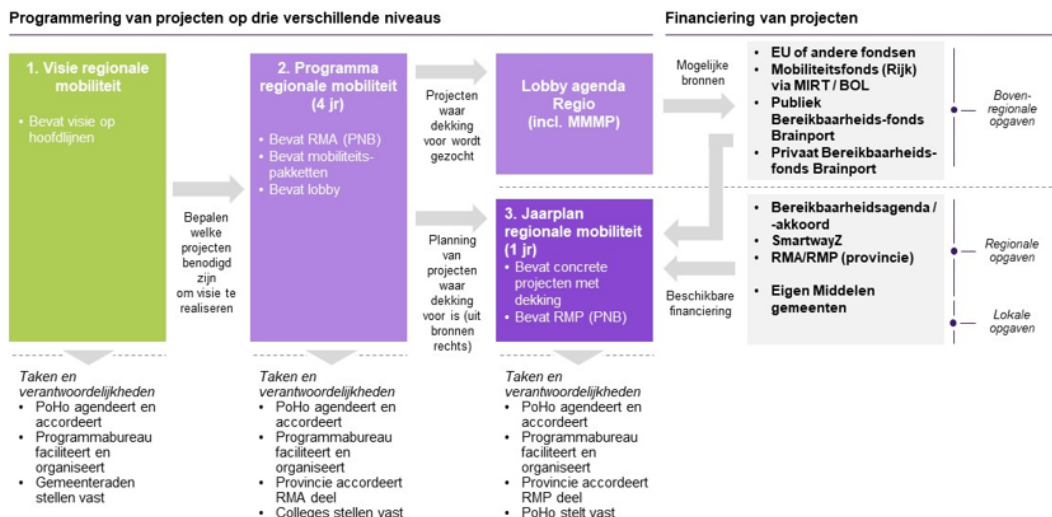
We werken toe naar een stevige basis voor de afspraken die we maken. Dat is nodig om het gesprek aan te gaan tussen gemeenten en provincie maar ook met het Rijk. Het vehikel daarvoor is een Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP). We werken aan de basis voor een MMMP ten behoeve van het BO-MIRT van eind 2024.

In het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant is afgesproken voor elke stedelijke regio in Brabant een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen op te stellen (inclusief kosten, financiering en fasering) dat de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per stedelijke regio kan accommoderen. Deze pakketten faciliteren de gewenste mobiliteitstransitie en de beoogde schaa sprong in het OV-systeem.

Onze ambitie richting afspraken over uitvoering is:

- De regio heeft een regionale mobiliteitsvisie.
- De visie wordt, waar nodig, uitgewerkt in één of meerdere strategiedocumenten.
- Op basis van de visie en de strategiedocumenten stelt de regio, in overleg met partners waaronder het Rijk en provincie, een programma regionale mobiliteit op. Dit moet leiden tot een Multimodaal mobiliteitspakket en is de basis voor vervolgspraken in het BO Mirt. Concretisering van afspraken uit het BO-MIRT van 2020, die zijn herbevestigd in het verstedelijkingsakkoord worden in deze vervolgspraken meegenomen;
- In het programma regionale mobiliteit wordt zo concreet mogelijk vastgelegd met welke programma's en met wat voor soort projecten we aan de slag gaan. Daarbij worden programma's en projecten ook multimodaal tegen elkaar afgewogen als hier nog geen afspraken over zijn gemaakt, er worden strategische keuzes gemaakt.
- De ontwikkeling, uitwerking en actualisering van het programma regionale mobiliteit en het MMMP wordt opgepakt door het programmabureau regionale mobiliteit. In dat programmabureau regionale mobiliteit zijn vier rollen voorzien:

- o De **opgavemanager toekomstbestendig mobiliteitssysteem**, die optreedt als programmamanager, verantwoordelijk draagt voor de programmatische en procesmatige ondersteuning en als eerste aanspreekpunt functioneert voor de programmering richting de omgeving
  - o De **beleidsontwikkelaar**, die de opgavemanager adviseert en fungeert als doorgedelegeerd opdrachtnemer bij het opstellen van de beleidsproducten
  - o De **procesmanager uitvoering**, die coördineert en ondersteunt bij de uitvoering van het programma
  - o De **procesmanager besluitvorming**, die overleg en besluitvorming faciliteert en ondersteunt.
- Eén van de producten die het programmabureau jaarlijks oplevert is een jaarplan met daarin de afspraken die voor het komende jaar samen met de provincie worden opgepakt, inclusief de financiering.



Afbeelding 1. Schematische weergave regionale werkwijze

**Dit RMP-light is een praktische tussenoplossing**

De organisatie van de regionale samenwerking op mobiliteit is volop in ontwikkeling. We kunnen nog niet werken zoals we zouden willen:

- We hebben met een consultatieversie (januari 2024) pas de eerste stappen gezet voor de visie mobiliteit. De visie wordt een belangrijk instrument voor succesvolle ruimtelijke ontwikkeling van de regio (zoals al eerder opgenomen in de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, Verstedelijkingsstrategie SGE en de woondeal). De visie is net in concept gereed en ligt nu bij gemeenten en partners voor een reactie. De huidige ‘consultatieversie’ is niet geschikt als basis voor een RMP, daarvoor moet eerst nog een slag gemaakt worden in een MMMP.
- Om afspraken te maken richting het BO MIRT 2024 moet nog een stap gezet worden naar een multimodaal maatregelenpakket. Hierbij is het voor de participatie van Rijk en provincie belangrijk dat maatregelen, voor zover er geen bestaande afspraken over zijn, gekoppeld zijn aan de verstedelijkingsopgave en dat maatregelen de mobiliteitstransitie versterken.
- De opzet van een programmabureau is vertraagd om de ontwikkeling daarvan te koppelen aan de doorontwikkeling van de Metropoolregio Eindhoven (MRE) en te kunnen plaatsen in de ambtelijke organisatie Team MRE.
- Door bestuurlijke ontwikkelingen bij Rijk en provincie is het maar beperkt mogelijk financiële afspraken met deze partners te maken. De provincie heeft sinds september 2023 een nieuw bestuursakkoord “Samen maken we Brabant”. De vertaling van dit bestuursakkoord naar doelen, taken en activiteiten – en de daarbij behorende verdeling van middelen- is op dit moment nog bezig en zal zijn beslag krijgen in de perspectiefnota in het voorjaar van 2024. In afwachting van de formering van een nieuw kabinet is het Rijk terughoudend in het maken van afspraken.

Provincie en regio kiezen daarom voor een RMP-light voor 2024.

**Deze versie van het RMP is de eindversie die ter vaststelling voorligt**  
 Met het vaststellen committeren de regiogemeenten en de gedeputeerde van de provincie zich aan de uitvoering van het RMP.

**Opname in het RMP is pas de eerste stap op weg naar formele afspraken met de provincie**

Formalisering van financiële afspraken vindt plaats tussen de provincie en de individuele ontvangers van de bijdrage. Voor veel van de opgenomen projecten zijn al afspraken gemaakt. Voor de overige projecten moet er nog wel wat gebeuren voor er harde afspraken zijn.

Hierbij gelden de volgende spelregels:

- Bedragen zijn vaak inschattingen. Bij de aanvraag voor een bijdrage moet een onderbouwing geleverd worden voor deze kosten.
- Voor projecten wordt inzichtelijk gemaakt bij de aanvraag of nog subsidie is aangevraagd bij andere instanties.
- Voor grotere projecten (financiële omvang meer dan € 2,5 miljoen) wordt het project onderverdeeld in jaarschijven in afstemming met de provincie.
- Voor een aantal projecten geldt dat de bijdrage pas beschikbaar wordt gesteld als ook een Bestuursovereenkomst (BOK) is afgesloten.

#### Scope projecten RMP 2024

Niet voor alle deelprogramma's (of onderdelen daarvan) kunnen in dit RMP uitspraken worden gedaan wat betreft de financiële bijdrage van de provincie.

In het RMP 2024 zijn opgenomen:

- projecten waarvoor concrete afspraken zijn gemaakt en de cofinanciering door de provincie via de Bijdrageregeling Mobiliteit verloopt:
  - o Snelfiets route netwerk (conform netwerkkaart beleidskader mobiliteit) (in Zuidoost via KTM pakket N2/A2 of middelen bereikbaarheidsakkoord);
  - o fietsstimulering / werkgeversaanpak (via Brainport Bereikbaar) en fietsparkeren;
  - o Activiteiten gekoppeld aan uitwerking van het nieuwe werkprogramma SmartwayZ.NL (via Brainport Bereikbaar);
- projecten op die zijn opgenomen in het RMP 2023, maar waarvan door vertraging de bijdrage (ongewenst) dreigt te vervallen;
- projecten op die vallen onder de noemer mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen;
- bedragen die gereserveerd zijn voor specifieke programma's:
  - o gedeelde Mobiliteit (initiatieven gericht op gedeelde mobiliteitsconcepten (voor vrijwilligers-initiatieven, meerrijddiensten en deelmobiliteit)

De regio vertrouwt er op dat in de RMP's van komende jaren een ruimer pakket van maatregelen kan worden opgenomen. In het proces van de totstandkoming van deze pakketten wordt geïnventariseerd welke afspraken er zijn en wat de status is van die afspraken. Denk hierbij aan de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord, de Nulplusmaatregelen N69 en de afspraken die eerder in het BO-MIRT zijn gemaakt.

#### Projecten op basis van concrete afspraken

In dit RMP zijn projecten opgenomen waarvoor concrete afspraken zijn gemaakt en de cofinanciering door de provincie via de Bijdrageregeling Mobiliteit verloopt. Dit gaat om de volgende projecten:

- Veldhoven: meerkosten Kempenbaan Oost conform Besluit BTF (25-11-2022), totaal meerkosten € 650.000. Bijdrage provincie Noord Brabant is € 225.622;
- Eindhoven/Helmond: verrekenen onderzoekskosten MIRT programma Brainport. Bedrag van €346.000;
- Eindhoven: bijdrage provincie aan Brainport Bereikbaar, totaal € 1,5 miljoen;

Voor deze projecten geldt dat ze het reguliere administratieve RMP-proces met de e-formulieren nog moeten doorlopen.

#### 1.1. KTA pakket N2/A2

Het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven 2040 (uitgevoerd in 2020) heeft geleid tot het brede besef dat mobiliteit anders en meer in samenhang met verstedelijking benaderd moet worden. Inzet op een vergaande mobiliteitstransitie is noodzakelijk.

Met het kortetermijnmaatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven (hierna: KTM Randweg A2) zetten we hierin als regio een eerste betekenisvolle stap die beschouwd moet worden als no-regret. De totale omvang van KTM Randweg A2 bedraagt €185 miljoen. De kosten worden gelijk verdeeld: Rijk 25%, Provincie 25%, Regio 25% en bedrijfsleven 25%.

De provincie heeft haar aandeel in de kosten (46,25 miljoen) al gereserveerd in de begroting. Deze middelen zijn beschikbaar. Deze zullen op termijn onderdeel worden van een programmafonds zoals ook afgesproken in het BO MIRT 2022. Dit wordt op dit moment verder uitgewerkt door APPM.

In het RMP 2023 is vooruitlopend hierop een aandeel van de provincie beschikbaar gesteld via het deelprogramma Robuust en betrouwbaar. Dit is in 2023 nog maar zeer beperkt gebruikt. Daarom wordt

de afspraak van het RMP 2023 doorgezet naar 2024 met inachtneming van de afspraken zoals gemaakt in 2023. Hierbij blijven dezelfde budgetten beschikbaar maar is er langer tijd om deze budgetten aan te vragen. Het gaat hierbij om de volgende bedragen.

Maatregelen	Kosten
Fietsroutes proces- en onderzoekskosten	€450.000,-
Fietsroutes uitvoeringskosten	€10.000.000,-
Mobiliteitshubs	€900.000,-
Inframaatregelen	€300.000,-
<b>Totaal</b>	<b>€11.650.000,-</b>

## 1.2. Nulplus-maatregelen N69

In het RMP 2023 is onder 3.6 een passage openomen over de Nulplusmaatregelen gekoppeld aan de N69. Ook deze afspraken lopen door in 2024 en zijn daarom ook geldig voor het RMP 2024.

### Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid

#### Regio, gemeenten en provincie zoeken samenwerking

Het is belangrijk dat de inzet van middelen en capaciteit voor verkeersveiligheid efficiënt en effectief is. Daarom werken we in verkeersveiligheid meer datagedreven en risicogestuurd, zowel op lokale als op regionale, provinciale en landelijke schaal.

Op provinciaal niveau ontwikkelen provincie, de Brabantse regio's samen met andere partners een nieuw Brabants Verkeersveiligheidsplan. In het concept is het (samenwerkings)motto daarbij: samen doen en samen doen.

De regio committeert zich aan het Brabants Verkeersveiligheidsplan door een actieve partner te zijn in de samenwerking, onder andere door aan te geven wat partners in de regio nodig hebben, door hulp te bieden bij ontwikkeling en door gebruik te maken van dat wat ontwikkeld wordt en door de inzet te evalueren.

#### Analyses hebben geleid tot uitvoeringsprogramma's

Datagedreven en risicogestuurd betekent dat gemeenten hebben onderzocht welke risico's aangepakt moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. De bijbehorende maatregelen zijn opgenomen in een lokaal uitvoeringsprogramma. Ook de regio heeft zo'n programma, maar dan met met regiobrede maatregelen. Een deel van de maatregelen is gericht op het verkeersgedrag: de mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen.

#### De provinciale bijdrage is heel belangrijk voor uitvoering

De provincie draagt met een bijdrage van 80% bij in alle 22 uitvoeringsprogramma's (21 gemeente en 1 regiobreed). Deze bijdrage is essentieel voor de inzet op mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen in Zuidoost-Brabant.

#### De regio ontvangt een forse bijdrage van de provincie voor de uitvoering

Er is bij de provincie in 2024 Brabantbreed € 3,1 miljoen beschikbaar is voor BVL (verkeersonderwijs basisschool) en Totally Trafic (verkeersonderwijs voortgezet onderwijs). Op verzoek van de regio's is dit aangevuld met een extra bedrag beschikbaar gekomen van € 0,5 mln, waarmee ook cofinanciering van mensgerichte maatregelen anders dan verkeersonderwijs mogelijk is. Hiermee is het voor geheel Noord-Brabant beschikbare totale bedrag vergelijkbaar met dat van vorig jaar. De regio en de regiogemeenten hebben echter het voornemen om in 2024 een omvangrijker pakket uit te voeren.

De provincie ondersteunt deze ambities. Voor de regio is nu een groter bedrag beschikbaar dan waar op basis van een verdeelsleutel gerekend is.

#### Voor infrastructurele maatregelen heeft het Rijk financieringsmogelijkheden

De provincie heeft hiervoor in 2024 geen middelen beschikbaar. Het Rijk heeft in het kader van de Impulsregeling Verkeersveiligheid wel middelen beschikbaar. Aanvragen verlopen via een ander traject.

### Samenwerkingsprojecten 'shared services' en stimulering

#### 1.3. Ondersteuning regionale samenwerking

De provincie levert een bescheiden financiële bijdrage aan de kosten die de regio maakt voor het door de provincie ingezette proces van samenwerking binnen en tussen de Brabantse regio's, te weten € 20.000.



In het komende jaar start de Metropoolregio Eindhoven met een programmabureau mobiliteit, waarmee het een start maakt met de professionalisering van programmatisch werken. Samenhangend hiermee formaliseren we het samenwerkingsproces tussen provincie en de regio.

#### 1.4. Digitalisering mobiliteit

In 2020 en 2021 zijn in de RMP's afspraken gemaakt over digitalisering mobiliteit over de termijn 2020 – 2023. Dit besloeg vooral de inzet van partners op bepaalde data-initiatieven, aangezien de financiële middelen via de krachtenbundeling Smart Mobility geregeld waren. De opgave krachtenbundeling loopt eind 2023 af, waarbij nu wordt ingezet op het structureel borgen (en financieren) van digitalisering na 2023. 2024 is daarbij een transitiejaar, de programmaraad Smartwayz heeft reeds besloten de overblijvende middelen uit de periode 2020 – 2023 beschikbaar te houden voor 2024. Het voorstel is om de afspraken over de inzet van partners ten aanzien van digitalisering mobiliteit ook in 2024 te continueren, conform afspraken uit 2021. Er zijn in 2024 geen aanvullende financiële middelen benodigd uit het RMP.

#### 1.5. Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Doel hiervan is voldoende laadinfrastructuur te realiseren, zodat dit geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch rijden. Als uitwerking van de NAL werken de provincies Noord-Brabant en Limburg sinds 2020 gezamenlijk aan dit dossier op basis van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid. Een van de belangrijkste afspraken is dat provincies gemeenten zoveel mogelijk faciliteren in de uitrol van laadinfrastructuur voor alle vormen van elektrisch rijden. Op basis daarvan zijn in het plan van aanpak voor de RAL Zuid meerdere actielijnen onderkend, waaronder:

##### *Collectieve aanpak laadinfrastructuur*

Van decentrale overheden wordt verwacht om een actieve en faciliterende rol te nemen bij grootschalige en proactieve uitrol van publieke laadinfrastructuur. Om deze rol te kunnen vervullen is er een collectieve aanpak voor laadinfrastructuur opgezet door beide provincies. Deze collectieve aanpak bestaat uit vijf onderdelen:

- Een plankaart met de potentiële locaties voor publieke laadinfrastructuur;
- Een monitoringstool met daarin de gebruiksgegevens van de laadpalen;
- Een realisatieportaal/workflowtool om de realisatieprocessen bij te houden;
- Een participatietool om inwoners te betrekken;
- Een collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur en bijbehorende plaatsingsstrategie.

De Europese aanbesteding die momenteel in voorbereiding is (Fase B3) moet naadloos aansluiten op het aflopen van de plaatsingstermijn in de huidige concessie (Fase B2) per 20 juli 2024.

De overige onderdelen van de collectieve aanpak worden in de tussenliggende periode opgeleverd en bij gemeenten aangeboden.

##### **Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid**

Om gemeenten te faciliteren in het opstellen van visie en beleid voor laadinfrastructuur is het Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid opgericht: [www.ralzuid.nl](http://www.ralzuid.nl). Het expertisecentrum ondersteunt gemeenten onder andere met kennisdocumenten, bijeenkomsten en als helpdesk. Op deze manier kunnen ook gemeenten met beperkte capaciteit effectief en efficiënt invulling geven aan de opgave en de benodigde stappen zetten om invulling te geven aan hun wettelijke taken.

##### **Innovatie- en ontwikkelagenda**

De NAL gaat over laden met hoge en lagere laadsnelheden, op openbaar en op privaat terrein en voor personenvoertuigen, bestelvoertuigen, vrachtvervoer, scheepvaart, bouw materieel en touringbussen. Omdat dit gedeeltelijk onontgonnen terrein is brengt dit veelal technische, juridische, organisatorische en financiële vraagstukken met zich mee. Jaarlijks werkt RAL Zuid waar mogelijk samen met samenwerkingspartners in de regio en op nationaal niveau aan de innovaties en ontwikkelingen die nodig zijn om knelpunten weg te nemen. In de komende zes maanden wordt onder andere gewerkt aan een handreiking voor gemeentelijk snellaadbeleid met bijbehorend juridisch instrumentarium, een aanpak voor (logistieke) bedrijventerreinen met daarin een verbindende rol voor de provincie, en een verdere verbreding van databeheer en monitoring rondom prognosedata, planinformatie en laadpalendata. Tot die tijd is het verstandig terughoudend met snelladen in gemeenten te zijn, omdat dit ten koste kan gaan van aansluitcapaciteit op het net voor nieuwe woningen en bedrijven.

De Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid is met nadruk een samenwerking. Gemeenten, het Rijk, de netbeheerder, kennisinstellingen, belangenorganisaties en marktpartijen worden allemaal opgeroepen om samen met de provincies te werken aan de uitrol van de laadinfrastructuur doe nodig is om aan de laadbehoefte te voldoen.

### 1.6. Gedeelde mobiliteit

De provincie heeft sinds 2018 de visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018). Hierin is gedeelde mobiliteit alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en vaak samen gebruikt wordt. Dit kan de trein of bus zijn maar ook een deelauto, deelfiets, vrijwilligersvervoer, meerijden met iemand of ander flexibel vervoer.

De uitwerking van de visie vindt plaats op provinciaal niveau, voor bus en trein als ruggengraat in Toekomstbeeld OV 2040.

Maar er is ook ruimte voor andere en nieuwe vormen van mobiliteit. We moeten toe naar een passend aanbod voor alle reizigers, met een slim en duurzaam mobiliteitssysteem, waarin de reiziger centraal staat.

Bereikbaarheid met gedeelde mobiliteit is nodig voor een 1) bereikbare regio, 2) een sterke economie en 3) opdat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

In de uitwerking wordt door de provincie intensief samengewerkt met de regio's en gemeenten. Dit volgt de planning van de concessies. In Zuidoost-Brabant zal in 2024 een traject starten om een eerste afsprakenstel gedeelde mobiliteit te maken wat dan weer de basis is voor uitwerking van verschillende werkstromen zoals ook de nieuwe concessie.

### Pilots gedeelde mobiliteit

Naast de aanstaande uitwerking is ruimte om nu al te starten met pilots. Hiervoor heeft de provincie financiële middelen beschikbaar. In 2024 is dat € 455.647 voor cofinanciering, vooral ook voor meer integratie tussen OV en doelgroepenvervoer. Het gaat dan om de volgende type projecten:

- Concrete initiatieven op het gebied van Bravo Samen en Bravo Flex;
- Doorontwikkeling van de eigen regiogietaxi organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi);
- Verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.

Daarnaast zijn er aanvullende mogelijkheden vanuit budgetten voor vernieuwing OV en budgetten voor finetuning in de concessie via het Tactisch Ontwikkelteam.

### 1.7. Verkeersveiligheid

De regio, de regiogemeente en provincie zoeken de samenwerking in de uitvoering met shared services, want het is belangrijk dat de inzet van middelen en capaciteit efficiënt en effectief is. Het samen ontwikkelen van acties en middelen onder coördinatie van de provincie helpt daar zeker bij. De regio committeert zich door aan te geven wat partners in de regio nodig hebben, door hulp te bieden bij ontwikkeling en door gebruik te maken van dat wat ontwikkeld wordt en door de inzet te evalueren.

### 1.8. Brainport Bereikbaar

Brainport Bereikbaar richt zich op het verbeteren en het optimaliseren van de doorstroming en bereikbaarheid in de Brainport regio door het faciliteren en stimuleren van slimme vernieuwende mobiliteitsoplossingen. In deze organisatie bundelen de partners ZO Slim Bereikbaar en SmartwayZ.NL hun krachten en wordt er intensief samengewerkt met onder andere kennisinstellingen en werkgevers.

Brainport Bereikbaar heeft een werkprogramma voor 2024 opgesteld. De kosten zijn voor 2024 begroot op een totaalbedrag van € 6 mln. De provincie draagt hieraan maximaal € 1,5 miljoen. De bijdrage van de regio komt daarmee op meer dan de 50% waarmee rekening is gehouden. De regio oriënteert zich op aanvullende regionale financiering en/of aanpassing van het werkprogramma (in overleg met de provincie).

Voor meer informatie over het werkprogramma zie [www.brainportbereikbaar.nl](http://www.brainportbereikbaar.nl).

### Deelprogramma's regionaal mobiliteitsprogramma

**De vier strategielijnen van het RMA 2020 zijn de programma's waar we de projecten onder verdelen:**

- Een **robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem bouwen** om de mobiliteit van nu en in de toekomst te organiseren. We verbinden netwerken en bouwen het mobiliteitssysteem van de toekomst. Hiermee kan iedereen zich van a naar b verplaatsen.
- Het stap voor stap **realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem**. We gebruiken de bestaande infrastructuur op een slimme manier. Dat doen we door gebruik te maken van data. We investeren in pilots, nieuwe mobiliteitsideeën en blijvende gedragsverandering.
- Het **duurzaam maken van mobiliteit**. We zorgen voor een schoon en stil mobiliteitssysteem waarmee je op een gezonde manier reist. We stimuleren het gebruik van 'schone' vervoersmiddelen en duurzame energie. In de leefomgeving is er geen overlast van het verkeer.
- Het **zo veilig mogelijk maken van mobiliteit** voor de verkeersdeelnemers én de inwoners en bezoekers van de regio. In de Metropoolregio streven gemeenten en provincie naar 0 verkeersdoden.

Naast deze strategielijnen maken we afspraken over organisatie en samenwerking in de regio.

Voor het deelprogramma **duurzaam maken van mobiliteit** zijn in 2024 geen projecten opgenomen.

### 6. Deelprogramma 'Robuust, betrouwbaar mobiliteitssysteem voor iedereen'

Robuust, betrouwbaar mobiliteitssysteem voor iedereen							
<b>Kasritme</b>	Een kasritme moet worden afgesproken voor projecten van meer dan € 2,5 miljoen. Voor kleine projecten is dit niet van toepassing omdat het alleen over 2024 gaat.						
<b>Wijze van beschikbaar stellen</b>	<p>Regio en gemeenten met betrekking tot gemeentelijke bijdragen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per project wordt er gefinancierd vanuit de gemeentebegroting</li> <li>- Regio en provincie spreken samen af: <ul style="list-style-type: none"> <li>o De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project na het aanleveren van aanvullende informatie en onderbouwing van benodigde financiële middelen verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker en na instemming van de provinciale vertegenwoordiger.</li> <li>o Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling.</li> </ul> </li> </ul> <p>De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</p>						
<b>Governance</b>							
<b>Trekker deelprogramma</b>	<b>Interim Bestuurlijk:</b>		<b>Interim Ambtelijk:</b>				
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit		Programmaleider Programmabureau Mobiliteit (vac.), Berry de Jong (Team MRE) a.i. Arwina de Boer (provincie)				
<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.						
Project	Trekker (gemeente)	Projectkosten	Grote opgave	Gevraagde (indicatieve) bijdragen		Jaar uitvoering	Valt onder bijdrageregeling?
				Gemeente (e.a.)	Provincie		
<b>KTA A2/N2: eerste stappen 2023:</b>					<b>€11.650.000,-</b>		
Fietsroutes: proces en onderzoekskosten		€ 118.000.000	Korte termijn aanpak A2	Ntb	€ 450.000	2023/2024	ja
Fietsroutes eerste uitvoeringskosten		€ 118.000.000	Korte termijn aanpak A2	Ntb	€ 10.000.000	2023/2024	ja
Mobiliteits-hubs		€ 50.000.000	Korte termijn aanpak A2	Ntb	€ 900.000	2023/2024	ja
Inframaatregelen		€ 900.000	Korte termijn aanpak A2	ntb	€ 300.000	2023/2024	ja
meerkosten Kempenbaan Oost conform Besluit BTF (25-11-2022)		€650.000		Veldhoven	€225.622	2023	ja
verrekenen onderzoekskosten MIRT programma Brainport				Eindhoven/Helmond (n.t.b)	€ 346.000	2023	ja

<b>Gedeelde mobiliteit, inclusief OV</b>							
Projectengeld gedeelde mobiliteit <sup>2</sup>		ntb		ntb	€ 455.647 (maximale bijdragen)	2024	nvt
<b>Regionale kosten procesondersteuning</b>							
Kosten ondersteuning GGA-proces door Team MRE	Team MRE			pm	€ 20.000	2024	

**7. Deelprogramma ‘Realiseren van een slim en vernieuwd mobiliteitssysteem’ – Brainport Bereikbaar**

<b>Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem</b>					
Omschrijving	Het stap voor stap <b>realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem</b> . We gebruiken de bestaande infrastructuur op een slimme manier. Dat doen we door gebruik te maken van data. We investeren in pilots, nieuwe mobiliteitsideeën en blijvende gedragsverandering.				
Onderbouwing opname in RMP	Het programma is opgesplitst in: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gedragsverandering</li> <li>▪ Werkgeversaanpak</li> <li>▪ Innovatieve vervoersconcepten</li> <li>▪ Uitrol C-ITS</li> <li>▪ Slimmer fietsen</li> <li>▪ Regionale mobiliteitshubs</li> <li>▪ Lokale mobiliteitshubs</li> <li>▪ Regionaal Verkeersmanagement/ optimalisatie van doorstroming met verkeersmanagement</li> <li>▪ Data</li> <li>▪ Mobiliteitsstrategie de Kempen uitvoering maatregelenpakket</li> <li>▪ Deelmobiliteit Brainport Smart District</li> </ul> De onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma omschreven				
Wijze van prioritering					
<b>Governance</b>					
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk:		Interim Ambtelijk:		
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit		Brainport Bereikbaar		
<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.				
<b>Totaal financieel overzicht strategielijn</b>					
Overzicht sub-programma score 1 projecten	Totale investering	Bijdrage provincie		Bijdrage gemeente/regio	Bijdrage derden
<b>Totaal gezamenlijk vastgesteld tijdens ontwikkeldag</b>	€ 4,5 miljoen tot € 6 miljoen	€ 1,5 miljoen via bijdrageregeling		€ 3 miljoen tot € 4,5 miljoen	ntb
Kasritme	Niet van toepassing, het gaat alleen om 2024				
Wijze van beschikbaarheid					
<b>Verantwoording</b>					

2) Dit geldt is een bijdrage aan pilots (onder andere flexvervoer, vrijwilligersinitiatieven) en integratie OV en doelgroepenvervoer.

<b>Kwaliteitsmanagement</b>	
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is vast.

Wij stellen voor het programma Brainport Bereikbaar te vragen de ingediende projecten nader te beoordelen en te toetsen en bij positief besluit op te nemen in het jaarprogramma/jaarplannen Brainport Bereikbaar.

**8. Deelprogramma ‘Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit’**

<b>Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit</b>				
Omschrijving	Het <b>zo veilig mogelijk maken van mobiliteit</b> voor de verkeersdeelnemers én de inwoners en bezoekers van de regio. In de Metropoolregio streven gemeenten en provincie naar 0 verkeersdoden en -gewonden.			
Onderbouwing opname in RMP	Dit programma is op te splitsen in: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid</li> <li>▪ Infrastructureel verkeersveiligheidsbeleid</li> </ul> In 2024 nemen we uitsluitend maatregelen op die vallen Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid. Hiervoor is provinciebreed € 3,6 miljoen beschikbaar dat nog verdeeld zal worden per regio op basis van ingediende projectenlijsten in de eerste twee manden van 2024. Voor Zuidoost gaat het om ongeveer hetzelfde bedrag waarschijnlijk als in het RMP 2023 (ca € 1 miljoen). Het is de verwachting dat daarmee alle mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen met cofinanciering van de provincie kunnen worden uitgevoerd.			
Wijze van prioritering	Voor de maatregelen gericht op verkeersgedrag is geen prioritering toegepast. Iedere gemeente (en de regio) heeft een Verkeersveiligheid Uitvoeringsprogramma en met de beschikbare middelen zijn al die plannen uit te voeren.			
<b>Governance</b>				
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk:	Interim Ambtelijk:		
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit	Programmaleider Programmabureau Mobiliteit (vac.), Berry de Jong (Team MRE) a.i., Arwina de Boer (provincie)		
<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.			
<b>Totaal financieel overzicht strategielijn</b>				
Overzicht sub-programma score 1 projecten	Totale investering	Maximale bijdrage provincie	Bijdrage gemeente/regio	Bijdrage derden
Totaal mensgericht verkeersveiligheidsbeleid	<b>€ 1.454.172,50</b>	<b>€ 1.161.030,40</b> voor regio beschikbaar uit de € 3,6 miljoen die voor heel Brabant beschikbaar is (aandeel regio relatief groot door onderuitputting andere regio's)	<b>€ 293.142,10</b>	
Kasritme	Niet van toepassing, het gaat alleen over 2024			
Wijze van beschikbaar stellen	Regio/gemeente met betrekking tot gemeentelijke bijdragen (door gemeente in te vullen) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per project gefinancierd vanuit de gemeentebegroting</li> </ul> Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (door provincie in te vullen) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor bijdrage op deelprogramma niveau                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o Niet van toepassing</li> </ul> </li> <li>- Voor bijdrage op project-niveau                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker en na goedkeuring van het provinciale lid in het deelprogrammateam.</li> </ul> </li> </ul>			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Voor het aanvragen van en projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling</li> <li>o De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul>
<b>Verantwoording</b>	
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is vast.

### 8.1 Mensgericht verkeersveiligheid beleid

#### Analyses hebben geleid tot uitvoeringsprogramma's en provinciale bijdrage is heel belangrijk voor uitvoering

Alle gemeenten hebben een lokaal uitvoeringsprogramma ingediend voor mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook de regio heeft zo'n programma ingediend voor regio brede maatregelen. De provincie draagt voor 80% bij aan de programma's van gemeenten en regio.

Gemeenten en regio willen met de provincie in 2024 een bedrag van € 1.465.710,50 investeren in mensgericht verkeersveiligheidsbeleid. De provincie stelt een bijdrage van bijna 80% voor het totaal ter beschikking: € 1.141.354,40. Dit bedrag is hoger dan verwacht, want het is hoger dan het deel van de voor heel Brabant beschikbare middelen die volgens een verdeelsleutel voor de regio beschikbaar zijn. De regio waardeert het dat de provincie middelen gevonden heeft om de ambities van de regio en de regiogemeenten volledig te ondersteunen.

<b>Deelprogramma</b>		<b>Mensgericht verkeersveiligheid beleid</b>		
Omschrijving	Op basis van provinciale, regionale en lokale risicoanalyses werken we aan een veilig gedrag van de verkeersdeelnemers met verkeerseducatie, communicatie en voorlichting en (innovatieve) verkeershandhaving.			
Onderbouwing opname in RMP	In het RMA is opgenomen dat we gedragsbeïnvloeding in samenhang en in samenwerking oppakken met een risico- en data gestuurde aanpak			
Wijze van prioritering	Geen prioritering: vanuit het belang voor de verkeersveiligheid alle uitvoeringsprogramma's ondersteunen.			
<b>Financieel</b>				
	Totaal	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
	<b>€ 1.454.172,50</b>	<b>€ 1.161.030,40</b>	<b>€ 293.142,10</b>	-

Het programma is licht overgeprogrammeerd. Alle gemeenten komen in aanmerking voor een bijdrage van 80% van de subsidiabele kosten. Voor het regiobrede programma zijn nipt onvoldoende middelen beschikbaar voor een provinciale bijdrage van 80%. Er is een vanuit de gemeenten een bijdrage beschikbaar van € 16.000 en vanuit de provincie maximaal € 52.462.

Indien gemeenten het hun VUP niet volledig uitvoeren of er anderszins middelen resterend, dan wordt het budget voor regiobrede maatregelen aangevuld tot € 80.000 (bijdrage provincie € 60.000, bijdrage regio € 20.000).

project	gemeente (trekker)	BVL	TT	overig (VVN)	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeente/regio
VUP MRE	MRE	€ -	€ -	€ 80.000,00	€ 80.000,00	€ 52.462,00	€ 16.000,00
VUP Asten	Asten	€ 7.050,00	€ 2.500,00	€ 37.390,00	€ 46.940,00	€ 37.552,00	€ 9.388,00
VUP Bergeijk	Bergeijk	€ 17.000,00	€ -	€ 18.000,00	€ 35.000,00	€ 28.000,00	€ 7.000,00
VUP Best	Best	€ 28.876,50	€ 2.500,00	€ 23.345,00	€ 54.721,50	€ 43.777,20	€ 10.944,30
VUP Bladel	Bladel	€ 31.000,00			€ 31.000,00	€ 24.800,00	€ 6.200,00
VUP Cranendonck	Cranendonck	€ 2.500,00	€ 16.942,50	€ 15.200,00	€ 34.642,50	€ 27.714,00	€ 6.928,50
VUP Deurne	Deurne	€ 25.000,00	€ 5.000,00	€ -	€ 30.000,00	€ 24.000,00	€ 6.000,00
VUP Eersel	Eersel	€ 22.500,00	€ 2.500,00	€ 6.250,00	€ 31.250,00	€ 25.000,00	€ 6.250,00
VUP Eindhoven	Eindhoven	€ 119.394,00	€ 22.500,00	€ 158.650,00	€ 300.544,00	€ 240.435,20	€ 60.108,80
VUP Geldrop-Mierlo	Geldrop-Mierlo	€ 40.387,50	€ -	€ 10.790,00	€ 51.177,50	€ 40.942,00	€ 10.235,50
VUP Gemert-Bakel	Gemert-Bakel	€ 14.437,50	€ 5.000,00	€ 18.500,00	€ 37.937,50	€ 30.350,00	€ 7.587,50
VUP Heeze-Leende	Heeze-Leende	€ 16.348,50		€ -	€ 16.348,50	€ 13.078,80	€ 3.269,70
VUP Helmond	Helmond	€ 88.699,00	€ 7.500,00	€ 105.238,00	€ 201.437,00	€ 161.149,60	€ 40.287,40
VUP Laarbeek	Laarbeek	€ 19.000,00	€ -	€ -	€ 19.000,00	€ 15.200,00	€ 3.800,00
VUP Nuenen c.a.	Nuenen c.a.	€ 21.748,50	€ 2.500,00	€ -	€ 24.248,50	€ 19.398,80	€ 4.849,70
VUP Oirschot	Oirschot	€ 2.500,00	€ 19.508,00	€ 79.993,00	€ 102.001,00	€ 81.600,80	€ 20.400,20
VUP Reusel-De Mierden	Reusel- De Mierden	€ 35.000,00		€ 5.000,00	€ 40.000,00	€ 32.000,00	€ 8.000,00
VUP Someren	Someren	€ 18.250,00	€ 4.500,00	€ 29.550,00	€ 52.300,00	€ 41.840,00	€ 10.460,00
VUP Son en Breugel	Son en Breugel	€ 30.000,00	€ -	€ 115.000,00	€ 145.000,00	€ 116.000,00	€ 29.000,00
VUP Valkenswaard	Valkenswaard	€ 22.840,00	€ 2.500,00	€ 17.945,00	€ 43.285,00	€ 34.628,00	€ 8.657,00
VUP Veldhoven	Veldhoven	€ 19.372,50	€ 5.000,00	€ 55.775,00	€ 80.147,50	€ 64.118,00	€ 16.029,50
VUP Waalre	Waalre	€ -	€ -	€ 8.730,00	€ 8.730,00	€ 6.984,00	€ 1.746,00
<b>Totaal</b>		<b>€ 581.904,00</b>	<b>€ 98.450,50</b>	<b>€ 785.356,00</b>	<b>€ 1.465.710,50</b>	<b>€ 1.161.030,40</b>	<b>€ 293.142,10</b>

Tabel. Projecten mensgerichte verkeersveiligheid (gedragsmaatregelen)

## Bijlage 1c Regionaal mobiliteitsprogramma Hart van Brabant

### RMP 2024 Hart van Brabant

*Dit RMP is vastgesteld in het vak-portefeuillehouderoverleg Mobiliteit Hart van Brabant op 21 februari 2024.*

#### Inleiding

Sinds 2021 werken de regio Hart van Brabant en de provincie met een jaarlijkse Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). De basis hiervoor vormt de Regionale Mobiliteitsagenda (RMA 2021-2024) die weer is gebaseerd op de regionale Beleidsagenda Mobiliteit 2021-2024 en het beleidskader Mobiliteit van de provincie.

Samen werken we aan de verwezenlijk van de gezamenlijke visie met 5 centrale ambities in de RMA. We vertalen de gezamenlijke ambities uit de RMA naar de volgende 5 deelprogramma's in het RMP:

1. Schoon, stil & gezond
2. Veilig
3. Inclusief
4. Robuust en betrouwbaar
5. Slim en efficiënt

Concrete afspraken over de borging van de regionale samenwerking met de provincie nemen we op in een aanvullend deelprogramma Governance

We streven ernaar de opgaven waar we voor staan zo veel mogelijk gebiedsgericht op te pakken, waar mogelijk meteen integraal in afstemming met andere opgaven en belangen in dat specifieke gebied. Naast specifieke gebiedsopgaven spelen er ook regiobrede opgaven. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Vanuit provinciaal perspectief kan het efficiënter zijn bepaalde generieke opgaven Brabant breed of zelfs Zuid-Nederland breed (bijv. in kader van Smart Mobility) op te pakken. Opgaven op een bovenregionaal schaalniveau worden daarom waar mogelijk gebundeld tot shared services.

Dit document bevat de hoofdlijnen van het RMP 2024. Het RMP 2024 borduurt voort op de opgaven die zijn beschreven in het RMA, vertaald in dezelfde 5 deelprogramma's en vormt de basis voor afspraken over de uitvoering en financiering van concrete projecten in de regio in 2024.

#### Ontwikkelingen

De volgende ontwikkelingen zijn van invloed op (de vulling van) de deelprogramma's van het RMP 2024:

##### *Provinciaal bestuursakkoord*

De provincie heeft sinds september 2024 een nieuw bestuursakkoord "Samen maken we Brabant". De vertaling van dit bestuursakkoord naar doelen, taken en activiteiten – en de daarbij behorende verdeling van middelen – is op dit moment nog bezig en zal zijn beslag krijgen in de perspectiefnota in het voorjaar van 2024. Dit heeft als belangrijk gevolg dat niet voor alle deelprogramma's (of onderdelen daarvan) er in dit RMP uitspraken kunnen worden gedaan wat betreft de financiële bijdrage van de provincie.

Uitzonderingen hierop zijn:

- De verkeerseducatieprogramma's Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) en TotallyTraffic (TT).
- Overige regionale en lokale mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid indien passend bij en uitwerking gevend aan de regionale en lokale risicoanalyses verkeersveiligheid.
- Fietsstimuleringsmaatregelen die inhoud geven aan het programma Ons Brabant Fietst of daarbij naadloos aansluiten.
- Gedeelde Mobiliteit (initiatieven gericht op gedeelde mobiliteitsconcepten (voor vrijwilligersinitiatieven, meerrijddiensten en deelmobiliteit)
- Snelfiets routenetwerk: verkenningen en realisatie (conform netwerkkaart beleidskader mobiliteit)
- Activiteiten gekoppeld aan uitwerking van het werkprogramma SmartwayZ.NL

##### *Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket SRBT (M3P-SRBT)*

Rijk en regio hebben in 2022 en 2024 afgesproken samen een Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (M3P) voor de Stedelijke Regio Breda – Tilburg (SRBT) op te stellen. Het M3P-SRBT is opgesteld door Rijk, provincie en regio samen.

De SRBT kiest er voor de brede welvaart in de regio centraal te stellen in haar toekomstvisie, te verdelen over stad en land en daarbij de kracht van het Brabantse 'mozaïek' te gebruiken ('de wederkerigheid tussen stad en land'). Voor mobiliteit betekent dit dat de volgende vijf doelen zijn benoemd:

- 1) Een goede en gezonde leefkwaliteit van de regio.
- 2) Een duurzame ontwikkeling, gericht op klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie.



- 3) Adaptieve netwerken die in kunnen spelen op onzekerheden in de toekomstige ontwikkelingen.
- 4) Een economisch vitale regio, met een gezond vestigingsklimaat.
- 5) Een sociaal inclusieve regio, waar ieder kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.

Deze 5 doelen zijn in het M3P-SRBT als vertrekpunt gehanteerd voor het opstellen van de mobiliteitsstrategie SRBT tot 2040 en de uitwerking ervan in een adaptief multimodaal mobiliteitspakketprogramma. In 2024 werken we voor het eerst het bijbehorend afsprakenkader uit, met (in principe jaarlijkse) afspraken binnen de regio (in het RMP) en afspraken tussen regio en Rijk (in het BOMIRT).

#### *Verkeersveiligheid*

Parallel aan het M3P-SRBT wordt op dit moment ook gewerkt aan een nieuw Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP 2024-2027) met focusgebieden waar we Brabantbreed aan gaan werken. De vertaling in concrete maatregelen en afspraken over de verdere samenwerking en organisatie ervan nemen we op in het M3P. Daarnaast maakt regio Hart van Brabant en alle gemeenten een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Deze programma's zijn ook bedoeld om projecten bij Rijk in te dienen, als onderdeel van de Impulsregeling verkeersveiligheid.

#### **Governance en organisatie**

De provincie Noord-Brabant treedt op als penvoerder voor het RMP. Gemeenten dienen projecten voor de *Bijdragegeregeling Mobiliteit* in bij de provincie. Of, en hoe de regio dan wel een regiogemeente namens de regionale samenwerking mobiliteit het penvoerderschap van de provincie overneemt is punt van verder onderzoek. We willen eerst de ervaringen evalueren van de gemeente Waalwijk met het penvoerderschap voor de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility en het RMP-penvoerderschap van de regio's West- en Noordoost-Brabant.

De provincie kent uiteindelijk via beschikkingen op projectniveau de financiële bijdragen toe. Voor de 5 deelprogramma's in het RMP zijn bestuurlijke trekkers aangewezen. Dit zijn de wethouders mobiliteit van:

- Gemeente Hilvarenbeek voor het deelprogramma Schoon, stil & gezond;
- Gemeente Tilburg voor het deelprogramma Veilig;
- Gemeente Dongen voor het deelprogramma Inclusief;
- Gemeente Oisterwijk voor het deelprogramma Robuust en betrouwbaar;
- Gemeente Waalwijk voor het deelprogramma Slim en efficiënt/werkpakketten Smart Mobility.

#### *Coördinatieteam*

Ook in 2024 blijft het RMP-coördinatieteam een centrale rol spelen in het afwegen en prioriteren van de vulling van de deelprogramma's. Het team bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Gilze en Rijen, Tilburg, de provincie en regio. Zij doorlopen de 5 stappen van de RMP-cyclus:

1. *Agenderen*: ervoor zorgen dat gemeenten op tijd en op de juiste manier aanvragen indienen om aanmerking te komen voor een financiële bijdrage van de provincie.
2. *Prioriteren*: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2024.
3. *Programmeren*: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2024 wordt opgenomen.
4. *Budgetteren*: financiële bijdrage provincie op deelprogramma-niveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.
5. *Indienen*: de gemeenten begeleiden bij het indienen projecten in bij provincie.

In de periode van uitvoering van de deelprogramma's bewaakt het RMP-coördinatieteam de voortgang van de projecten.

Het RMP coördinatieteam, onder aansturing van de externe coördinator (R. Soemers) en de gebiedsregisseur vanuit de provincie (J. Kuijs), bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Provincie (regiocoördinator)
- B7 stad – Tilburg
- Middelgrote gemeente – Waalwijk (tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility)
- Kleine gemeente – Goirle

#### *Wijze van beschikbaar stellen provinciale bijdragen:*

- De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.
- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt.
- Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.

- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2024)
- De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in maart 2024 ter besluitvorming voorgelegd.
- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico.
- Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.

### Deelprogramma Schoon, Stil en Gezond

#### Ambitie 2030

Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.

#### Beoogde doelen:

Voor de ambitie van schone, stille en gezonde mobiliteit in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- We gaan in Noord-Brabant uit van tenminste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO2) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie. 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 verkeersmissies ten opzichte van 2016.
- De actieve mobiliteit (lopen, fietsen) is in 2030 toegenomen.
- Meer vervoer van goederen over water en spoor.

Dit deelprogramma is voor een deel ook een *toets programma* over de andere programma's heen. Dit betekent dat concrete projecten ook een plek kunnen hebben in de andere deelprogramma's:

### Projecten die vallen onder de bijdrageregeling

				Mobiliteitskosten	Voorstel financiële bijdrage provincie
Fietsstimulering Tilburg 2024					€ 50.000

### Projecten die een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:

- Voorbereiding van de ontwikkeling van Clean Energy Hubs.
- Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals zero emissie stadslogistiek.
- Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals bus- en doelgroepenvervoer.
- Verkenning mogelijkheden en gevolgen afsluiten Schone Luchtakkoord door regiogemeenten / voorbereiden 1<sup>e</sup> vulling uitvoeringsprogramma.
- Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder:
  - Collectieve aanpak laadinfrastructuur (6 van de 8 gemeenten in Hart van Brabant nemen deel)
  - Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid
  - Innovatie- en ontwikkelagenda
- Maken Regionale visie op laadinfrastructuur en het door alle gemeenten aftappen van lokale visie op laadinfrastructuur (eis vanuit de NAL).
- Afstemming elektriciteit vraag mobiliteit met de REKS Hart van Brabant.
- Werkgeversaanpak: community opbouw en concrete projecten (afroden werkpakket 1 en 2 Smart Mobility SmartwayZ.NL).

### Deelprogramma Veilig

#### Ambitie

Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat veilig is, zowel op het gebied van verkeer (nul verkeersdoden), sociale veiligheid als data-uitwisseling. De ambities die zijn geformuleerd in het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP 2020 - 2024) worden integraal overgenomen.

#### Beoogde doelen:

Voor 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- In Brabant streven we naar nul verkeersdoden. Elk verkeersongeval is er één te veel. In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2020.

- De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het onveiligheidsgevoel op loop- en fietsroutes, op mobiliteitshubs en truckparkings en rondom verblijfs- en OV-locaties is verminderd.
- De externe veiligheid(wegen, spoorwegen en waterwegen) is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het aantal veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen is toegenomen.

**Projecten die vallen onder de bijdrageregeling**

Voor 2024 betreft dat voor dit deelprogramma Verkeerseducatie (Brabants Verkeersveiligheidslabel/ BVL en *Totally Traffic*) en mensgerichte maatregelen. Hieronder een overzicht- het volledige fiche is in de bijlage opgenomen.

Projecten	Mobiliteitskosten BVL	Mobiliteitskosten TT	Mobiliteitskosten BVL en TT totaal	Mobiliteitskosten overige mensgerichte maatregelen	Voorstel financiële bijdrage provincie
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Dongen	€ 22.209	€ 0	€ 22.209	€ 10.550	€ 26.207
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Gilze en Rijen	€ 26.177	€ 0	€ 26.177	€ 14.823	€ 32.800
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Goirle	€ 29.822	€ 5.000	€ 34.822	€ 9.800	€ 35.697
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Hilvarenbeek	€ 16.443	€ 0	€ 16.443	€ 11.000	€ 21.954
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Loon op Zand	€ 23.828	€ 2.500	€ 26.328	€ 41.270	€ 54.078
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Oisterwijk	€ 23.450	€ 0	€ 23.450	€ 5.200	€ 22.920
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Lokaal Tilburg	€ 104.963	€ 22.500	€ 127.463	€ 185.074	€ 250.029
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Regionaal	€ 0	€ 0	€ 0	€ 53.132	€ 42.506
Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Waalwijk	€ 63.109	€ 7.500	€ 70.609	€ 28.950	€ 79.647
Opstellen regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2024/2025	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Indienen projecten 3e tranche Impulsregeling Verkeersveiligheid SPV	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
<i>Subtotaal Veilig</i>	<i>€ 310.000</i>	<i>€ 37.500</i>	<i>€ 347.500</i>	<i>€ 359.798</i>	<i>€ 565.838</i>

**Projecten die een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt:**

- PRIOR Handhaving Hart van Brabant: waarbij gemeenten met de basisteams van de politie en team Verkeer (regionaal handhavingsteam) afspraken maken over handavingsinzet politie gekoppeld aan oplossingen die door de gemeenten worden onderzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid.
- *Totally Traffic* voor MBO-opleidingen: waarbij alle opleidingsrichtingen binnen met MBO-onderwijs gratis gastprojecten verkeersveiligheid mogen laten verzorgen in combinatie met een follow-up les die de eigen docenten van de opleidingen geven.
- De derde tranche van de Impulsregeling Verkeersveiligheid wordt medio 2024 (einde Q1 / begin Q2) verwacht. Hiervoor is naar alle waarschijnlijkheid een Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid nodig die we op dit moment maken. Deze agenda stellen we in 2024 vast tezamen met deel 1 en 2 van het BVVP 2024-2027 (financiering 50% gemeenten en 50% rijk).

**Deelprogramma Inclusief**

**Ambitie 2030**

Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.

**Beoogde doelen:**

Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- Onderwijs-, zorg-, werk-, recreatie-, natuur- en dagelijkse voorzieningen en sociale contacten zijn in 2030 goed bereikbaar voor iedereen.
- Het aantrekkelijk maken van alternatieven voor de (eigen) auto: lopen, fietsen, gedeelde mobiliteit voor iedereen.
- De fysieke toegankelijkheid van het OV-materieel en haltes en openbare ruimte voldoet in 2030 aan de CROW richtlijnen.

- De reisinformatie is in 2030 toegankelijk voor iedereen in Brabant.
- Mensen zijn in 2030 meer tevreden over hun mobiliteit dan in 2021.

### Projecten die vallen onder de bijdrageregeling

In 2024 zal de focus binnen dit deelprogramma geheel liggen op het traject gedeelde mobiliteit. In diverse werkstromen zullen PNB, regio, Regiovervoer Midden-Brabant, gemeenten en maatschappelijke partners verder invulling geven aan onder meer de projecten, onderzoeken en studies die in het RMP van 2024 genoemd zijn.

Regio Hart van Brabant en Regiovervoer Midden-Brabant leveren ambtelijke capaciteit en bemensing van de Bestuurlijke Kopgroep en dekken de kosten zelf. Ook de kosten voor het vervolg van het project deelmobiliteit dekt de regio zelf. In 2024 zal voor dit deelprogramma geen aanvraag voor de Bijdrageregeling worden gedaan.

### Projecten die een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:

In 2024 is € 239.695 beschikbaar vanuit het projectengeld Gedeelde Mobiliteit voor cofinanciering. Deze middelen hebben als doel om integratie doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit te stimuleren.

Hierbij gaat het om het volgende type projecten:

- Concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen en Bravo Flex.
- Doorontwikkeling van de eigen organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi).
- Verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.

Voor 2024 kunnen hier nog projecten op worden ingediend.

### Deelprogramma Robuust en Betrouwbaar

#### Ambitie 2030

Rijk, provincie, regio en gemeenten zetten in op een veilige, bereikbare en leefbare regio Hart van Brabant. Daarom werken we samen aan robuuste verbindingen over de weg, spoor en het water. Met het Rijk worden hiervoor afspraken gemaakt in het BO MIRT en BO Leefomgeving. Op het niveau van de regio worden met de provincie afspraken gemaakt over de provinciale hoofdinfrastructuur.

#### Beoogde doelen:

Voor de ambitie in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten.
- Het is in 2030 makkelijker om in de spits de drukte te vermijden. In Brabant staan in 2030 minder structurele files. In het openbaar vervoer heb je in 2030 altijd een plaats, ook in de spits.
- Door zorgvuldig (functioneel) beheer en onderhoud dragen de rijks- en provinciale wegen maximaal bij aan een betrouwbaar mobiliteitssysteem, nu en in de toekomst.
- Het percentage Brabanders en Brabantse ondernemers (vervoerders en verladers) dat zijn of haar reistijd acceptabel en in voldoende mate voorspelbaar vindt is in 2030 toegenomen

### Projecten die vallen onder de bijdrageregeling

### Projecten die een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:

Voor wat betreft fietsprojecten blijft de provinciale inzet rondom snelfietsroutes gehandhaafd. Onderzoekbijdragen die zijn opgenomen in het RMP moeten nog worden geconcretiseerd na offerte en/of opdracht en gaat uit van initiatief vanuit de betreffende gemeente om het onderzoek in samenwerking met de provincie op te zetten en op basis van 50% financiering door de gemeente en 50% financiering door de provincie. Ook gaan we in 2024 als concretisering van het Brabants Toekomstbeeld Fiets met de regio's het zogenoemde Hoofd fietsnetwerk Brabant vaststellen. In 2024 willen we met de regio's de Schaa sprong Fiets verankeren in de M3P's. Fietsstimulering komt ook in 2024 weer in aanmerking voor cofinanciering uit RMP.

Concrete fietsprojecten:

- F59 Waalwijk – Vlijmen- Den Bosch (afhankelijk van goedkeuring GOL door RvS)
- Voorbereiding F58 Tilburg – Laarbeek en afsluiten Bestuursvereenkomst, aanleg eerste roudedelen Tilburg, Oisterwijk en Hilvarenbeek.

- Voorbereiden SFR Hilvarenbeek-Goirle-Tilburg en vertaling voorkeurstracé naar SO.
- Uitvoering F629 Oosterhout – Dongen – Tilburg
- Uitvoering F58 Breda – Rijen – Tilburg
- Verkenning Bels Lijntje / SFR Reusel/Poppel – Goirle – Tilburg

Onderdeel van het traject gedeelde mobiliteit is ook de voorbereiding en in de markt zetten van de nieuwe OV-concessie Oost. In relatie tot de ontwikkelopgave M3P-SRBT is daarbij aandacht voor de verdere doorontwikkeling van de directlijnen. Voor Hart van Brabant wordt in 2024 een verkenning uitgevoerd om te onderzoeken welke Bus Rapid Transit (BRT)-kenmerken aan deze doorontwikkeling kunnen worden gekoppeld. Opbrengst van deze verkenning wordt verwerkt in de aanbestedingsstrategie voor de nieuwe OV-concessie oost. De kosten voor de BRT-verkenning worden door regio en provincie gedragen.

### Deelprogramma Slim en Efficiënt

Dit deelprogramma wordt voor het grootste deel ingevuld met de gebiedsgerichte aanpak SmartwayZ.NL. Hiervoor is de gemeente Waalwijk penvoerder namens de regio Hart van Brabant.

In 2020 en 2021 zijn in de RMP's afspraken gemaakt over digitalisering mobiliteit over de termijn 2020 – 2024. Dit besloeg vooral de inzet van partners op bepaalde data-initiatieven, aangezien de financiële middelen via de krachtenbundeling Smart Mobility geregeld waren. De opgave krachtenbundeling loopt eind 2024 af, waarbij nu wordt ingezet op het structureel borgen (en financieren) van digitalisering na 2024. 2024 is daarbij een transitiejaar, de programmaraad SmartwayZ.NL heeft reeds besloten de overblijvende middelen uit de periode 2020 – 2024 beschikbaar te houden voor 2024. Het voorstel is om de afspraken over de inzet van partners ten aanzien van digitalisering mobiliteit ook in 2024 te continueren, conform afspraken uit 2021. Er zijn in 2024 geen aanvullende financiële middelen benodigd uit het RMP.

### Projecten die vallen onder de bijdrageregeling

Projecten uit werkpakket 1 en 2 die nog niet zijn afgerond/doorlopen in 2024 kunnen uit de overblijvende middelen uit de periode 2020-2024 worden uitgevoerd/afgerond. Hiervoor nodig is een verlening van de samenwerkingsovereenkomst tussen de partijen die projecten hebben opgevoerd in werkpakket 1 en 2 (gemeenten. MidPoint, SmartwaZ.NL)

### Projecten die een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:

#### Regionaal telprogramma

De regio Hart van Brabant heeft een eigen telprogramma om vanuit de regio Hart van Brabant een bijdrage te leveren aan de afspraken tussen rijk, provincie en gemeenten over data inwinning- en deling en om daarmee het BBMA actueel te houden.

### Deelprogramma Governance

#### Ambitie

Regio, gemeenten en provincie werken zo veel mogelijk 'als 1 overheid' samen om de Koers Mobiliteit provincie en de gezamenlijke ambities mobiliteit die zijn opgenomen in de Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) te vertalen in concrete investeringen, lobbytrajecten, experimenten en onderzoeken. Deze worden opgenomen in het jaarlijks op te stellen Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

#### Beoogd resultaat of effect

We ontwikkelen de samenwerking mobiliteit (tussen provincie en regio) door naar een samenwerking die:

- optimaal invulling geeft aan de gewenste doorontwikkeling van de regionale samenwerking.
- aansluit bij de waarden die provincie en regio daarbij hanteren teneinde de gezamenlijke mobiliteitsagenda (RMA) uit te voeren.
- aansluit bij de belastbaarheid van het gemeentelijk apparaat, en dus
- administratief zo licht mogelijk wordt ingericht.

### Taken die vallen onder de bijdrageregeling

Coördinatietaken extern coördinator Hart van Brabant (á € 105.000,-) waarvan € 20.000,- provinciale bijdrage (fiche in bijlagen)

**Projecten die een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:**

Coördinatie deelprogramma Inclusief / uitwerking gedeelde mobiliteit / voorbereiden nieuwe OV-concessie. In samenwerking met PNB en Regiovervoer Midden-Brabant geven we invulling aan de opgave "gedeelde mobiliteit" (bestuurlijk trekker Dongen). Jan-Willem Hulstein (ingehuurd door Regiovervoer) en Ronald Soemers coördineren vanuit de samenhang tussen doelgroepenvervoer/regiotaxi en mobiliteit én vanuit de belangen van de regiogemeenten het traject gedeelde mobiliteit / voorbereiding nieuwe OV-concessie. Raming benodigde begeleidingsuren vanuit mobiliteit = maximaal 200 uur op jaarbasis. Reservering = € 25.000. Dekking is 100% RAVV voor mobiliteitsdeel van de kosten. Vanuit dit bedrag kan eventueel ook aanvullende vervoerskundige inzet worden gefinancierd.

**Bijlage: fiche Schoon, stil en gezond**

	<b>RMP 2024 Deelprogramma Schoon, stil en gezond</b>
<b>Ambities en hoofdlijn van de aanpak</b>	<p><b>Ambitie 2030</b>                      Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.</p> <p><b>Beoogde doelen:</b>                      Voor de ambitie van schone, stille en gezonde mobiliteit in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• We gaan in Noord-Brabant uit van tenminste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO2) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie. 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 verkeersemissies ten opzichte van 2016.</li> <li>• De actieve mobiliteit (lopen, fietsen) is in 2030 toegenomen.</li> <li>• Meer vervoer van goederen over water en spoor.</li> </ul> <p><b>Beoogde bijbehorende indicatoren:</b>                      Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2024 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % aandeel emissieloos vervoer (fiets, bus, taxi, auto, fiets, LEV's).</li> <li>• Aantal elektrische voertuigen.</li> <li>• Aantal laadpunten per 100.000 inwoners (openbaar/privaat).</li> <li>• Aantal zero emissie zones stadslogistiek.</li> <li>• Aantal clean energy hubs in de regio.</li> <li>• Concentratie NOx en fijnstof emissies in de lucht.</li> <li>• Totale emissie broeikasgassen uitgedrukt in CO2-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot).</li> <li>• % van de bevolking dat (ernstige) geluidshinder ervaart door verkeer.</li> <li>• Toename aantal schepen via het Wilhelminakanaal en Maas met toename aantal containers.</li> <li>• Aantal loopkilometers.</li> <li>• Aantal fietskilometers.</li> </ul> <p><b>Scope</b>                      We richten ons op het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het verminderen van 'onnodige' (auto) kilometers (in personen- en goederenvervoer) en door het stimuleren van het gebruik van efficiënte en duurzame alternatieven. Schone, stille en gezonde mobiliteit is van groot belang voor reizigers, vervoerders en onze directe leefomgeving.</p> <p><b>Hoofdlijn van de aanpak:</b>                      Dit deelprogramma is voor een deel ook een toetsprogramma over de andere programma's heen. Dit betekent dat concrete projecten ook een plek kunnen hebben in de andere deelprogramma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het stimuleren van duurzame vervoersalternatieven is belangrijk in het programma inclusief in de uitwerking van gedeelde mobiliteit. Dit gaat over openbaar vervoer maar bijvoorbeeld ook deelmobiliteit en mobiliteitshubs.</li> <li>• Fiets is een belangrijke vorm van actieve mobiliteit. De investeringen in de hoofd fietsinfrastructuur vallen hierdoor onder het deelprogramma Robuust en betrouwbaar. Fietsstimulering is te vinden onder Slim en efficiënt.</li> <li>• Veilig fietsverkeer en wat hiervoor nodig is opgenomen in deelprogramma Veilig.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Daarnaast zijn er ook allerlei activiteiten van gemeenten en provincie om laadinfrastructuur uit te rollen in Brabant en invulling te geven aan regionaal- en lokaal EV-laadpalenbeleid. Dit is een apart traject en de uitwerking daarvan is voor dit RMP niet inzichtelijk gemaakt.</li> </ul> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsstimulering Gemeente Tilburg.</li> </ul> <p><b>Projecten die passen bij het deelprogramma Schoon, stil en gezond maar een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbereiding van de ontwikkeling van Clean Energy Hubs.</li> <li>Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals zero emissie stadslogistiek.</li> <li>Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals bus- en doelgroepenvervoer.</li> <li>Vertaling regionaal afgesloten Schone Luchtakkoord naar mobiliteit.</li> <li>Uitwerking geven aan programma Sjees fietsstimulering (uitwerking fietsstimulering via de Werkgeversaanpak van Mobiliteitsnetwerk Brabant (BMN) wordt opgenomen in het deelprogramma Slim en efficiënt/gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility.</li> <li>Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder actualiseren regionaal EV-laadpalenbeleid en het strategisch plaatsen van laadpalen.</li> <li>Invullen hoofdstuk mobiliteit uit de REKS Hart van Brabant</li> </ul> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b> Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om) Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen die mogelijk leiden tot investeringsvoorstellen in een volgend RMP.</p> <p><b>Planning (normaliter)</b> Q1 2024: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.</p>					
<b>Wijze van prioriteitsstelling</b>					
<b>Governance</b>					
<b>Organisatie deelprogramma</b>			<b>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</b>		
Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogramma-team.  De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2024 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit: provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit) B5 stad: Tilburg kleine gemeente: Gilze en Rijen middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility regio (externe coördinator mobiliteit)			Op projectniveau met beleidsmedewerkers van andere beleidsvelden (RO, energie/duurzaamheid/milieu).  Op agendaniveau: - uitwerking klimaatakkoord rijk - verbinding met uitwerking REKS (hoofdstuk mobiliteit) - uitwerking Regionale Omgevings Agenda (ROA)		
Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Langens - Hilvarenbeek					
<b>Financieel - jaarschijf 2024</b>					
<b>Budget deel-programma</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking – bijdrage Rijk</b>	<b>Dekking derden overig</b>	<b>Penvoerder</b>
1. € 132.614 voor bijdrageregeling	1. € 50.000 via bijdrageregeling	€ 82.614			2024 PNB voor projecten Schoon, stil en gezond

- Kasritme	- N.v.t.		
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: - De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker (via E-formulier). - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2024) - De geprioriteerde projecten worden aan het POHO mobiliteit in februari 2024 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.  Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2024 één aanvraag voor de Bijdrageregeling gedaan.		
<b>Verantwoording</b>			
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen. Voor dit deelprogramma wordt voor het RMP 2024 één aanvraag voor de Bijdrageregeling gedaan.		
<b>Projecten - jaarschijf 2024</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	
	<b>PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling</b>		
I	Fietsstimulering Tilburg	€ 132.614	
	<b>PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd en/of binnen bestaande ambtelijke capaciteit worden uitgevoerd</b>		
O/I	Regionale Visie laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder actualiseren regionaal EV-laadpalenbeleid en het strategisch plaatsen van laadpalen	€ 21.095	Loon op Zand / Hilvarenbeek
I	Werkgeversaanpak: community opbouwen in transitieperiode SmartwayZ.NL	€ 25.000	
Gemeenten stellen conform het Klimaatakkoord een laadvisie en plaatsingsbeleid op om de uitrol van laadvoorzieningen in de openbare ruimte en op privaat terrein in goede banen te leiden. De provincie biedt gemeenten bouwblokken en handvatten voor gemeentelijk beleid via het Expertisecentrum Laadinfrastructuur RAL Zuid.			
<b>Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2024</b>			
O = onderzoeken	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>



E = experimenteren I = investeringen L = lobby			
<b>Meerjarige doorkijk 2025 e.v.</b>			
O = onderzoeken E = experimenteren I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>

**Bijlage: Fiche verkeersveiligheid**

	<b>RMP 2024 Deelprogramma Veilig</b>
<b>Ambities en hoofdlijn van de aanpak</b>	<p><b>Ambitie 2030</b> Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat veilig is, zowel op het gebied van verkeer (nul verkeersdoden), sociale veiligheid als data-uitwisseling. De ambities die zijn geformuleerd in het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP 2020 - 2024) worden integraal overgenomen.</p> <p><b>Beoogde doelen:</b> Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Brabant streven we naar nul verkeersdoden. Elk verkeersongeval is er één te veel. In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2020.</li> <li>• De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het onveiligheidsgevoel op loop- en fietsroutes, op mobiliteitshubs en truckparkings en rondom verblijfs- en OV-locaties is verminderd.</li> <li>• De externe veiligheid (wegen, spoorwegen en waterwegen) is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het aantal veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen is toegenomen.</li> </ul> <p><b>Beoogde bijbehorende indicatoren:</b> Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2024 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel.</li> <li>• Aantal ongevallen met dodelijke verkeersslachtoffers.</li> <li>• Aantal ongevallen met lichamelijk letsel.</li> <li>• De ontwikkeling van de tevredenheid van reizigers met betrekking op de sociale veiligheid op de deur tot deur reis.</li> <li>• Aantal locaties waar sprake is van overschrijding van het risicoplafond externe veiligheid.</li> <li>• De ontwikkeling van de tevredenheid met betrekking tot externe veiligheid van direct omwonenden rondom wegen, spoor- en vaarwegen.</li> <li>• Aantal veilige truckparkeerplaatsen in de regio.</li> </ul> <p><b>Scope</b> Verkeersveiligheid, sociale veiligheid en externe veiligheid zijn absolute voorwaarden voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Het aantal verkeersdoden in Brabant is in 2018 en 2019 na een jarenlange geleidelijke daling weer fors gestegen. Dit is onacceptabel. In het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2020-2024 (BVVP) hebben we gekozen voor een risicogestuurd aanpak: daar investeren waar de meeste veiligheidswinst te behalen is. De sociale veiligheid is de afgelopen jaren afgenomen. Onder sociale veiligheid verstaan we de beleving van veiligheid in het openbaar vervoer, op loop- en fietsroutes en op mobiliteitshubs en truckparkings. We streven ernaar dat mensen zich veiliger voelen als ze onderweg zijn. We streven naar veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water. Dit creëert mogelijkheden om stedelijk te verdichten in spoorzones. Wonen, werken en verblijven langs het spoor is een</p>

	<p>gezamenlijk opgave van het Rijk, vervoerders, ProRail en de Brabantse steden. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen.</p> <p><b>Hoofdpijn van de aanpak:</b> Het deelprogramma veilig bevat projecten en maatregelen die vooral prioriteit geven aan de bevordering van de verkeersveiligheid, mensgericht omdat meer dan 90% van alle ongevallen een mens gerelateerde oorzaak kennen.).</p> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten</b> Vergroten van de aandacht voor veilig en verantwoord verkeersgedrag via verkeerseducatie.</p> <p><b>Projecten 2024 voor aanvraag dekking Bijdrageregeling RMP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Dongen</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Gilze en Rijen</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Goirle</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Hilvarenbeek</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Loon op Zand</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Oisterwijk</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Lokaal Tilburg</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Regionaal</li> <li>• Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Waalwijk</li> </ul> <p><b>Projecten die passen bij het deelprogramma Veilig maar een andere dekking hebben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PRIOR Handhaving Hart van Brabant: waarbij gemeenten met de basisteams van de politie en team Verkeer (regionaal handhavingsteam) afspraken maken over handhavingsinzet politie gekoppeld aan oplossingen die door de gemeenten worden onderzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid.</li> <li>• De derde tranche van de Impulsregeling Verkeersveiligheid 2024.</li> <li>• Opstellen regionaal uitvoeringsprogramma SPV.</li> </ul> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma</li> <li>• Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om)</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Q1 2024: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.</li> </ul>
<p><b>Wijze van prioriteitsstelling</b></p>	<p><b>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkel-dag (RMP-cyclus):</b> In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN.</li> <li>2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2024.</li> <li>3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2024 wordt opgenomen.</li> <li>4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.</li> <li>5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB.</li> </ol> <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2024 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2024 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2024 kansrijk zijn (stap 2). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten kostentechnisch nader bekijken (stap 3) en nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p>
<p><b>Governance</b></p>	

<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</b>			
Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammatemam.  De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2024 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit: - provincie (gebiedsregisseur en interne coördinator mobiliteit) - B5 stad: Tilburg - kleine gemeente: Goirle - middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility - regio (externe coördinator mobiliteit)  Vanuit PNB wordt voor dit deelprogramma voor de afweging op verkeersveiligheid aan het RMP-coördinatieteam toegevoegd: - Trude Rietbveld, team verkeersveiligheid PNB  Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Grashoff – gemeente Tilburg		Op agendaniveau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• SmartwayZ.NL/rijk</li> <li>• Logistieke partners via Midpoint</li> <li>• Vervoerders en beheerders netwerken: OV, Arriva, NS, ProRail, RWS</li> </ul> Op projectniveau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsersbond</li> <li>• RWS</li> <li>• VVN</li> <li>• ANWB</li> <li>• TOG</li> <li>• Fietsforum</li> </ul>			
<b>Financieel - jaarschijf 2024</b>					
<b>Budget deelprogramma</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/ regio</b>	<b>Dekking – bijdrage Rijk (impulsregeling)</b>	<b>Dekking derden overig</b>	<b>Penvoerder</b>
Budget-totaal  € <b>719.798</b>  voor mensgericht bijdrageregeling	€ <b>565.838</b> via bijdrageregeling	€ <b>153.960</b>	-	-	2024 PNB voor projecten Verkeersveiligheid
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: - De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2024) - De geprioriteerde projecten worden in POHO mobiliteit in februari 2024 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.				
<b>Verantwoording</b>					
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).				

<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
<b>Projecten - jaarschijf 2024</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
	<b>PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling</b>		
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Dongen.	€ 32.759	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Gilze en Rijen.	€ 41.000	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Goirle.	€ 44.622	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Hilvarenbeek.	€ 27.443	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Loon op Zand.	€ 67.597	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Oisterwijk.	€ 28.650	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid lokaal Tilburg.	€ 312.536	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid regionaal Tilburg.	€53.132	2024
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Waalwijk.	€ 99.559	2024
	Opstellen regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid SPV	€ 12.500	2024
	<b>PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd</b>		
I	Project PRIOR Handhaving Hart van Brabant: waarbij gemeenten met de basisteams van de politie en team Verkeer (regionaal handhavingsteam) afspraken maken over handhavinginszetz politie gekoppeld aan oplossingen die door de gemeenten worden onderzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid.		2024
I	Opstellen regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2024/2025 (op basis van Regionale agenda verkeersveiligheid, de lokale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid en het nieuwe BVVP 2004-2007)		2024
I	Indienen projecten 3e tranche Impulsregeling Verkeersveiligheid SPV		2024

**Bijlage: Fiche governance**

<b>Organisatie deelprogramma</b>	<b>Betrokken organisaties</b>
Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.  De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2024 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit: - provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- B5 stad: Tilburg</li> <li>- kleine gemeente: Gilze en Rijen</li> <li>- middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker vanuit de regio: Governance zaken zullen worden opgepakt onder de hoede van de voorzitter van het portefeuillehouder overleg mobiliteit. De externe coördinator mobiliteit is gehuisvest bij de gemeente Tilburg. Tilburg treedt voor hem namens de regio op als opdrachtgever en beheert voor de regio het RAVV (Regionaal activiteitenfonds verkeer en vervoer). Op ambtelijk niveau zal de gemeente Tilburg vanuit die rol betrokken zijn bij verdere governance uitwerking en de vertaling ervan in nieuwe samenwerkingsafspraken.</p> <p>Namens de overige regiogemeenten nemen de gemeenten Dongen en Loon op Zand deel aan de voorbereiding (en evaluatie) van de samenwerking. Zij zullen bij de invulling van de nieuwe governance eveneens worden betrokken.</p>				
<b>Financieel - jaarschijf 2024</b>				
<b>Budget deel-programma</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking - bijdrage derden</b>	<b>Penvoerder</b>
- Budget-totaal € 130.000	€ 20.000	€ 110.000		Zie tekst onder Organisatie deelprogramma.
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2024)</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in eerste kwartaal 2024 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> </ul>			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).			
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op de volgende ontwikkeldag.			
<b>Projecten - jaarschijf 2024</b>				
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam en indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>	
I	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit GGA Hart van Brabant: Tilburg namens regio	€ 105.000		
I	Uitwerking gedeelde mobiliteit / nieuwe ov concessie	€ 25.000		

## Bijlage 1d Regionaal mobiliteitsprogramma West-Brabant

### Programma gebiedsgerichte aanpak 15 minuten-steden en 25 minuten-regio

#### Scope (omvang en reikwijdte)

Provincie en de regio West-Brabant werken samen vanuit de Samenwerkingsagenda Mobiliteit. De aanleiding hiervoor is meervoudig en vraagt om een krachtenbundeling van provincie en regiogemeenten om in samenhang én in samenwerking bij te dragen aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Samenhang is georganiseerd door mobiliteitsopgaven waar de regio voor gesteld staat, centraal te stellen. Vanuit de bundeling organiseren we de komende jaren de gezamenlijke -strategische en integrale- koers en ambitie voor de regionale mobiliteit. De uitvoering gaat via een programmatische samenwerking, waarin we steeds kijken welke lobby's, onderzoeken, experimenten en investeringsprojecten nodig zijn.

De Samenwerkingsagenda is de paraplu voor de samenwerking in West-Brabant. Voor de meerjarige focus is het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De uitvoeringsafspraken vormen het uitvoeringsprogramma en worden jaarlijks vertaald naar deelprogramma's. Met de deelprogramma's kan gebruik gemaakt worden van de bijdrageregeling van de provincie, uitvoeringsprogramma SmartwayZ.nl of andere bijdragemogelijkheden zoals rijks- of Europese programma's.

#### Regionale afspraken

#### Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP) stedelijke regio West-Brabant-West

##### Toelichting:

In het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant is afgesproken voor elke stedelijke regio in Brabant een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen op te stellen (inclusief kosten, financiering en fasering) dat de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per stedelijke regio kan accommoderen. Deze pakketten faciliteren de gewenste mobiliteitstransitie en de beoogde schaa sprong in het OV-systeem. In de andere stedelijke regio's in Brabant worden deze mobiliteitspakketten momenteel opgesteld.

De stedelijke regio West-Brabant-West is nog niet zo ver. In de Stedelijke Regio West-Brabant-West (SRWBW) wordt momenteel wel een Regionale Investeringsagenda (RIA) opgesteld. Vertrekpunt voor de RIA is onder meer de Verstedelijkingsstrategie stedelijk Brabant. In de RIA staan de ambities en maatregelen (interventies) die de regio nodig acht om de gewenste duurzame ontwikkeling mogelijk te maken. Onderdeel daarvan zijn maatregelen op vlak van mobiliteit. Op basis van de RIA en in afstemming met de Stedelijke regio Breda-Tilburg (en mogelijk andere regio's, zoals Zeeland) wil de regio in de komende tijd het gesprek gaan voeren met de provincie (en het Rijk) over de inhoud van het multimodaal mobiliteitspakket SRWBW. Voorgesteld wordt in de eerste helft van 2024 een multimodaal mobiliteitspakket SRWBW op te gaan stellen.

Voor de maatregelen in dit multimodale mobiliteitspakket geldt dat de mobiliteitseffecten toekomstvast zijn en dat maatregelen aanvullend en waar mogelijk versterkend zijn op de maatregelen voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties. Het samenhangend multimodaal mobiliteitspakket richt zich op:

- Het accommoderen van de verstedelijkingsopgave van de stedelijke regio West-Brabant-West door onder meer het creëren van meer nabijheid en daardoor het verminderen van vraag naar mobiliteit.
- Het versnellen van de mobiliteitstransitie door onder meer het stimuleren en realiseren van ruimte-efficiënte en duurzame vervoerswijzen (lopen, fietsen, deelmobiliteit en flexibel vervoer), het realiseren van een schaa sprong in het openbaar vervoersysteem (spoor, BRT/HOV) en het fietssysteem, het autoluwler maken van stadcentra en het verduurzamen van mobiliteit (zero-emissie).

Binnen dit mobiliteitspakket maken regio, provincie en Rijk gezamenlijk afwegingen over welke mobiliteitsprojecten het meest bijdragen aan brede welvaartsdoelen. Het pakket is naar verwachting medio 2024 gereed. Tijdens de Ontwikkeldag West-Brabant van november 2024 kunnen dan eerste afspraken worden gemaakt over de uitvoering en financiering van maatregelen.

De onderzoekskosten voor het opstellen van het meerjarig multimodaal mobiliteitspakket stedelijke regio West-Brabant-West worden voor €25.000 gecofinancierd door de provincie.

Tegelijk zijn er meer kansen dan ooit om dit stevig aan te pakken:

- Vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het Brabants Toekomstbeeld Fiets

- De transitie naar gedeelde mobiliteit met de ontwikkeling van mobiliteitshubs en deelmobiliteit
- Het toekomstbeeld OV 2040 met de zuidelijke hink-stap-sprong
- De minder-hinder inzet voor rijkswegprojecten vanuit Rijk en gezamenlijke gemeenten
- Externe veiligheid spoor
- Het MIRT onderzoek en de aanpak Goederencorridor Zuid
- Het verslimmingsprogramma van Zuid-Nederland, SmartwayZ.NL
- Het kwaliteitsnet landbouwverkeer
- Datagedreven werken
- Risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid

### **Gebiedsgericht organiseren**

In Regio West-Brabant werd voorheen gekozen om de uitwerking van de Samenwerkingsagenda te organiseren vanuit vier gebiedsgerichte focusgebieden met verschillende kenmerken en opgaven (Sterke Stedenrij, Vitaal Platteland, Noord-Zuid Corridor en Internationale Knoop Breda).

In het RMP 2024 wordt echter een andere indeling gebruikt, namelijk van de 15 minuten-stad en 25 minuten-regio.

### **Het gedachtegoed van de 15 minuten-stad**

De 15 minuten-stad is oorspronkelijk een planologisch concept bedacht door de Frans-Colombiaanse stedenbouwkundige Carlos Moreno. Volgens het concept zou iedere stedeling toegang moeten hebben tot winkels, werkgelegenheid, onderwijs, zorg, groen, sport- en cultuurfaciliteiten op maximaal vijftien minuten fiets- of wandelafstand. Belangrijkste voordelen zijn dat hiermee a) de nood aan transportmogelijkheden vermindert, wat beter is voor het klimaat en voor de leefomgeving, b) dat het zich te voet of per fiets verplaatsen goed is voor de lichamelijke gezondheid en het welzijn van de mens en c) dat alles kort bij de hand hebben veel tijd en geld bespaart. Belangrijk uitgangspunt is dat auto's wel onderdeel uitmaken van de 15 minuten-stad, maar zeker niet de schaal of vorm bepalen. De tijdseenheid van een kwartier is dus op basis van afgelegde afstand per voet of fiets. Anders kan elke moderne stad reeds als 15 minuten-stad worden gezien.

### **Uitbreiding naar de 25 minuten-regio**

De 15 minuten-stad heeft de focus op de stedelijke omgeving. Om ook een streven voor de niet-stedelijke delen van de regio te hebben, heeft de regio West-Brabant de '25 minuten-regio' geïntroduceerd. Deze maat komt niet uit de lucht vallen; de gemiddelde reisduur per verplaatsing van een Nederlander is circa 25 minuten, al jarenlang (bron CBS Statline). Met andere woorden, een reiziger is bereid, ook in het 'buitengebied', om deze tijd te besteden.

### **De toepassing in de regio West-Brabant**

De Regio West-Brabant beoogt deze indeling in te zetten om het beleid van duurzame mobiliteit te operationaliseren en meetbaar te maken. Niet als rigide, absoluut toetscriterium, maar als instrument om objectief te kunnen oordelen en onderscheiden waar de bestaande netwerken en verbindingen op orde zijn en waar de (potentiële) reiziger in de regio onvoldoende alternatieven heeft om te reizen per openbaar vervoer en/of fiets vanuit diverse herkomsten in de regio en/of naar belangrijke bestemmingen binnen de regio.

De 'Position Paper - Sterke steden West-Brabant' van maart 2021 geeft de beleidsmatige aanzet en invulling. "Een krachtige stedelijke regio waarin wonen, werkgelegenheid, voorzieningen, groen en de verschillende stadscentra binnen 15 minuten te bereiken zijn. De samenleving vindt nabijheid van groen, voorzieningen, onderwijs en werk steeds belangrijker voor de leefbaarheid. Een reisafstand van 15 minuten is daarvoor een gangbare maat. De Sterke Steden zijn onderling binnen 15 minuten bereikbaar en zijn daarmee een ideaal gebied om meer met elkaar te delen en gebruik te maken van elkaars aanbod, de Borrowed size. Binnen de steden-as worden top-voorzieningen en de kracht van de burenbuurt ('geleend'). Met het optimaal benutten van het OV Netwerk, het intensiveren van binnenstedelijke locaties en het verbeteren van verblijfskwaliteit en fietskwaliteit in de binnensteden kan de 15 minuten-stad worden versterkt. Met een impuls in het regionale fietsnetwerk met goede stad-land verbindingen, ontstaat er een krachtige, vitale en gezonde leefomgeving. De gezamenlijke kracht van de Sterke Steden zit in deze verbinding tussen de steden. Als één verbonden stad hebben de Sterke Steden een complementair en divers voorzieningenaanbod dat functioneert op meerdere schaalniveaus."

Concreet, de doorvertaling van het principe voor de regio: de onderlinge steden zijn idealiter multimodaal bereikbaar en het openbaar vervoer zorgt dat de onderlinge steden binnen 15 minuten bereikbaar zijn *per spoor of met hoogwaardige busverbinding*. De term 25 minuten regio is gericht op *de inwoners en reizigers in de buitengebieden*. Streven is dat zij de mogelijkheid hebben om binnen 25 minuten *met OV / deelmobiliteit via hubs of andere knooppunten op dezelfde (spoor)verbindingen aan te sluiten en in de stad zelf te komen... of... binnen 25 minuten op een primair knooppunt van het (H)OV-netwerk kunnen komen*.

### Andere regionale afspraken

- Voor Gedeelde Mobiliteit zijn de volgende onderwerpen met totale beschikbare bijdrage als volgt (de bedragen gelden niet per deelprogramma, maar zijn totalen voor de gehele regio):
  - o Projectgeld gedeelde mobiliteit. In 2024 is € 416.508 beschikbaar vanuit het projectengeld Gedeelde Mobiliteit voor cofinanciering. Deze middelen hebben als doel om integratie doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit te stimuleren. Hierbij gaat het om het volgende type projecten: concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen, doorontwikkeling van de eigen organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi) en verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.
  - o Mobiliteitshubs: In 2023 is een bedrag van €100.000 beschikbaar gesteld voor een aantal kleine maatregelen op mobiliteitshubs als cofinanciering (50%). Dit gaat dan om fietskluisen, watertappunten en indien er potentie is ook deelmobiliteit. Er zijn in 2023 nog geen concrete voorstellen aangeleverd vanuit de regio en gemeenten voor besteding van dit bedrag. Daarom wordt het bedrag verlengd met een jaar en geldt dit ook voor 2024.
- Voor wat betreft fietsprojecten blijft de provinciale inzet rondom snelfietsroutes gehandhaafd. Onderzoeksbijdragen die zijn opgenomen in het RMP moeten nog worden geconcretiseerd na offerte en/of opdracht en gaat uit van initiatief vanuit de betreffende gemeente om het onderzoek in samenwerking met de provincie op te zetten en op basis van 50% financiering door de gemeente en 50% financiering door de provincie. Ook gaan we in 2024 als concretisering van het Brabants Toekomstbeeld Fiets met de regio's het zogenoemde Hoofd fietsnetwerk Brabant vaststellen. In 2024 willen we met de regio's de Schaalsprong Fiets verankeren in de MMMP's. Fietsstimulering komt ook in 2024 weer in aanmerking voor cofinanciering uit RMP. Het zou geweldig zijn als Ons Brabant Fietst in 2024 in alle regio's mooie acties kan ontplooiën om meer Brabanders vaker op de fiets te krijgen.
- In 2020 en 2021 zijn in de RMP's afspraken gemaakt over digitalisering mobiliteit over de termijn 2020 – 2023. Dit besloeg vooral de inzet van partners op bepaalde data-initiatieven, aangezien de financiële middelen via de krachtenbundeling Smart Mobility geregeld waren. De opgave krachtenbundeling loopt eind 2023 af, waarbij nu wordt ingezet op het structureel borgen (en financieren) van digitalisering na 2023. 2024 is daarbij een transitiejaar, de programmaraad Smartwayz heeft reeds besloten de overblijvende middelen uit de periode 2020 – 2023 beschikbaar te houden voor 2024. Het voorstel is om de afspraken over de inzet van partners ten aanzien van digitalisering mobiliteit ook in 2024 te continueren, conform afspraken uit 2021. Er zijn in 2024 geen aanvullende financiële middelen benodigd uit het RMP.
- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Doel hiervan is voldoende laadinfrastructuur te realiseren, zodat dit geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch rijden. Als uitwerking van de NAL werken de provincies Noord-Brabant en Limburg sinds 2020 gezamenlijk aan dit dossier op basis van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid. Een van de belangrijkste afspraken is dat provincies gemeenten zoveel mogelijk faciliteren in de uitrol van laadinfrastructuur voor alle vormen van elektrisch rijden. Op basis daarvan zijn in het plan van aanpak voor de RAL Zuid meerdere actielijnen onderkend, waaronder:
  1. *Collectieve aanpak laadinfrastructuur*  
Van decentrale overheden wordt verwacht om een actieve en faciliterende rol te nemen bij grootschalige en proactieve uitrol van publieke laadinfrastructuur. Om deze rol te kunnen vervullen is er een collectieve aanpak voor laadinfrastructuur opgezet door beide provincies. Deze collectieve aanpak bestaat uit vijf onderdelen:
    - o Een plankaart met de potentiële locaties voor publieke laadinfrastructuur;
    - o Een monitoringstool met daarin de gebruiksgegevens van de laadpalen;
    - o Een realisatieportaal/workflowtool om de realisatieprocessen bij te houden;
    - o Een participatietool om inwoners te betrekken;
    - o Een collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur en bijbehorende plaatsingsstrategie.

De Europese aanbesteding die momenteel in voorbereiding is (Fase B3) moet naadloos aansluiten op het aflopen van de plaatsingstermijn in de huidige concessie (Fase B2) per 20 juli 2024. De overige onderdelen van de collectieve aanpak worden in de tussenliggende periode opgeleverd en bij gemeenten aangeboden.
  2. *Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid*  
Om gemeenten te faciliteren in het opstellen van visie en beleid voor laadinfrastructuur is het Expertisecentrum laadinfrastructuur RAL Zuid opgericht: [www.ralzuid.nl](http://www.ralzuid.nl). Het expertisecentrum ondersteunt gemeenten onder andere met kennisdocumenten, bijeenkomsten en als helpdesk. Op deze manier kunnen ook gemeenten met beperkte capaciteit effectief en



efficiënt invulling geven aan de opgave en de benodigde stappen zetten om invulling te geven aan hun wettelijke taken.

### 3. *Innovatie- en ontwikkelagenda*

De NAL gaat over laden met hoge en lagere laadsnelheden, op openbaar en op privaat terrein en voor personenvoertuigen, bestelvoertuigen, vrachtvervoer, scheepvaart, bouw materieel en touringbussen. Omdat dit gedeeltelijk onontgonnen terrein is brengt dit veelal technische, juridische, organisatorische en financiële vraagstukken met zich mee. Jaarlijks werkt RAL Zuid waar mogelijk samen met samenwerkingspartners in de regio en op nationaal niveau aan de innovaties en ontwikkelingen die nodig zijn om knelpunten weg te nemen. In de komende zes maanden wordt onder andere gewerkt aan een handreiking voor gemeentelijk snellaadbeleid met bijbehorend juridisch instrumentarium, een aanpak voor (logistieke) bedrijventerreinen met daarin een verbindende rol voor de provincie, en een verdere verbreding van databeheer en monitoring rondom prognosedata, planinformatie en laadpalen-data. Tot die tijd is het verstandig terughoudend met snelladen in gemeenten te zijn, omdat dit ten koste kan gaan van aansluitcapaciteit op het net voor nieuwe woningen en bedrijven.

De Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid is met nadruk een samenwerking. Gemeenten, het Rijk, de netbeheerder, kennisinstellingen, belangenorganisaties en marktpartijen worden allemaal opgeroepen om samen met de provincies te werken aan de uitrol van de laadinfrastructuur die nodig is om aan de laadbehoefte te voldoen.

## Beoogd resultaat of effect

### *Mobiliteitspeerpunt 1: Betrouwbaar multimodaal netwerk.*

- Sluipverkeer op onderliggend wegennet tegengaan. Toenemende verkeersdruk, logistieke stromen en incidenten vergroten het aantal route keuzes over het onderliggende wegennet.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid met het oog op functiemenging van een relatief groot aandeel fietsverkeer (school en recreatie) en agrarisch verkeer.
- Bereikbaarheid van voorzieningen en bedrijventerreinen verbeteren. Blijvende dominantie van autoverkeer en piekbelasting tegengaan, ook multimodaal, zoals het stimuleren van werkgevers-aanpakken.
- Bereikbaarheid van de regio voor loonwerkers en agrariërs verbeteren.
- Knelpunten verbeteren ten behoeve van de leefbaarheid en veiligheid.
- Functiemenging tegengaan op hoofdroutes voor de fiets en veel gebruikte recreatieve routes.
- Minder-Hinder A27 gedragsbeïnvloeding tijdens werkzaamheden met inzet op structurele effecten.
- Inzetten op het gebruik van de fiets door het beter benutten en uitbreiden van bestaande netwerken.

### *Mobiliteitspeerpunt 2: Gedeelde Mobiliteit.*

- OV laagdrempelig en aantrekkelijk maken voor reizigers. Met name daar waar geen sterke OV-lijnen aanwezig zijn.
- Inrichten of verbeteren van lokale hubs.
- Nieuwe initiatieven voor gedeelde mobiliteit met potentie aanjagen

In de doorontwikkeling Regionaal Mobiliteitsprogramma 2024-2028 aan de hand van de gebiedsgerichte werkwijze worden ook gezamenlijke indicatoren bepaald die vanuit een monitoring en evaluatie in beeld kunnen brengen op welke manier activiteiten, maatregelen en projecten kunnen bijdragen aan de opgaven en daaruit gedestilleerde mobiliteitspeerpunten.

## Beoogde projecten en activiteiten

De generieke en gebied specifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden voor de 25 minuten regio, zijn in dit deelprogrammatische opgenomen. Voor Regio West-Brabant zijn we bezig de inhoudelijke opbouw per deelprogramma verder vorm te geven. Dit doen we door aan de hand van de hierboven benoemde opgaven verder te bouwen aan het Regionale Mobiliteitsprogramma vanuit de gebiedsgerichte werkwijze. Op basis van de aangeleverde "kansrijke projecten" tijdens de agenderingsfase is een Uitvoeringsprogramma 2023 opgesteld. Deze is hieronder verwerkt en vertaald.

### **Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader Mobiliteit**

Het gebiedsteam heeft op basis van de aangedragen "kansrijke projecten" drie stappen van het Afweegkader doorlopen:

1. Agenderen
2. Prioriteren
3. Programmeren

#### Stap 1: agenderen

Vanuit de gebiedstafel zijn projecten van onderop opgehaald. Bij elke aanvraag is bepaald of de aanvraag past bij het gezamenlijke RMA en het RMP 2023-2027.

**Stap 2: prioriteren**

In een gezamenlijke werksessie zijn op basis van de projecten de samenhangende maatregelpakketten vastgesteld. De maatregelpakketten zijn bepalend om te prioriteren en hoe het bijdraagt aan de doelen ambities uit het RMA. Daarnaast is gekeken naar uitvoering in 2024.

Naast de maatregelpakketten is op basis van de strategische hoofdlijn verkeersveiligheid van de provincie, gekozen om verkeersveiligheid apart te prioriteren en programmeren.

**Stap 3: programmeren**

De projecten uit de maatregelpakketten zijn geprogrammeerd op basis van de uitvoering en passend binnen de lopende processen die de maatregelpakketten versterken.

Regio en provincie spreken af:

- De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.
- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.
- De provinciale bijdrage is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de kansrijke projecten waar relevant onder de voorwaarden zoals door de provincie gesteld.
- Het gebiedsteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.

Governance	
Organisatie deelprogramma	Betrokken organisaties
<p><i>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):</i> De uitvoering van het deelprogramma wordt gecoördineerd vanuit het gebiedsteam, via de deelnemende gemeenten aan de gebiedstafel. Gedurende het jaar blijft het gebiedsteam in samenwerking met de gebiedstafels het deelprogramma updaten en door ontwikkelen. Gericht op het realiseren van de maatregelen. Dit betekent drie verschillende rollen voor het gebiedsteam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het Gebiedsteam coördineert het halfjaarlijks updaten van het programma en voortgang melden.</li> <li>• Het Gebiedsteam is verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het Mobiliteitsprogramma naar een integraal meerjarig adaptief gebiedsgericht programma voor mobiliteit in afstemming met en als 'jaarschijf' van het nog op te stellen MMMP vanaf 2025.</li> </ul> <p>Het Gebiedsteam voert regie over de gebiedsgerichte realisatie van deelprogramma's - realisatie vindt gebiedsgericht in de focusgebieden plaats.</p>	<p><i>Op agendaniveau:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SmartWayZ.NL</li> <li>• Transitiestrategie Gedeelde Mobiliteit West-Brabant</li> <li>• Doorontwikkeling KCV</li> <li>• Actieprogrammama regio West-Brabant</li> <li>• Mobiliteitsdeal Breda</li> <li>• Goederencorridors Zuid en Oost/Zuidoost</li> </ul> <p><i>Op projectniveau:</i> Voornamelijk gemeenten en provincie in de uitvoering</p> <p><i>Toelichting provinciale bijdrage:</i> De provinciale bijdrage is verdeeld in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bijdrageregeling</li> <li>• De fondsen voor projecten in het kader van gedeelde mobiliteit in West-Brabant.</li> </ul>

Financiën jaarschijf 202 4							
Budget	Dekking - bijdrage gemeenten/regio		Dekking – bijdrage provincie	Dekking - bijdrage derden			
€ 978.500	PM		€ 231.250				
Opgevoerde projecten - jaarschijf 202 4							
Soort Project	Indiener	Projectnaam	Investering	Bijdrage provincie	Bijdrage indiener	Bijdrage Rijk	Planning
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby							
I	Halderberge	N640 – aanpak vrachtsluipverkeer	€ 50.000				

O	Bergen op Zoom	Fietsparkeren in de binnenstad	€ 25.000				
O	Bergen op Zoom	Deelmobiliteit	€ 15.000				
L	Bergen op Zoom	Externe veiligheid spoor	€ 30.000				
O	Bergen op Zoom	Regionaal fietsroutenetwerk	€ 25.000				
I	Breda	Busbuffer 5Tracks/Cross-Mark	€ 250.000				
I	Drimmelen	OV-opstapdag 2024	€ 6.000				
O	Roosendaal	Deelmobiliteit	€ 15.000				
L	Roosendaal	Versnelde treinverbinding Antwerpen-Roosendaal	€ 45.000				
O	Roosendaal	Slimme mobiliteit / iVRI's	€ 50.000				
O	Roosendaal	Onderzoek naar de effecten van Micromobiliteit op de regio	€ 50.000				
O	Roosendaal	Onderzoek bereikbaarheid bedrijventerreinen	€ 25.000				
I	Steenbergen	Opwaarderen mobiliteits-hub Dinteloord	€ 80.000				
O	Steenbergen	Onderzoek gebruik en opstellen plan van aanpak fiets- en wandelroutes	€ 22.500				
O	Woensdrecht	Deelmobiliteit	€ 15.000				
O	Woensdrecht	Haalbaarheidsstudie SFR Bergen op Zoom - Hoogerheide - Antwerpen	€ 75.000				
I	RWB	Proceskosten RMP	€ 220.000				
O	Alphen-Chaam	Ulicotenseweg Chaam	€ 25.000				

**Deelprogramma Verkeersveiligheid**

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope (omvang en reikwijdte)</b>                  Provincie en de regio West-Brabant werken samen vanuit de Samenwerkingsagenda Mobiliteit. De aanleiding hiervoor is meervoudig en vraagt om een krachtenbundeling van provincie en regiogemeenten om in samenhang én in samenwerking bij te dragen aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Samenhang is georganiseerd door mobiliteitsopgaven waar de regio voor gesteld staat, centraal te stellen. Vanuit de bundeling organiseren we de komende jaren de gezamenlijke -strategische en integrale- koers en ambitie voor de regionale mobiliteit. De uitvoering gaat via een programmatische samenwerking, waarin we steeds kijken welke lobby's, onderzoeken, experimenten en investeringsprojecten nodig zijn.</p> <p>De Samenwerkingsagenda is de paraplu voor de samenwerking in West-Brabant. Voor de meerjarige focus is het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De uitvoeringsafspraken vormen het uitvoeringsprogramma en worden jaarlijks vertaald naar deelprogramma's. Met de deelprogramma's kan gebruik gemaakt worden van de bijdrageregeling van de provincie, uitvoeringsprogramma SmartwayZ.nl of andere bijdragemogelijkheden zoals rijks- of Europese programma's.</p> <p><b>Deelprogramma Verkeersveiligheid</b>                  De basis voor het deelprogramma verkeersveiligheid wordt gevormd door het Regionaal Verkeersveiligheidsplan (RVVP). Dit als regionale doorvertaling van het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) dat momenteel wordt geactualiseerd en begin 2024 wordt opgeleverd. Het (geactualiseerde) BVVP bevat landelijke en provinciale speerpunten ten aanzien van verkeersveiligheid, met onderscheid naar doelgroepen en risico's. Na oplevering volgt logischerwijs een actualisatie van het RVVP. Hiermee wordt geborgd dat zowel infrastructuurele maatregelen op aandachtswegen en -fietspaden als mensgerichte maatregelen (educatie en campagnes) voor specifieke doelgroepen zo efficiënt mogelijk bijdragen aan de verkeersveiligheidsdoelen.</p>
---------------------	--

	<p>Voor wat betreft het meefinancieren van mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen zal de provincie in 2024 enkel bijdrageverzoeken honoreren voor verkeerseducatieprojecten op basisscholen en middelbare scholen, te weten Brabant Verkeersveiligheid Label (BVL) en Totally Traffic (TT). De totale bijdrage per regio wordt bepaald op basis van het totale bedrag van aanvragen in alle regio's. Dit bepaalt uiteindelijk ook de maximale bijdrage per mensgerichte maatregel. Afgelopen jaren was dit 80% van de investeringskosten.</p> <p>In de regio wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Elk jaar weer voeren de regiogemeenten infrastructurele maatregelen uit resulteren in een veiligere inrichting van de wegen en fietspaden.</p> <p>In het RMP 2024 zijn in het deelprogramma Verkeersveiligheid alle infrastructurele en mensgerichte maatregelen opgenomen die de verkeersveiligheid verbeteren. Dit zijn uitvoeringsgereed zijnde infrastructurele maatregelen die bijdragen aan de inpassingen van zwaar verkeer, de veiligheid van de fietser verbeteren of simpelweg een veilige(re) weginrichting bewerkstelligen. Daarbij moet worden benoemd dat voor infrastructurele maatregelen tevens in verschillende tranches de impulsregeling verkeersveiligheid van het Rijk van toepassing voor cofinanciering. Medio 2024 wordt een volgende tranche opgesteld. Vanuit de provincie en de regio wordt actief gestuurd op het maximaliseren van de inzet van de impulsregeling zodat vanuit het RMP zoveel mogelijk maatregelen in samenwerking kunnen worden gefinancierd.</p> <p><b>Beoogde projecten en activiteiten</b></p> <p>De generieke en gebied specifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden, zijn in het Regionale Mobiliteitsprogramma opgenomen. Voor de regio West-Brabant zijn we bezig de inhoudelijke opbouw per deelprogramma verder vorm te geven. Dit doen we door van onderop verder te bouwen aan het Regionale Mobiliteitsprogramma vanuit de gebiedsgerichte werkwijze. Op basis van de aangeleverde "kansrijke projecten" tijdens de agenderingsfase is een Uitvoeringsprogramma 2024 opgesteld. Deze is hieronder verwerkt en vertaald.</p>
<p><b>Wijze van prioriteitstelling</b></p>	<p><b>Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader Mobiliteit</b></p> <p>Het gebiedsteam heeft op basis van de aangedragen "kansrijke projecten" drie stappen van het Afweegkader doorlopen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Agenderen</li> <li>2. Prioriteren</li> <li>3. Programmeren</li> </ol> <p><u>Stap 1: agenderen</u></p> <p>Vanuit de gebiedstafels zijn projecten van onderop opgehaald. Bij elke aanvraag is bepaald of de aanvraag past bij het gezamenlijke RMA en het RMP, jaarschijf 2024.</p> <p><u>Stap 2: prioriteren</u></p> <p>In een gezamenlijke werksessie zijn op basis van de projecten de samenhangende maatregelpakketten vastgesteld. De maatregelpakketten zijn bepalend om te prioriteren en hoe het bijdraagt aan de doelen ambities uit het RMA. Daarnaast is gekeken naar uitvoering in 2023.</p> <p>Naast de maatregelpakketten is op basis van de strategische hoofdlijn verkeersveiligheid van de provincie, gekozen om verkeersveiligheid apart te prioriteren en programmeren. De prioritering van de verkeersveiligheidsprojecten in gedaan aan de hand van het RVVP, zijn het aandachtsteken en passen ze binnen de campagne kalender. En is het uitvoering in 2024.</p> <p><u>Stap 3: programmeren</u></p> <p>Op basis van de projecten die in 2023 in uitvoering gaan en die in het RVVP als aandachtsweg/-fietspad zijn opgenomen en/of onderdeel van de campagnekalender. De volgende stap is op basis van de risicoanalyse te komen tot programmeren voor de bijdrage van de provincie en richting de impulsregeling van het Rijk. Hiervoor organiseert de regio op een expertteam, waarbij de provincie verzocht wordt expertise bij te dragen.</p>
<p><b>Wijze van beschikbaar stellen</b></p>	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De provinciale bijdragen in 2024 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>• De provinciale bijdrage is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de kansrijke projecten waar relevant onder de voorwaarden zoals door de provincie gesteld.</li> <li>• Het gebiedsteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> </ul>
---

Governance	
Organisatie deelprogramma	Betrokken organisaties
<p><i>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):</i> De uitvoering van het deelprogramma wordt gecoördineerd vanuit het gebiedsteam, via de deelnemende gemeenten aan de gebiedstafel. Gedurende het jaar blijft het gebiedsteam in samenwerking met de gebiedstafels het deelprogramma updaten en door ontwikkelen. Gericht op het realiseren van de maatregelen. Dit betekent drie verschillende rollen voor het gebiedsteam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het Gebiedsteam coördineert het halfjaarlijks updaten van het programma en voortgang melden.</li> <li>• Het Gebiedsteam is verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het Mobiliteitsprogramma naar een integraal meerjarig adaptief gebiedsgericht programma voor mobiliteit in afstemming met en als 'jaarschijf' van het nog op te stellen MMMP vanaf 2025.</li> <li>• Het Gebiedsteam voert regie over de gebiedsgerichte realisatie van deelprogramma's - realisatie vindt gebiedsgericht in de focusgebieden plaats.</li> </ul>	<p><i>Op agendaniveau:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerking SPV rijk</li> <li>• Uitwerking Brabants verkeersveiligheidsplan</li> <li>• RVVP</li> <li>• Brabantse verkeersveiligheidsprogramma's BVL, TT en TT-projecten</li> <li>• Actieprogramma regio West-Brabant</li> </ul> <p><i>Op projectniveau:</i> Voornamelijk gemeenten en provincie in de uitvoering.</p> <p><i>Toelichting provinciale bijdrage:</i> De provinciale bijdrage wordt verdeeld voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bijdrage voor verkeerseducatie BVL en TT</li> </ul>

Financiën jaarschijf 2024							
Investerings	Dekking - bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage provincie	Dekking - bijdrage derden				
Infrastructuur € 27.797.500	PM	€ 0	PM				
Mensgericht BVL en TT € 771.575	€ 154.315	€ 617.260	€ 0				
Mensgericht overig € 282.145	€ 56.426	€ 225.716	€ 0				
<b>Totaal € 28.851.220</b>	<b>€ 210.744</b>	<b>€ 842.976</b>	<b>PM</b>				
Opgevoerde projecten - jaarschijf 2024							
Soort Project	Indiener	Projectnaam	Investering	Bijdrage provincie	Bijdrage indiener	SPV ja/nee	Planning
Mensgericht of Infra							
Infra	Alphen-Chaam	Ulicotenseweg Chaam	€ 25.000				
Infra	Altena	Kruispunt Midgraaf - Duijlweg in Almkerk	€ 200.000				
Infra	Altena	Verkeersveiligheid Perzikstraat in Wijk en Aalburg	€ 150.000				
Infra	Altena	Fietspad Nathalsweg in Hank	€ 1.000.000				
Infra	Altena	Zwaar verkeer buiten kern Hank	€ 4.600.000				
Infra	Altena	Fietspad Kurenpolderweg Hank	€ 200.000				
Infra	Altena	Aanpak sluijverkeer Nieuwendijk	€ 80.000				

Infra	Altena	Aanpak sluijverkeer Dussen	€ 80.000				
Infra	Altena	Aanpak sluijverkeer Hank	€ 60.000				
Infra	Altena	Verkeersveiligheid Parallelweg Giessen kruisingen	€ 500.000				
Infra	Altena	Verkeersveiligheid Rijksstraatweg Sleeuwijk	€ 60.000				
Infra	Altena	Verkeersveiligheid Raadhuis- straat Eethen	€ 50.000				
Infra	Altena	Fietspad land Wiep in Werken- dam	€ 500.000				
Infra	Altena	Kruispunt Langestraat/Polstraat Wijk en Aalburg	€ 200.000				
Infra	Altena	Veilige schoolzones	€ 72.500				
Infra	Baarle-Nassau	30-km/u maatregelen kern Baarle	€ 50.000				
Infra	Baarle-Nassau	Snelheidsremmende maatrege- len Dorpsstraat Ulicoten	€ 45.000				
Infra	Bergen op Zoom	Toekomstbestendige Theodorus- haven	€ 500.000				
Infra	Bergen op Zoom	Toekomstbestendig maken krui- sing Boutershemstraat - Zuid / Westsingel	€ 450.000				
Infra	Breda	Westerhagelaan/Elleboog	€ 750.000				
Infra	Breda	Kapittelweg (linksaffer)	€ 300.000				
Infra	Breda	Bruggen over de Singel	€ 800.000				
Infra	Breda	Fietsroute Haagse Beemden	€ 250.000				
Infra	Breda	Kruispunt Heksenwiellaan/Emer- parklaan	€ 600.000				
Infra	Breda	Kruispunt Loevesteijnstraat/Ma- thenessestraat/Valkenierslaan	€ 450.000				
Infra	Drimmelen	Hub Wagenberg	€ 420.000				
Infra	Drimmelen	Verbeteren fietsveiligheid Wagen- bergsebaan - Zwaluwsedijk	€ 450.000				
Infra	Drimmelen	Verlengen Beverpad richting kern Lage Zwaluwe	€ 500.000				
Infra	Drimmelen	Realiseren rotonde Godfried Schalckenstraat - Haasdijk	€ 690.000				
Infra	Drimmelen	Bypass Zoutendijk	€ 1.000.000				
Infra	Etten-Leur	Aanleg rotonde Oude Grind - Hoevenseweg	€ 1.200.000				
Infra	Etten-Leur	Verbetering rotonde Hoevenseweg - Concordialaan in Etten- Leur	€ 1.000.000				
Infra	Etten-Leur	Aanleg rotonde Kattestraat in Et- ten-Leur	€ 1.000.000				
Infra	Geertruidenberg	Reconstructie kruising Stations- weg - Gasthuisstraat	€ 1.000.000				
Infra	Geertruidenberg	Oversteekbaarheid Oude Stads- weg	€ 30.000				
Infra	Halderberge	Herinrichting Kruislandsweg (Oud Gastel)	€ 2.100.000				
Infra	Moerdijk	Verkeersveiligheidsmaatregelen Zevenbergseweg	€ 60.000				
Infra	Moerdijk	Verkeersveiligheidsmaatregelen Vlinderbuurt	€ 60.000				

Infra	Moerdijk	Kleine infrastructurele maatregelen verkeersveiligheidsplan	€ 130.000				
Infra	Moerdijk	Verkeersveiligheid Steenweg in Moerdijk (fase 2)	€ 260.000				
Infra	Oosterhout	Reconstructie burgemeester Holthoerplan	€ 4.400.000				
Infra	Oosterhout	Statendamweg verbeteren verkeersveiligheid	€ 500.000				
Infra	Steenbergen	Studie inrichten buurtschappen	€ 15.000				
Infra	Steenbergen	Reconstructie Gastelseweg Kruisland	€ 250.000				
Infra	Steenbergen	Studie verkeersveilige schoolomgevingen	€ 7.500				
Infra	Steenbergen	Kapelaan Kockstraat in Steenbergen	€ 170.000				
Infra	Steenbergen	Kruising Wipstraat - Molenweg in Steenbergen	€ 220.000				
Infra	Steenbergen	Westdam in Steenbergen	€ 60.000				
Infra	Zundert	Herinrichting Kl. Zundertseweg - Past. van Vessemstr.	€ 800.000				
Infra	Zundert	Herinrichting Molenstraat - Wernhoutseweg	€ 100.000				
Mensgericht	Alphen-Chaam	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 10.000				
Mensgericht	Altena	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 58.000				
Mensgericht	Altena	Totally Traffic (TT)	€ 10.000				
Mensgericht	Altena	Diverse mensgerichte maatregelen	€ 30.000				
Mensgericht	Altena	ValOpShop	€ 3.550				
Mensgericht	Baarle-Nassau	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 5.800				
Mensgericht	Baarle-Nassau	Totally Traffic (TT)	€ 2.500				
Mensgericht	Bergen op Zoom	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 69.836				
Mensgericht	Bergen op Zoom	Totally Traffic (TT)	€ 6.750				
Mensgericht	Bergen op Zoom	Ik ben... mobiel zonder mobiel	€ 10.305				
Mensgericht	Bergen op Zoom	Groen Licht!	€ 7.500				
Mensgericht	Breda	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 160.000				
Mensgericht	Breda	Totally Traffic (TT)	€ 12.500				
Mensgericht	Breda	Overige mensgerichte maatregelen	€ 40.000				
Mensgericht	Breda	Doortrappen	€ 20.570				
Mensgericht	Breda	ValOpShop	€ 7.100				
Mensgericht	Drimmelen	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 20.000				
Mensgericht	Drimmelen	Scootmobielcursus	€ 4.000				
Mensgericht	Drimmelen	Opfriscursus auto	€ 4.000				
Mensgericht	Drimmelen	E-fietstraining	€ 3.500				
Mensgericht	Drimmelen	Veilig met (land)bouwverkeer	€ 3.750				
Mensgericht	Drimmelen	Doortrappen	€ 3.500				
Mensgericht	Etten-Leur	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 45.000				

Mensgericht	Etten-Leur	Totally Traffic (TT)	€ 2.500				
Mensgericht	Etten-Leur	Opfriscursus senioren VVN	€ 10.000				
Mensgericht	Etten-Leur	Groen Licht!	€ 10.000				
Mensgericht	Etten-Leur	ValOpShop	€ 3.500				
Mensgericht	Geertruidenberg	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 30.500				
Mensgericht	Geertruidenberg	Totally Traffic (TT)	€ 2.500				
Mensgericht	Halderberge	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 23.000				
Mensgericht	Halderberge	Totally Traffic (TT)	€ 5.000				
Mensgericht	Moerdijk	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 35.000				
Mensgericht	Moerdijk	Totally Traffic (TT)	€ 20.000				
Mensgericht	Moerdijk	Groen Licht!	€ 10.000				
Mensgericht	Moerdijk	Overige mensgerichte maatregelen	€ 3.500				
Mensgericht	Oosterhout	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 54.000				
Mensgericht	Oosterhout	Totally Traffic (TT)	€ 5.000				
Mensgericht	Roosendaal	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 87.000				
Mensgericht	Roosendaal	Totally Traffic (TT)	€ 5.000				
Mensgericht	Roosendaal	Ik ben... mobiel zonder mobiel	€ 10.305				
Mensgericht	Rucphen	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 26.000				
Mensgericht	Rucphen	Totally Traffic (TT)	€ 10.000				
Mensgericht	Steenbergen	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 22.383				
Mensgericht	Steenbergen	Totally Traffic (TT)	€ 2.500				
Mensgericht	Steenbergen	Doortrappen	€ 5.000				
Mensgericht	Steenbergen	Overige mensgerichte maatregelen	€ 30.000				
Mensgericht	Steenbergen	Jongleren in het verkeer	€ 12.000				
Mensgericht	Steenbergen	ValOpShop	€ 3.550				
Mensgericht	Woensdrecht	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 14.306				
Mensgericht	Woensdrecht	Totally Traffic (TT)	€ 2.500				
Mensgericht	Woensdrecht	Ik ben... mobiel zonder mobiel	€ 10.305				
Mensgericht	Woensdrecht	Burgeractivatie via VVN	€ 5.000				
Mensgericht	Zundert	Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€ 19.000				
Mensgericht	Zundert	Totally Traffic (TT)	€ 5.000				
Mensgericht	Zundert	Overige mensgerichte maatregelen	€ 10.000				
Mensgericht	RWB	Brom Effe Normaal	€ 21.160				

## Toelichting behorende bij de Bijdrageregeling regionale mobiliteitsprogramma's Noord-Brabant 2024

### I. Algemeen deel

#### Achtergrond



De provincie Noord-Brabant heeft in het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030 een koers uitgezet om samen met haar partners Brabant klaar te maken voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dat is nodig om de transitie naar een veilig, samenhangend, robuust en betrouwbaar, voor iedereen toegankelijk en schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem te versnellen.

In het Beleidskader is aangegeven dat de provincie dit beleidskader zal uitwerken door onder andere intensief samen te werken met de vier Brabantse regio's Noordoost-Brabant, Zuidoost-Brabant, Hart van Brabant en West-Brabant door middel van het opstellen van gemeenschappelijke mobiliteitsagenda's en -programma's. In de Regionale Mobiliteitsagenda's zijn de opgaven benoemd waaraan provincie en regio willen werken. In de regionale Mobiliteitsprogramma's zijn deze gemeenschappelijke opgaven vertaald in deelprogramma's. Daarbij zijn ook afspraken gemaakt over de inzet van (provinciale) middelen. Zo worden de Brabant-brede ambities vertaald naar maatwerk per regio in de uitvoering met aandacht voor verschillen en eigen accenten per regio.

Tijdens de Ontwikkeldagen van november/december 2020 zijn voor de eerste keer Regionale Mobiliteitsagenda's en -programma's vastgesteld. Dit is de start van een programmatische samenwerking waarbij provincie en regio's koersvast zijn op het bereiken van de gemeenschappelijke doelen (de agenda) en adaptief en flexibel zijn wat betreft de inzet van maatregelen, activiteiten en projecten (het programma). Het Beleidskader Mobiliteit is het ijkpunt voor de provinciale inzet in deze regionale samenwerking én tegelijkertijd ook het resultaat ervan omdat het Beleidskader Mobiliteit mede is gevoed door de gesprekken met de Brabantse regio's over de regionale mobiliteitsagenda's.

In de samenwerking met medeoverheden past bij een wederkerige en opgabegegerichte manier van werken een bijdrage beter dan een subsidie. De provincie wil haar middelen flexibeler en efficiënter kunnen inzetten, gericht op de gezamenlijke aanpak van integrale opgaven. Op basis van de Algemene Bijdrageverordening Noord-Brabant is het mogelijk om provinciale bijdragen te verlenen aan medeoverheden ten behoeve van (deel-)programma's met een duidelijk doel en een heldere scope, waarbij binnen (de uitvoering van) dat programma ruimte is om gelden te besteden aan die projecten of activiteiten die het beste bijdragen aan de afgesproken doelen. Deze manier van bekostigen wordt toegepast op de mobiliteitsafspraken die met de verschillende regio's worden gemaakt in de regionale mobiliteitsprogramma's. De mate waarin de provincie bijdraagt hangt af van het provinciale belang en haar verantwoordelijkheid en wordt per regio vastgelegd in deze specifieke bijdrageregeling. De opzet van deze bijdrageregeling is erop gericht om de administratieve lasten voor provincie en samenwerkingspartners tot een minimum te beperken.

### **Juridisch**

Deze bijdrageregeling is vastgesteld op grond van de Algemene bijdrageverordening Noord-Brabant (Abv). Dit betekent dat een aantal aspecten van de verstrekking van de bijdrage niet in de bijdrageregeling zijn vastgelegd, maar in de Abv. In de Abv staat onder meer wat de beslistermijnen zijn voor Gedeputeerde Staten en algemene verplichtingen voor de bijdrageontvanger, zoals de meldingsplicht. Voor een goed begrip van deze bijdrageregeling is dus bestudering van de Abv noodzakelijk.

### **Meldingsplicht**

Artikel 10 van de Abv verplicht de bijdrageontvanger om alle ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de hoogte van de bijdrage te melden. Hierbij wordt uitgegaan van de voorwaarden en verplichtingen die aan de bijdrage zijn gesteld. De bijdrageontvanger doet onverwijld melding aan Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten kunnen hierop naar bevind van zaken handelen. Een dergelijke melding kan leiden tot het intrekken of wijzigen van de bijdrageverlening, het opschorten van voorschotten of het aanpassen van verplichtingen of het lager of zelfs op nihil vaststellen van de bijdrage. De meldingsplicht geldt gedurende het hele proces van bijdrageverstrekking, dus vanaf de bijdrageverlening tot aan de bijdragevaststelling. Indien er geen melding is gedaan en pas bij een aanvraag voor vaststelling of bij een steekproef blijkt dat er wel een melding gedaan had moeten worden, kan dit leiden tot volledige terugvordering inclusief wettelijke rente. In geval van misbruik wordt dit geregistreerd.

## **II. Artikelsgewijs deel**

### **Artikel 11 Verantwoording**

Aan het einde van het project vindt verantwoording plaats op basis van een door Gedeputeerde Staten vastgestelde format gereedmelding. Uit deze gereedmelding dient te blijken of het deelprogramma of het project geheel, gedeeltelijk of niet is uitgevoerd.

Bij bijdragen tot € 25.000 hoeft dit alleen als Gedeputeerde Staten hier om vragen, omdat deze bijdragen ambtshalve worden vastgesteld, dus zonder aanvraag tot vaststelling. Bij bijdragen van € 25.000 dient de gereedmelding wel standaard te worden overgelegd bij de aanvraag tot vaststelling.

Is het deelprogramma of het project gedeeltelijk of niet uitgevoerd, dan volgt na overleg met de deelprogrammatrekker terugvordering van (een deel) van de toegekende bijdrage.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,  
mr. I.R. Adema

de secretaris,  
drs. G.H.E. Derks MPA