

**Deelprogramma Governance (definitieve versie 5 februari 2021)**

**Omschrijving**

**Scope**

Provincie en regio gaan programmatisch werken aan de uitvoering van mobiliteitsbeleid in Brabant. In deze doorontwikkeling van de regionale samenwerking vormen de gemeenschappelijke regionale mobiliteitsagenda met daarin opgenomen prioritaire mobiliteitsopgaven en deelprogramma's het uitgangspunt voor afspraken tussen provincie en regio over (de uitvoering van) projecten, onderzoeken, experimenten, lobby/agendering. Deze nieuwe manier van werken met project- en deelprogramma's, het afweegkader Mobiliteit en de nieuwe provinciale Bijdrageregeling vraagt om een herbezinning op de governance. Naast deze nieuwe manier van werken zijn er ook nieuwe ambities (regionale uitwerking Krachtenbundeling Smart Mobility) en nieuw beleid (uitwerking Gedeelde mobiliteit) die een herbezinning op de governance van de regionale samenwerking noodzakelijk maken. Voor de coördinatie van deze samenwerking in de regio en de ondersteuning van de deelprogramma's is ondersteuning voor 2021 de volgende 3 taken relevant:

1. Binnen de regio wordt een externe coördinator Mobiliteit ingezet voor taken die horen bij de samenwerkingsafspraken GGA Hart van Brabant zoals organiseren Ambtelijk overleg, Bestuurlijk overleg, kernteam Ontwikkeldagen (640 uren per jaar). Daarnaast wordt de coördinator gevraagd voor inbreng en ondersteuning bij de regionale uitwerking en invulling van Provinciale Beleidsplannen Mobiliteit (200 uren per jaar). Binnen de regio wordt daarnaast nog een reserve (van € 5.000,-) gehanteerd voor eventualiteiten die zich in de loop van het jaar voordoen. De afgelopen jaren is deze reserve telkens ruim overschreden.
2. Voor de nieuwe OV-concessie die vanaf volgend jaar wordt voorbereid is – vanwege het specifieke karakter van de werkzaamheden - externe ondersteuning noodzakelijk.
3. Binnen het programma van Smart Mobility wordt een uitvoeringsprogramma Slim en efficiënt opgesteld. Voor het opstellen van dit uitvoeringsprogramma wordt externe ondersteuning ingehuurd.

**Beoogd resultaat of effect**

Op overall niveau van de governance wordt gestreefd naar een (nieuwe) governance-inrichting voor de regionale samenwerking Hart van Brabant 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 uit te voeren;
- aansluit bij de belastbaarheid van het gemeentelijk apparaat, en dus;
- administratief zo licht mogelijk is;

	<p>Resultaten taken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coördinatietaken: 105.000,- (2021 en ook voor 2022 en 2023)</li> <li>2. Ondersteuning voorbereiding OV-concessie (gedeelte regio HVB) (ook voor 2022 en 2023)</li> <li>3. Ondersteuning opstellen uitvoeringsprogramma Slim en efficiënt binnen Smart Mobility (2021)</li> </ol> <p>Beoogde resultaten en effecten op taakniveau:</p> <p>Ad 1: De externe coördinator Mobiliteit is voor de regio Hart van Brabant de spil in de samenwerking in de regio én met de provincie. Via hem wordt door de gemeenten aan het hele proces van vertaling RMA naar RMP vormgegeven. De externe coördinator stuurt de samenwerking - samen met de interne coördinator mobiliteit en de kwartiermaker van de provincie - aan. En daarmee overstijgen de werkzaamheden de 3 gebiedstypen. De externe coördinator Mobiliteit stuurt samen met de kwartiermaker van de provincie het coördinatieteam aan en zorgt dat de 5 deelprogramma's van het RMP met concrete initiatieven wordt gevuld.</p> <p>Ad 2: Vanaf 2021 start de voorbereiding van de nieuwe OV-concessie. Tezamen met provincie en de regio's Den Bosch en Noordoost en hun regiotaxi-organisaties wordt deze voorbereiding georganiseerd. Het ontbreekt de regio aan specifieke vervoerskundige kennis die nodig is om de gemeenten goed te ondersteunen in deze voorbereiding. Voor 2021, maar ook de jaren erna tot en met 2024, zal die kennis moeten worden ingehuurd. De provincie erkent het belang ervan. De inhuur moet adviserend zijn voor heel Hart van Brabant: voor de steden, het platteland met kleine kernen tot bedrijventerreinen en de grote recreatieve- en toeristische attracties. Het project is onderdeel van het deelprogramma Inclusief en Robuust &amp; betrouwbaar. En wordt bestuurlijk getrokken door de gemeente Dongen.</p> <p>Ad 3: Het regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility geeft invulling aan het deelprogramma Slim &amp; efficiënt. In 2021 (voorjaar) zal een eerste quick scan een lijst opleveren van quick wins die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Een programmateam is inmiddels opgericht met vertegenwoordiging vanuit Smartwayz.nl, provincie, Tilburg, Waalwijk en Midpoint. In het vervolg van 2021 wordt het uitvoeringsprogramma voor de jaren 2022 en 2023 opgesteld. Om dat mogelijk te maken wordt externe ondersteuning ingehuurd. Onder bestuurlijk trekkerschap van de gemeente Waalwijk.</p>
<b>Afweegkader Mobiliteit</b>	<p>De afwegingen die de aanleiding vormen voor dit deelprogramma Governance zijn meervoudig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De ervaringen met de nieuwe manier van werken met project- en deelprogrammatische, het afweegkader Mobiliteit en de nieuwe provinciale Bijdrageregeling. Deze zijn vooralsnog bepaald niet gunstig te noemen waar het gaat om benodigde ambtelijke uren. Het provinciale kernteam Beleidskader Mobiliteit zal het initiatief nemen voor een evaluatie van het proces dat in 2020 is doorlopen;</li> <li>• Actuele nieuwe ambities en nieuw beleid vragen om extra ambtelijke inzet op regionaal niveau. De ambtelijke capaciteit die bij de gemeenten in Hart van Brabant beschikbaar is echter beperkt;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Hart van Brabant vindt een brede governance discussie plaats: op het niveau van alle raden (speciale radenavond aan gewijd, niveau van gemeentesecretarissenniveau met focus op ambtelijke capaciteit en op niveau van het regiobestuur om te bezien voor welke samenwerkingsvorm het beste kan worden gekozen;</li> <li>• De coördinatie van de mobiliteitssamenwerking in de regio en de ondersteuning op deelprogramma niveau is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.</li> </ul> <p><b>Afweging aangaande de 3 taken</b></p> <p>Ad 1: De inhuur is nodig om een effectieve samenwerking vorm te geven en er inhoud aan te geven. De inhuur ontlast de ambtelijke capaciteit bij provincie en regio. Door de ervaring van de externe coördinator Mobiliteit worden de aanwezige kennis en kwaliteiten zo effectief mogelijk ingezet.</p> <p>Ad 2: Inzicht in vervoerskundige aspecten die horen bij de voorbereiding van een nieuwe OV-concessie, en zeker in relatie tot doelgroepen vervoer, is bij de gemeenten onvoldoende of niet aanwezig. Het is noodzakelijk en daarmee effectief die in te kopen. Zonder die kennis kan de regio niet de door de provincie gewenste input geven.</p> <p>Ad 3: Tegen geringe inhuurkosten wordt een uitvoeringsprogramma gemaakt waarmee initiatieven van partijen in de regio vanuit Smartwayz van cofinanciering worden voorzien. Dit betekent dat provinciale middelen die waren gereserveerd voor de GGA's anders / in andere deelprogramma's kunnen worden ingezet.</p>
<b>Governance</b>	
<b>Organisatie deelprogramma</b>	<b>Betrokken organisaties</b>
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):  Het coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammteam zolang er nog geen deelprogrammteams zijn. Of die teams er komen en of er voldoende capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld zal in 2021 duidelijk worden bij de uitwerking van de governance voor de regio Hart van Brabant en de afspraken die de provincie hierover in 2021 met de regio Hart van Brabant maakt. De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (A. de Boer) sturen in 2021 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)</li> <li>- B5 stad: Tilburg</li> <li>- kleine gemeente: Gilze en Rijen</li> </ul>	

<p>- regio (externe coördinator mobiliteit)</p> <p>Bestuurlijk trekker vanuit de regio: Governance zaken zullen worden opgepakt onder de hoede van de voorzitter van het portefeuillehoudersoverleg 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 neemt de gemeente Loon op Zand deel aan de voorbereiding (en evaluatie) van de samenwerking. Zij zal bij de invulling van de nieuwe governance eveneens worden betrokken.</p>				
Financieel - jaarschijf 2021				
Budget deelprogramma	Dekking - bijdrage provincie	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage derden	Penvoerder
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget-totaal</li> <li>- € 190.000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Omvang</li> <li>- € 20.000 euro per regio voor GGA-coördinator.</li> </ul>	<p>€ 85.000 Kosten externe coördinatie</p> <p>25.000 Kosten inhuur externe vervoerskundige expertise in kader van voorbereiding OV concessie Oost</p>		Zie tekst onder Organisatie deelprogramma.

- Kasritme	€ 20.000					
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen 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> </ul> <p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdrage voor dit deelprogramma zal worden verstrekt op aangeven van het coördinatieteam/de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van de projectbijdrage voor de Bestuurlijke Ontwikkelstag van 16 december is het projectfiche gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling. Dat fiche wordt ook gebruikt voor projectaanvragen voor de Bestuurlijke Ontwikkelstag van juni 2021.</li> <li>- Het coördinatieteam is in afstemming met de deelprogrammatrekker 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>	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 ontwikkelstag.					
<b>Kansrijke projecten - jaarschijf 2021</b>						
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Soort project</b>	<b>Projectnaam en indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal)</b>	<b>Dekking – bijdrage provincie</b> -	<b>Dekking – bijdrage regio - gemeenten</b>	<b>(Planning)</b>

1.1		Externe coördinatie mobiliteit Hart van Brabant: Tilburg namens regio	€ 105.000	€ 20.000	€ 42.500 Tilburg € 42.500 overige regiogemeenten	
1.2		Externe ondersteuning deelprogramma Inclusief voor specifiek de voorbereiding van de nieuwe OV-concessie Oost en samen invulling geven aan agenda Gedeelde Mobiliteit: Dongen namens regio	€ 50.000	€ 0 Bijdrage aan doorontwikkeling RMP 2021: kennis & kunde beschikbaar	€ 25.000 RAVV regio	
1.3		Externe ondersteuning deelprogramma Slim en efficiënt/ uitwerking regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility: Waalwijk namens regio	€ 35.000	€ 0 Bijdrage aan doorontwikkeling RMP 2021: kennis & kunde beschikbaar	€ 0 Opstellen meerjaren regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility (op basis van € 0 bijdrage provincie, vooralsnog in kind + uren partners zonder externe inhuur).	
Totale bijdrage provincie				€ 20.000		
<b>Meerjarige doorkijk 2022 – 2023</b>						
Aandachtspunten: coördinatietaken en ondersteuning OV-concessie ook voor 2022 en 2023						

## Deelprogramma Inclusief (definitieve versie 5 februari 2021)

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope (omvang en reikwijdte)</b> Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant gaan vanuit 1 gezamenlijke visie met 5 ambities in de Regionale MobiliteitsAgenda werken aan de mobiliteitsopgaven in Brabant en regio. We vertalen de gezamenlijke ambities naar de volgende 5 gebiedsgerichte deelprogramma's:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Schoon, stil &amp; gezond</li><li>2. Veilig</li><li>3. Inclusief</li><li>4. Robuust en betrouwbaar</li><li>5. Slim en efficiënt</li></ol> <p>Naast gebiedsgerichte specifieke opgaven is er ook sprake van opgaven die regiobreed spelen. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Het is niet efficiënt om die opgaven voor elk deelgebied apart op te pakken. En 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 gebundeld tot shared services.</p> <p><b>Toekomstbeeld</b> De visie in de RMA zet de stip op de horizon: het gemeenschappelijk toekomstbeeld van regio en provincie voor de mobiliteit in 2030, met een doorkijk naar 2040.</p> <p><i>Inclusief</i> In 2030 kan iedereen zich in de regio op een schone, gezonde en veilige manier verplaatsen en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Regio en provincie vinden dat beide van groot belang omdat mede daardoor de regio een aangenaam en aantrekkelijk woon, werk- en vestigingsklimaat heeft. Daarmee wordt de agglomeratiekracht van de regio versterkt. Mensen en bedrijven kunnen de activiteiten verrichten die essentieel zijn voor het voortbestaan en welbevinden en beschikken over de goederen die ze nodig hebben, in een duurzame (schoon, stil, circulair) en waardevolle (qua gebruik, toekomst en beleving) leefomgeving. Het aantal gereisde kilometers is minder dan in 2020 doordat vervoerstromen slimmer zijn gepland en onnodige verplaatsingen worden voorkomen. Sinds de coronacrisis wordt thuiswerken als serieus alternatief ingezet. De druk op het mobiliteitssysteem en de omgeving is daardoor minder geworden ten gunste van de leefbaarheid.</p> <p>De mobiliteit voor iedereen beschikbaar. De digitale services waarop de nieuwe mobiliteit is gebaseerd is te typeren als 'Mobility as a Service' (MaaS). MaaS zorgt ervoor dat iedereen mobiel kan blijven en oplossingen krijgt aangereikt die bij zijn of haar situatie passen. Bij te weinig vraag voor een collectieve oplossing wordt een reiziger een alternatief aangeboden, bijvoorbeeld een minicar of regiotaxi, of gewezen op een deelfiets in de buurt die beschikbaar is. Met de mobiliteitsgarantie weet elke reiziger dat, ongeacht waar hij/zij is en naar toe moet, er altijd een mogelijkheid voor handen is om de bestemming te bereiken. De ambitie om mobiliteit voor iedereen beschikbaar te laten zijn wordt integraal benaderd en is onder andere gekoppeld aan huisvesting. Door slimme ruimtelijke verdichtingsstrategieën die gemeenten in regioverband samen hanteren, wordt de vervoersvraag – voor personen én goederen - optimaal verdeeld over het gebied en afgestemd op de beschikbare vervoersdiensten.</p>
---------------------	---

Het mobiliteitssysteem van de toekomst richt zich op de hele verplaatsingsketen van reizigers en goederen (van deur tot deur) en biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust & betrouwbaar, slim & efficiënt, inclusief, schoon en stil zijn en bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur.

### 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.

### Beoogd resultaat of effect

Voor de ambitie van inclusieve mobiliteit zijn de volgende doelen geformuleerd:

- Het aantal mindervaliden dat in staat is zelfstandig te reizen is in 2024 toegenomen (TELOS: maatschappelijke participatie).
- In 2030 zijn er geen inwoners die beperkt worden in hun mogelijkheden omdat ze geen onderwijs- werk-, recreatie-, of voorzieningenlocaties kunnen bereiken (TELOS: maatschappelijke participatie; afstand tot dagelijkse voorzieningen; afstand tot onderwijs).

### Bijbehorende indicatoren

- Bereikbaarheid en toegankelijk van voorzieningen voor iedereen (rijk en arm, jong en oud, gezond en mindervalide)
- Toegankelijkheid van bushaltes (zowel voor mensen met een visuele als een motorische beperking)

### Kansrijke projecten en activiteiten

De generieke en gebiedsspecifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Inclusief van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

Concrete acties, projecten en initiatieven in het RMP zijn steeds terug te leiden naar de opgaven in deze tabel en in de tabel terug te leiden tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities.

RMA – Opgaven 2021-2024	Hoog dynamisch Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	Piek Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	Gespreid (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
<p><b>Schoon, stil en gezond</b> In 2030 is duurzame mobiliteit voor iedereen beschikbaar en toegankelijk en is multimodale bereikbaarheid randvoorwaarde voor verstedelijking</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificeren en aanpakken van groepen in de samenleving die in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren betaalbare multimodale toegankelijkheid bedrijventerreinen, attracties en kantoorlocaties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificeren van groepen in de samenleving die in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen</li> <li>• Verkennen en implementeren mogelijkheden MaaS om toegankelijkheid te verbeteren</li> </ul>



	<p style="text-align: center;"><b>Generiek</b></p> <p style="text-align: center;">Verzekeren toegankelijkheid mobiliteit voor kwetsbare groepen Verbeteren van toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten voor minder validen Integraal en vanaf het begin meenemen van de mobiliteitsopgave bij gebiedsontwikkelingen via een programma van mobiliteitseisen (PvME)</p> <p>We zetten in op mobiliteit voor iedereen. Dit wordt opgepakt in het transitieproces naar gedeelde mobiliteit dat we samen met Regiovervoer Midden-Brabant en de andere partners in het concessiegebied Oost oppakken. Daarbij gaat het om alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt (Samen initiatieven). Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto, deelfiets of deelscooter. Ook een vrijwilligersinitiatief of meerijden met iemand of reizen met een flexconcept past binnen gedeelde mobiliteit. Verder kan ook nog gedacht worden aan het bieden van flexibele werkplekken in kleinere kernen of hublocaties, die ruimte bieden aan thuiswerkers.</p> <p><i>Bestaande projecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Iedereen kan fietsen (Tilburg en Den Bosch).</li> <li>• Gezamenlijke uitwerking Gedeelde mobiliteit in Hart van Brabant (Provincie/Regio/Regiovervoer Midden-Brabant) in relatie tot voorbereiding nieuwe OV-concessie Oost.</li> </ul>
<p><b>Wijze van prioriteitstelling</b></p>	<p><b>Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader</b></p> <p>Het coördinatieteam heeft geen aanvragen voor dit deelprogramma ontvangen. Om een goede vertaling van dit deelprogramma uit de RMA mogelijk te maken wordt voorgesteld in gezamenlijkheid met de provincie en regiovervoer Midden-Brabant in 2021 een uitvoeringsprogramma inclusief op te stellen met een uitwerking van projecten voor 2022 en 2023.</p>
<b>Governance</b>	
<p><b>Organisatie deelprogramma</b></p> <p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam zolang er nog geen deelprogrammamateams zijn. Of die teams er komen en of er voldoende capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld zal in 2021 uitgezocht worden en is ook onderdeel van een governance discussie in de regio Hart van Brabant en de afspraken die de provincie hierover in 2021 met de regio Hart van Brabant maakt.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (A. de Boer) sturen in 2021 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)</li> <li>- B5 stad: Tilburg</li> </ul>	<p><b>Betrokken organisaties</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stichting Zet</li> <li>• BrabantStad (Fiets)</li> <li>• ROB (Reizigers Overleg Brabant)</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- kleine gemeente: pm</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Mogelijke vertegenwoordiging in het programmateam inclusief:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gemeente Tilburg</li> <li>- gemeente Dongen</li> <li>- provincie</li> <li>- Regiovervoer Midden-Brabant</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker: Wethouder Petra Lepolder – gemeente Dongen</p>				
Financieel - jaarschijf 2021				
Budget	Dekking - bijdrage provincie	Dekking - bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage derden	Penvoerder
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget-totaal € 50.000,-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Omvang  € 0,-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 25.000 opstellen meerjaren uitvoeringsprogramma Inclusief met financiële dekking uit RAVV 2021 (vooral nog voor alleen deel regio € 25.000).</li> <li>- € 25.000 kosten inhuur externe vervoerskundige expertise ikv voorbereiding OV concessie Oost: organiseren in project organiseren én daarvoor reservering in RAVV 2021 opnemen (reservering € 25.000).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nvt</li> </ul>	<p>Streven is om in 2021 voor dit deelprogramma een penvoerder in de regio of bij de gemeenten aan te wijzen.</p> <p>Of dit gebeurt en wie dat wordt is mede afhankelijk van de governance discussie in Hart van Brabant over keuzes taken en inzet ambtenaren.</p> <p>Dit is onderdeel van het governancevraagstuk. Een bestuurlijk trekker voor dit deelprogramma is benoemd.</p>

- Kasritme	€ 0 in 2021 (voor provincie)			
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker (vooralsnog via het coördinatieteam).</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen 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. Vooralsnog wordt dit bewaakt door het coördinatieteam.</li> </ul> <p>Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (<u>door provincie in te vullen</u>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Voor bijdrage op deelprogrammaniveau</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Deze bijdrage wordt in één keer verstrekt.</li> </ul> </li> <li>- <i>Voor bijdrage op projectniveau</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van het coördinatieteam/de deelprogrammatrekker. Na goedkeuring van de deelprogrammatrekker.</li> <li>▪ Die fiches worden ook gebruikt voor de kansrijke projecten die nu als voorlopig zijn geprogrammeerd. Provincie en gemeenten gebruiken in 2021 deze fiches bij hun aanvragen voor definitief te programmeren projecten</li> <li>▪ Regio en provincie werken samen een de invulling van het deelprogramma. Daarbij zal ook in het</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			

		<p>uitvoeringsprogramma 2022 en verder ook de relatie worden gelegd met de in dit deelprogramma genoemde projecten waarover al eerder - al dan niet op andere tafels - afspraken zijn gemaakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het coördinatieteam is in afstemming met de deelprogrammatrekker verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul>				
<b>Verantwoording</b>						
<b>Kwaliteitsborging</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 2021</b>						
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Soort project</b>	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal) -indicatief-</b>	<b>Dekking – bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – bijdrage regio/gemeenten/derden -indicatief-</b>	<b>(Planning)</b>
1.1	O	Opstellen uitvoeringsprogramma Inclusief	€ 50.000,-	€ 0	€ 25.000 opstellen meerjaren uitvoeringsprogramma Inclusief met financiële dekking uit RAVV 2021 (vooralsnog voor alleen deel regio € 25.000). Provincie stelt (externe) capaciteit beschikbaar.	Q1-Q2 2021
1.2	O	Gezamenlijke uitwerking Gedeelde Mobiliteit	€ 0	€ 0	€ 25.000 zie deelprogrammafiche Governance en besluitvorming POHO	2021

					mobiliteit over reserveringen vanuit de regio (RAVV 2021) om externe inhuur mogelijk te maken. Provincie stelt (externe) capaciteit beschikbaar.	
Totale bijdrage provincie				€ 0		
<b>Meerjarige doorkijk 2022 – 2023</b>						
We werken toe naar een doorvertaling van het nog te maken programma voor de eerstvolgende jaarschijven 2022 en 2023.						

## Deelprogramma Robuust en betrouwbaar (definitieve versie 5 februari 2021)

### Omschrijving

#### Scope (omvang en reikwijdte)

Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant gaan vanuit 1 gezamenlijke visie met 5 ambities in de Regionale MobiliteitsAgenda werken aan de mobiliteitsopgaven in Brabant en regio. We vertalen de gezamenlijke ambities naar de volgende 5 gebiedsgerichte deelprogramma's:

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

Naast gebiedsgerichte specifieke opgaven zijn er ook regiobrede opgaven. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Het is niet efficiënt om die opgaven voor elk deelgebied apart op te pakken. En 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 gebundeld tot shared services. De scope van dit deelprogramma richt zich op personenvervoer en goederenvervoer.

#### Toekomstbeeld

De visie in de RMA zet de stip op de horizon: het gemeenschappelijk toekomstbeeld van regio en provincie voor de mobiliteit in 2030, met een doorkijk naar 2040.

#### *Robuust en betrouwbaar*

In 2030 kan iedereen zich in de regio op een schone, gezonde en veilige manier verplaatsen en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Het mobiliteitssysteem van de toekomst is multimodaal, ketengericht en betrouwbaar, wat bijdraagt aan een beter functioneren van ons daily urban system: betere doorstroming op het netwerk en een goede bereikbaarheid van de woon, werk en recreatie locaties.

Regio en provincie vinden dat van groot belang omdat mede daardoor de regio een aangenaam en aantrekkelijk woon, werk- en vestigingsklimaat heeft. Daarmee wordt de agglomeratiekracht van de regio versterkt. Mensen en bedrijven kunnen de activiteiten verrichten die essentieel zijn voor het voortbestaan en welbevinden en beschikken over de goederen die ze nodig hebben, in een duurzame (schoon, stil, circulair) en waardevolle (qua gebruik, toekomst en beleving) leefomgeving. Het aantal gereisde kilometers is minder dan in 2020 doordat vervoerstromen slimmer zijn gepland en onnodige verplaatsingen worden voorkomen. Sinds de coronacrisis wordt thuiswerken als serieus alternatief ingezet. De druk op het mobiliteitssysteem en de omgeving is daardoor minder geworden ten gunste van de leefbaarheid.

De mobiliteitsaanbieders, zowel op het gebied van openbaar vervoer als logistiek, bieden in 2030 gezamenlijk complete verplaatsingsarrangementen aan, van deur tot deur. Digitale middelen gaan daar een belangrijke rol in spelen. Mobiliteitsaanbieders krijgen daardoor steeds beter zicht op de reisbehoefte en reizigers krijgen steeds meer zicht op de mogelijkheden en effecten van hun vervoermiddelenkeuze. Vervoersdiensten zijn gericht op de hele verplaatsingsketen van een reiziger en zorgen dat de schakels goed op elkaar aansluiten. Mobiliteitsaanbieders beschikken door samenwerking en het delen van informatie over een divers

aanbod van vervoermiddelen waarmee ze maatwerk kunnen leveren voor elke mobiliteitswens en optimaal gebruik maken van de ruimte die er in het netwerk zit. Producenten, distributeurs en reizigers stellen de reisinformatie die hun agenda/planning bevat graag beschikbaar in ruil voor het gemak en comfort en de betrouwbaarheid die ze daarvoor terugkrijgen. Door het delen van deze informatie kunnen de mobiliteitsaanbieders optimaal gebruik maken van de ruimte die er in het netwerk zit waardoor oponthoud minimaal blijft en reistijden betrouwbaar zijn. Het is de ambitie van provincie en regio dat deze mobiliteitsdiensten zulke goede en betrouwbare van deur tot deur oplossingen bieden dat het reizen in de regio zorgeloos is en steeds minder mensen nog behoefte hebben aan een eigen auto (van bezit naar gebruik). Deelgebruik maakt onderdeel uit van de mobiliteitsdiensten en zorgt ervoor dat het ruimtebeslag van geparkeerde auto's aanzienlijk vermindert.

Het mobiliteitssysteem van de toekomst richt zich op de hele verplaatsingsketen van reizigers en goederen (van deur tot deur) en biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust & betrouwbaar, slim & efficiënt, inclusief, schoon en stil zijn en bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur.

#### **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.

#### **Beoogd resultaat of effect**

Voor de ambitie van robuuste en betrouwbare mobiliteit zijn de volgende doelen geformuleerd:

- De beschikbare reizigersinformatie (route, vervoermiddelkeuze en verplaatsingstijdstip) sluit in 2024 beter aan bij de verschillende informatiebehoeften van gebruikers.
- De multimodale bereikbaarheid van de regio over weg, water en spoor is verbeterd in 2024.

#### **Bijbehorende indicatoren**

- Bereikbaarheid treinstations
- Doorstroming hoofdwegennet (HWN)
- Betrouwbare reistijden (standaardafwijking van de verdeling van reistijden)
- Kwaliteit van de bereikbaarheid: afname van concreet benoemde knelpunten van het mobiliteitssysteem in de regio
- Tevredenheid bewoners en bedrijfsleven over de bereikbaarheid in de regio

#### **Kansrijke projecten en activiteiten**

De generieke en gebiedsspecifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden, zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze adaptieve tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Veilig van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP). Concrete acties, projecten en initiatieven in het RMP zijn steeds terug te leiden naar de opgaven in deze tabel en in de tabel terug te leiden tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities.

	<b>RMA – Opgaven 2021-2024</b>	<b>Hoog dynamisch</b> Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	<b>Piek</b> Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	<b>Gespreid</b> (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
	<b>Robuust en betrouwbaar</b> Het mobiliteitssysteem is in 2030 samenhangend, multimodaal, ketengericht en betrouwbaar, zowel voor de verplaatsing van mensen als voor goederen; het daarvoor benodigde infranetwerk is op orde	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Door)ontwikkelen multimodaal mobiliteitsnetwerk met stadsrandhubs</li> <li>• Uitbreiden multimodale ontsluiting logistiek</li> <li>• Vergroten van de (inter)nationale connectiviteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spreiding vervoersvraag in tijd en modaliteit</li> <li>• Verbeteren fietsroutes en (H)OV naar werklocaties en attracties</li> <li>• Doorontwikkelen goederencorridor Zuidoost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergroten maatwerk mobiliteitsdiensten</li> <li>• Inrichten gedeelde mobiliteit landelijke kernen</li> </ul>
	<b>Generiek</b> Borgen van basisbereikbaarheid via multimodale oplossingen voor personen- en goederenvervoer van deur tot deur Basisinfrastructuur zodanig op orde houden dat reistijden betrouwbaar zijn Regionaal samenwerken aan de verbetering van het OV binnen de lopende concessies			
	<b>Bestaande projecten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spoor tunnel N631 Rijen: in 2021 in contractfase, realisatie in 2023 (Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040)</li> <li>• Onderzoeken opgave spoorknoop Tilburg voor middellange en lange termijn (kruising Tilburg Oost, spooraansluitingen en capaciteit t/m Reeshof)</li> <li>• Onderzoeken van een nieuw station Berkel-Enschot op de lijn Tilburg-Den Bosch (Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040).</li> <li>• Voor lange termijn spoorverdubbeling Breda-Tilburg onderzoeken, maar die moet dus goed worden gekoppeld aan ontwikkeling landelijk netwerk voor combinatie internationaal spoor (naar Brussel, Düsseldorf en Aken), nationaal spoor (de IC en sprinterbediening) en spoorgoederenvervoer (Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040)</li> <li>• Voor HOV zijn er verschillende richtingen benoemd: zowel op lijnvoering, hubs, als infra/doorstroming (Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040). Overigens is ook de koppeling met verstedelijking relevant (bijv. bij Universiteit). Belangrijkste ontwikkelingen zijn gekoppeld aan:           <ul style="list-style-type: none"> <li>• - bussysteem in stad Tilburg,</li> <li>• - HOV systeem op Tilburg-Waalwijk-Den Bosch en</li> <li>• - HOV systeem dat regio Tilburg met de A2-locaties aan westzijde Eindhoven verbindt (koppeling met Brainportlijn).</li> </ul> </li> <li>• Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg, ook in relatie tot aanleg fietsburg Waalstraat over het kanaal</li> <li>• Aanpassing knooppunt Hooijpolder en parallelstructuur</li> <li>• Insteekhaven Maas Waalwijk</li> <li>• Provinciale wegenprojecten:</li> </ul>			



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijen-Hulten (PN 282.06): gaat in 2021 van contractfase naar uitvoeringsfase</li> <li>• Oosterhout Dongen (PN 269.09): in 2021 in contractfase/aanbesteding en 2022 uitvoering</li> <li>• Rijen-Oosterhout (Groot onderhoud PN 631.10): in uitvoeringsfase en gereed in 2021</li> <li>• Samenwerken aan de doorstroming op de A58 in INnovA58. En Tilburg Breda</li> <li>• Voorbereiding en aanleg snelfietsroutes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilburg – Waalwijk (in uitvoering)</li> <li>- Breda – Tilburg (in uitvoering)</li> <li>- Tilburg – Oisterwijk (in voorbereiding)</li> <li>- Laarbeek – Eindhoven – Tilburg (in verkenning)</li> <li>- Oosterhout - Tilburg (in voorbereiding)</li> </ul> </li> <li>• Onderzoek feeder vanuit fietsnetwerk Goirle op toekomstige snelfietsroute Tilburg - Eindhoven F58</li> </ul>
<b>Wijze van prioriteitstelling</b>	<p><b>Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader Mobiliteit</b></p> <p>Het coördinatieteam heeft, los van bovenstaande bestaande projecten die in 2021 op het grondgebied van Hart van Brabant spelen en waarover eerder en/of op andere tafels afspraken zijn gemaakt, van provincie en gemeenten <i>nieuwe</i> aanvragen van projecten ontvangen om op te nemen in het RMP 2021. Voor het totaal van deze aanvragen zijn de 3 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>In totaal zijn 62 aanvragen voorgelegd voor stap 1. Het coördinatieteam heeft die allemaal langs het Afweegkader gelegd (stap 1). Bij elke aanvraag is bepaald of de aanvraag past bij de RMA op het niveau van 1 of meerdere deelprogramma's. De RMA kent 5 deelprogramma's met 3 gebiedsgerichte uitwerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• voor hoogdynamische gebieden: stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen;</li> <li>• voor piekgebieden: bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen;</li> <li>• voor gespreid gebied: (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur.</li> </ul> <p>Bij elke aanvraag is gekeken op welk deelgebied de aanvraag betrekking had, en of de aanvraag paste bij de generieke opgaven die voor alle 3 de deelgebieden gelden of dat de aanvraag paste bij de opgaven van het desbetreffende deelgebied. Indien de aanvraag niet paste, of de aanvraag nog te vaag was, werd de aanvraag in stap 1 afgekeurd. Voor het deelprogramma Robuust en betrouwbaar werden geen aanvragen afgekeurd. Naar het oordeel van het coördinatieteam pasten de volgende projecten het beste bij het deelprogramma Robuust en betrouwbaar:</p>

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Uitvoerings-jaar
Onderzoek N269 zone	Hilvarenbeek	HVB	2021
Kraaiven 3e ontsluiting	Tilburg	gemeente	2021
Onderzoek Doorontwikkeling OV-bereikbaarheid	Waalwijk	HvB	2021
Infrastructurele aanpassingen tbv verkorten reistijd OV	Waalwijk	gemeente	2022
Gedeelde mobiliteit & voorbereiding OV concessie	PNB	HvB	2021
SFR Tilburg - Goirle - Hilvarenbeek verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	2021
SFR Oisterwijk - Boxtel verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	2021
SFR Tilburg - Hilvarenbeek - Eindhoven verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HVB	2021
SFR Tilburg - Den Bosch verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	2022

Al deze aanvragen dragen volgens de aanvragers ook bij aan andere deelprogramma's. Het project Gedeelde mobiliteit & voorbereiding OV concessie past qua inhoud ook goed bij het deelprogramma Inclusief (in relatie tot gedeelde mobiliteit & MaaS) maar is op ook op netwerkniveau van groot belang. Zie Exceldocument "stap 1 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 1 (agenderen) voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle aanvragen gescoord op stap 1.

#### Stap 2:prioriteren

In stap 2 van het Afweegkader is gekeken hoe de aanvragen scoren op de ambities en doelen van de deelprogramma's, hoe de aanvraag zou kunnen bijdragen aan andere doelen van de regio/provincie, hoe kosteneffectief de aanvraag was, of de aanvraag uitgevoerd kan worden en wat de belangen, rollen en verantwoordelijkheden van de partners zijn. Dit leidde tot de volgende eindscore:

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Score
Onderzoek N269 zone	Hilvarenbeek	HVB	<b>11</b>
Kraaiven 3e ontsluiting	Tilburg	gemeente	<b>7</b>
Onderzoek Doorontwikkeling OV-bereikbaarheid	Waalwijk	HvB	<b>7</b>
Infrastructurele aanpassingen tbv verkorten reistijd OV	Waalwijk	gemeente	<b>4</b>
Gedeelde mobiliteit & voorbereiding OV concessie	PNB	HvB	<b>13</b>

SFR Tilburg - Goirle - Hilvarenbeek verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	7
SFR Oisterwijk - Boxtel verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	7
SFR Tilburg - Hilvarenbeek - Eindhoven verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	7
SFR Tilburg - Den Bosch verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	HvB	7
<b>Gemiddelde score</b>			<b>7,8</b>

#### *Weging kansrijke projecten*

De gemiddelde score van de 9 projecten in het deelprogramma Robuust en betrouwbaar is Veilig is 7,8 punten. Het gemiddelde van alle projectaanvragen van alle deelprogramma's is een score van 7,5 punten. Op 1 project na scoren alle projecten rond het gemiddelde, 2 projecten scoren veel hoger (onderzoek N269 zone) en de voorbereiding van de OV concessie. Alleen het project Onderzoek infrastructurele aanpassingen tbv verkorten reistijd OV van de gemeente Waalwijk scoort lager dan het gemiddelde van alle projectaanvragen. Het is een lokale uitwerking van een nog uit te voeren onderzoek in 2021. Het project zelf is voorzien voor 2022.

Punt van aandacht daarbij: in de manier van prioriteren met het huidige Afweegkader kan geen rekening worden gehouden met de verschillen in aard en grootte van de aanvragen (lobby, experiment, onderzoek of investeringen, groot of klein).

Zie Exceldocument "stap 2 Afweegkader HvB" en "logboek uitslag stap 2 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 2 (prioriteren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle vragen gescoord op stap 2.

#### Stap 3: programmeren

De laatste stap van het Afweegkader betrof stap 3: programmeren. Het coördinatieteam maakte het volgende onderscheid in de programmeerbare projecten van provincie en gemeenten:

- categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan de definitieve financiële bijdrage worden gevraagd.  
De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn aangereikt en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is ingevuld. Op inhoud en kosten is getoetst. En daarmee kan op projectniveau een bijdrage worden bepaald.
- categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan nog geen definitieve financiële bijdrage worden gevraagd. De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/

onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn nog niet beschikbaar en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is nog niet ingevuld. De toets op inhoud en kosten moet nog plaatsvinden. Pas daarna kan de definitieve bijdrage aan het project worden toegekend. Provincie kan nog geen bijdrage op projectniveau bepalen.

- Categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd.

Projecten	Trekker	Categorie
Onderzoek N269 zone	Hilvarenbeek	B: Voorlopig programmeren
Kraaiven 3e ontsluiting	Tilburg	B: Voorlopig programmeren
Onderzoek Doorontwikkeling OV-bereikbaarheid	Waalwijk	B: Voorlopig programmeren
Gedeelde mobiliteit & voorbereiding OV concessie	PNB/HvB	C: geen financiële bijdrage gevraagd in dit deelprogramma
SFR Tilburg - Goirle - Hilvarenbeek verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	B: Voorlopig programmeren
SFR Oisterwijk - Boxtel verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	B: Voorlopig programmeren
SFR Tilburg - Hilvarenbeek - Eindhoven verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	B: Voorlopig programmeren
SFR Tilburg - Den Bosch verkennend onderzoek HvB	PNB/HvB	B: Voorlopig programmeren

*Uitslag categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021*

Alleen het projecten Kraaiven 3<sup>e</sup> ontsluiting Tilburg kon op inhoudelijke kwaliteit en kostenopbouw getoetst. Bij de andere aanvragen werd geen onderbouwing van de kosten gegeven. Na toetsing op inhoudelijke kwaliteit en raming kosten (na aanpassing kosten akkoord) oordeelde de provincie dat het project (nog) niet rijp was voor definitief programmeren op de bestuurlijke ontwikkeldag van 16 december. Meer overleg en inzicht in plannen en kosten is bij de provincie nodig om het project definitief te programmeren. Zie ook Exceldocument "stap 3 Afweegkader HvB" en "logboek uitslag stap 3 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 3 (programmeren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn 3 bijeenkomsten besteed aan het scoren op stap 3.

*Uitslag categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021*

Het project Kraaiven 3<sup>e</sup> ontsluiting is op voorlopig programmeren gezet. En ook de onderzoeken N269 zone Hilvarenbeek en doorontwikkeling OV-bereikbaarheid Waalwijk. Deze laatste 2 omdat op moment van indienen er nog geen offertes/kosteninschattingen en verder uitgewerkte onderzoeksopzetten beschikbaar waren.

	<p>De onderzoeken naar potentiële snelfietsroutes zijn ook als voorlopig geprogrammeerd omdat er in de regio en binnen de betreffende gemeenten nog besloten moet worden of de onderzoeken gewenst zijn/de betreffende gemeenten willen meewerken aan de onderzoeken. Om die eventueel wel mogelijk te maken wordt het benodigd budget in ieder geval in het RAVV van de regio gereserveerd.</p> <p><i>Uitslag categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd</i></p> <p>Het deelprogramma Robuust en betrouwbaar kent 1 project waarvoor (in dit deelprogramma) geen financiële bijdrage is gevraagd: gedeelde mobiliteit &amp; voorbereiding OV concessie. in het deelprogramma Governance is een aanvraag ingediend voor externe vervoerskundige ondersteuning van de regio.</p>
--	---

#### Governance

Organisatie deelprogramma	Betrokken organisaties
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam zolang er nog geen deelprogrammamateams zijn. Of die teams er komen en of er voldoende capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld zal in 2021 uitgezocht worden en is ook onderdeel van een governance discussie in de regio Hart van Brabant en de afspraken die de provincie hierover in 2021 met de regio Hart van Brabant maakt.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (A. de Boer) sturen in 2021 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)</li> <li>- B5 stad: Tilburg</li> <li>- kleine gemeente: Gilze en Rijen</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker: Wethouder Spekle – gemeente Oisterwijk</p>	<p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Smartwayz/rijk</li> <li>- Logistieke partners via Midpoint</li> <li>- Vervoerders en beheerders netwerken: OV, Arriva, NS, ProRail, RWS</li> </ul> <p>Op projectniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fietsersbond</li> <li>- RWS</li> </ul>

#### Financieel - jaarschijf 2021

Budget	Dekking - bijdrage provincie	Dekking - bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage derden (SPV rijk)	Penvoerder
- Budget-totaal  € 2.850.000	- Omvang  € 175.000	- Omvang		Streven is om in 2021 voor dit deelprogramma een penvoerder in de regio of bij de gemeenten

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 100.000 onderzoeken snelfietsroutes</li> <li>- € 25.000 onderzoek N269 zone Hilvarenbeek</li> <li>- € 50.000 onderzoek doorontwikkeling OV bereikbaarheid Waalwijk</li> </ul>		<p>aan te wijzen. Een bestuurlijk trekker voor dit deelprogramma is benoemd.</p> <p>Of dit gebeurt en wie dat wordt is mede afhankelijk van de governance discussie in Hart van Brabant over keuzes taken en inzet ambtenaren.</p>
- Kasritme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 175.000 voor 2021</li> <li>- Bijdrage aan SFR Tilburg – Oosterhout: € 5.970.000 (2022 en verder)</li> </ul>			
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker (vooralsnog via het coördinatieteam).</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen 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. Vooralsnog wordt dit bewaakt door het coördinatieteam.</li> </ul> <p>Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Voor bijdrage op deelprogramma-niveau</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Deze bijdrage wordt in één keer verstrekt.</li> </ul> </li> <li>- <i>Voor bijdrage op project-niveau</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van het</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			

		<p>coördinatieteam na goedkeuring van de deelprogrammatrekker.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voor het aanvragen van de projectbijdragen voor de Bestuurlijke Ontwikkelag van 16 december zijn de projectfiches gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling.</li> <li>▪ Die fiches worden ook gebruikt voor de kansrijke projecten die nu als voorlopig zijn geprogrammeerd. Provincie en gemeenten gebruiken in 2021 deze fiches bij hun aanvragen voor definitief te programmeren projecten</li> <li>▪ Dat provincie onder voorwaarden en vanwege uitzonderlijke omstandigheden naast de benodigde subsidie voor Tilburg en Oosterhout op basis van de subsidieregeling snelfietsroutes een extra bijdrage van € 1,62 miljoen beschikbaar stelt voor het project snelfietsroute Tilburg – Dongen – Oosterhout: de financiële bijdrage van de provincie aan de route is onderdeel van de af te sluiten Bestuursovereenkomst voor deze snelfietsroute.</li> <li>▪ Het coördinatieteam is in afstemming met de deelprogrammatrekker verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul>				
<b>Verantwoording</b>						
<b>Kwaliteitsborging</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).</li> </ul>					
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.</li> <li>○ De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op de volgende ontwikkeldag.</li> </ul>					
<b>Kansrijke projecten - jaarschijf 2021</b>						
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen	<b>Soort project</b>	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal)</b>	<b>Dekking – bijdrage provincie -indicatief-</b>	<b>Dekking – bijdrage regio/gemeenten/derden* -indicatief-</b>	<b>(Planning)</b>

L = lobby			<i>-indicatief-</i>			
1.1	O	Onderzoek N269 zone	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000	
1.2	I	Kraaiven 3e ontsluiting	€ 2.500.000	€ 0	Bijdrage van de gemeente wordt vastgelegd in de Programmabegroting 2021	
1.3	O	Onderzoek Doorontwikkeling OV-bereikbaarheid	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	
1.4	O	Gedeelde mobiliteit & voorbereiding OV concessie	€ 0	€ 0	€ 0 (bijdrage externe ondersteuning gevraagd in deelprogramma Governance)	
1.5	O	SFR Tilburg - Goirle - Hilvarenbeek verkennend onderzoek HvB	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000 (regio RAVV)	
1.6	O	SFR Oisterwijk - Boxtel verkennend onderzoek HvB	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000 (regio RAVV)	
1.7	O	SFR Tilburg - Hilvarenbeek - Eindhoven verkennend onderzoek HvB	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000 (regio RAVV)	
1.8	O	SFR Tilburg - Den Bosch verkennend onderzoek HvB	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000 (regio RAVV)	
Totale bijdrage provincie				€ 175.000		

**Meerjarige doorkijk 2022 – 2023**

Bijdrage aan Snelfietsroute Tilburg – Dongen – Oosterhout:

Eigen bijdrage gemeenten (indicatief)		Bijdrage provincie (indicatief)	
Oosterhout	€ 1,1 mln	€ 1,10 mln	(cf. subsidieregeling snelfietsroutes)
Tilburg	€ 2,3 mln	€ 2,75 mln	(cf. subsidieregeling snelfietsroutes)
Dongen	€ 0 mln	€ 1,62 mln	(via Bijdrageregeling)



## Deelprogramma Schoon, stil en gezond (definitieve versie 5 februari 2021)

### Omschrijving

#### Scope (omvang en reikwijdte)

Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant gaan vanuit 1 gezamenlijke visie met 5 ambities in de Regionale MobiliteitsAgenda werken aan de mobiliteitsopgaven in Brabant en regio. We vertalen de gezamenlijke ambities naar de volgende 5 gebiedsgerichte deelprogramma's:

- Schoon, stil & gezond
- Veilig
- Inclusief
- Robuust en betrouwbaar
- Slim en efficiënt

Naast gebiedsgerichte specifieke opgaven is er ook sprake van opgaven die regiobreed spelen. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Het is niet efficiënt om die opgaven voor elk deelgebied apart op te pakken. En 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 gebundeld tot shared services.

#### Toekomstbeeld

De visie in de RMA zet de stip op de horizon: het gemeenschappelijk toekomstbeeld van regio en provincie voor de mobiliteit in 2030, met een doorkijk naar 2040.

#### *Schoon, stil & gezond*

In 2030 kan iedereen zich in de regio op een schone, gezonde en veilige manier verplaatsen en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Regio en provincie vinden dat beide van groot belang omdat mede daardoor de regio een aangenaam en aantrekkelijk woon, werk- en vestigingsklimaat heeft. Daarmee wordt de agglomeratiekracht van de regio versterkt. Mensen en bedrijven kunnen de activiteiten verrichten die essentieel zijn voor het voortbestaan en welbevinden en beschikken over de goederen die ze nodig hebben, in een duurzame (schoon, stil, circulair) en waardevolle (qua gebruik, toekomst en beleving) leefomgeving. Het aantal gereisde kilometers is minder dan in 2020 doordat vervoerstromen slimmer zijn gepland en onnodige verplaatsingen worden voorkomen. Sinds de coronacrisis wordt thuiswerken als serieus alternatief ingezet. De druk op het mobiliteitssysteem en de omgeving is daardoor minder geworden ten gunste van de leefbaarheid.

De mobiliteitsconsument van 2030 is gewend aan multimodaal reizen en reist efficiënt en slim door het gebruik van een digital assistant die advies geeft over zijn/haar reisopties. De reiziger verplaatst zich niet meer op basis van het beschikbare vervoermiddel, maar op basis van het reisdoel. Voor korte verplaatsingen binnen de steden en dorpen is de (elektrische) fiets het geëigende vervoermiddel. Ook verplaatsen veel mensen zich op de korte afstand te voet. De openbare ruimte is daarom ook vooral (beter en aantrekkelijker) ingericht voor fietsers en voetgangers. Er zijn goede, directe, makkelijk te vinden en veilige routes voor fietsers en voetgangers.

Ook het bedrijfsleven maakt voor het vervoer van hun goederen gebruik van schone en veilige vervoermiddelen en kiest daarbij afhankelijk van de situatie steeds voor de meest slimme en efficiënte vervoerswijze. Op bedrijventerreinen is ruimte gemaakt zodat vrachtauto's veilig kunnen parkeren en overnachten.

Het mobiliteitssysteem dat dit mogelijk maakt, richt zich op de hele verplaatsingsketen van reizigers en goederen (van deur tot deur) en biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust & betrouwbaar, slim & efficiënt, inclusief, schoon en stil zijn en bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur.

### **Ambitie 2030**

Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat geen negatieve effecten meer heeft op de leefomgeving doordat het schoon en stil is en mogelijkheden biedt voor gezonde verplaatsingswijzen; keuzes zijn afhankelijk van gebied en gebruiker.

### **Beoogd resultaat of effect**

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

- We dragen vanuit mobiliteit bij aan de landelijke CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van 49% in 2030 (ten opzichte van 1990);
- We dragen vanuit mobiliteit bij aan de landelijke CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van 16% in 2023 (ten opzichte van 1990);
- Voor de uitstoot van overige emissies geldt:
  - 2023 voldoen aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen (check, gehaald)
  - 2030 voldoen aan de WHO-advieswaarden.
- De uitstoot van overige emissies (NO<sub>x</sub>, fijnstof, stank en geluid) is afgenomen met ... % in 2030/2023;
- Meer fietskilometers in 2030 ten opzichte van 2021 (SMA: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017);
- Meer vervoer van goederen over water en spoor.

Bijbehorende indicatoren zijn:

- % aandeel emissieloos vervoer (fiets, bus, taxi, auto, fiets, LEV's)
- Aantal laadpunten per 100.000 inwoners
- Aantal zero emissie zones stadslogistiek
- Aantal clean energy hubs in de regio
- Concentratie CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof in de lucht
- % van de bevolking dat (ernstige) stank- en/of geluidshinder ervaart door verkeer
- Toename Aantal schepen via het Wilhelminakanaal en Maas met toename aantal containers
- Toename aantal fietsers op regionaal fietsnetwerk en snelfietsroutes

### **Kansrijke projecten en activiteiten**

De generieke en gebiedsspecifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor de vulling van het deelprogramma Schoon, stil en gezond van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

	Concrete acties, projecten en initiatieven in het RMP zijn steeds terug te leiden naar de opgaven in deze tabel en in de tabel terug te leiden tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities.			
	<b>RMA – Opgaven 2021-2024</b>	<b>Hoog dynamisch</b> Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	<b>Piek</b> Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	<b>Gespreid</b> (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
	<b>Schoon, stil en gezond</b> In 2030 heeft het mobiliteitssysteem geen negatieve effecten meer op de leefomgeving en het klimaat en biedt mogelijkheden voor gezonde verplaatsingswijzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toewerken naar zero-emissie stads- en bouwlogistiek</li> <li>• Elektrificeren (incl. H<sub>2</sub>) van OV</li> <li>• Verbeteren kwaliteit fietsroutes</li> <li>• Verminderen autoverkeer in centrumgebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren van deelsystemen</li> <li>• Verbeteren OV- en fietsroutes naar piekgebieden</li> <li>• Inzetten op verduurzaming werkgerelateerde mobiliteit en goederenvervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichten gedeelde mobiliteit in nieuwe OV-concessie</li> <li>• Stimuleren gebruik E-bike (schaalsprong fiets)</li> <li>• Stimuleren van deelsystemen</li> <li>• Verbeteren kwaliteit fietsroutes</li> </ul>
	<b>Generiek</b> Faciliteren en stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen voor zowel personen- als goederenvervoer Verbeteren en aantrekkelijker maken verplaatsingsmogelijkheden per fiets en te voet (meer ruimte, betere & veilige routes, voorrang)			
	<p><i>Bestaande projecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorbereiding 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>• Uitwerking geven aan programma Sjees fietsstimulering</li> <li>• Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg</li> <li>• Opstellen deelprogramma Schoon, stil en gezond 2022</li> <li>• Spoortunnel N631 Rijen: in 2021 in contractfase, realisatie in 2023 (Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040)</li> <li>• Spooronderdoorgang centrum Rijen: investering: jaar van uitvoering is 2024 -2026. Momenteel zitten we in de voorbereidingsfase (Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040)</li> <li>• Proef met inzet deelfietsstelsysteem vervoerder Arriva in samenwerking met provincie en onder andere Tilburg</li> <li>• Uitbreiding OV-fietsen (vooral op stations tussen Tilburg en Breda)</li> <li>• Invullen hoofdstuk mobiliteit uit de REKS Hart van Brabant</li> </ul>			
<b>Wijze van prioriteitstelling nieuwe projecten</b>	<b>Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader Mobiliteit</b>			

Het coördinatieteam heeft, los van bovenstaande bestaande projecten die in 2021 op het grondgebied van Hart van Brabant spelen en waarover eerder en/of op andere tafels afspraken zijn gemaakt, van provincie en gemeenten *nieuwe* aanvragen van projecten ontvangen om op te nemen in het RMP 2021. Voor het totaal aan deze aanvragen zijn de 3 stappen van het Afweegkader doorlopen:

1. agenderen
2. prioriteren
3. programmeren

Stap 1: agenderen

In totaal zijn 62 aanvragen voorgelegd voor stap 1. Het coördinatieteam heeft die allemaal langs het Afweegkader gelegd. Bij elke aanvraag is bepaald of de aanvraag past bij de RMA op het niveau van 1 of meerdere deelprogramma's. De RMA kent 5 deelprogramma's met 3 gebiedsgerichte uitwerkingen:

- voor hoogdynamische gebieden: stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen;
- voor piekgebieden: bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen;
- voor gespreid gebied: (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur.

Bij elke aanvraag is gekeken op welk deelgebied de aanvraag betrekking had, en of de aanvraag paste bij de generieke opgaven die voor alle 3 de deelgebieden gelden of dat de aanvraag paste bij de opgaven van het desbetreffende deelgebied. Indien de aanvraag niet paste, of de aanvraag nog te vaag was, werd de aanvraag in stap 1 afgekeurd.

De volgende aanvragen voor het deelprogramma Schoon, stil & gezond werden in stap 1 afgekeurd:

- onderzoek trillingen Bergstraat Goirle: dit onderzoek is onderdeel/onderzoek ter voorbereiding van eventueel een nieuw in te dienen project. Is des gemeentes;
- laadpalenplan Waalwijk. Vraag gedreven aanpak van plaatsen nieuwe laadpalen is onderdeel samenwerking binnen de nieuwe gezamenlijke aanbesteding laadpalen waaraan de gemeente Waalwijk meedoet;
- verkeersplan Moergestel 2022 en verder Oisterwijk. Is nog in een te globaal stadium, moet verder worden voorbereid richting mobiliteitsaspecten die bijdrage zouden kunnen krijgen. Moet verder worden voorbereid.

De aanvragen van nieuwe projecten die overbleven en naar het oordeel van het coördinatieteam het beste pasten bij het deelprogramma Schoon, stil & gezond waren:

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Uitvoerings-jaar
Onderzoek mobiliteitsuitwerking	Hilvarenbeek	gemeente	2021

Lobby negatieve effecten treinen	Oisterwijk	HvB	2021
Opstellen uitvoeringsprogramma Schoon, stil en gezond	Loon op Zand	HvB	2021
Clean Energy Hubs HvB	PNB	HvB	2021
Sjees Fietsstimulering HvB	PNB	HvB	2021
Regionale Agenda Laadinfrastructuur in Brabant en Limburg HvB	HvB	HvB	2021
Fietsstimuleringsmaatregelen in de mensgerichte maatregelpakketten	Tilburg, Loon op Zand	gemeenten	2021

Veel van de overige aanvragen dragen volgens de aanvragers ook bij aan het deelprogramma Schoon, stil & gezond, maar zijn primair voor een ander deelprogramma ingediend. Zie Exceldocument "stap 1 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 1 (agenderen) voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle aanvragen gescoord op stap 1.

#### Stap 2: prioriteren

In stap 2 van het Afweegkader is gekeken hoe de aanvragen scoren op de ambities en doelen van de deelprogramma's, hoe de aanvraag zou kunnen bijdragen aan andere doelen van de regio/provincie, hoe kosteneffectief de aanvraag was, of de aanvraag uitgevoerd kan worden en wat de belangen, rollen en verantwoordelijkheden van de partners zijn. Dit leidde tot de volgende eindscore:

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Score
Opstellen uitvoeringsprogramma Schoon, stil en gezond	Loon op Zand	HvB	12
Lobby negatieve effecten treinen	Oisterwijk	HvB	10
Sjees Fietsstimulering HvB	PNB	HvB	10
Fietsstimuleringsmaatregelen in de mensgerichte maatregelpakketten	Tilburg, Loon op Zand	gemeenten	9
Onderzoek mobiliteitsuitwerking centrum visie	Hilvarenbeek	gemeente	8
Regionale Agenda Laadinfrastructuur in Brabant en Limburg HvB	HvB	HvB	8
Clean Energy Hubs HvB	PNB	HvB	6

*Weging kansrijke projecten*

De gemiddelde score van de 8 projecten in het deelprogramma Schoon, stil & gezond is 9 punten. Het gemiddelde van alle projectaanvragen van alle deelprogramma's is een score van 7.5 punten. Alleen het project Clean Energy Hubs scoort lager dan het gemiddelde van alle projectaanvragen. De projecten die hoger scoorden dan het gemiddelde zag het coördinatieteam als kansrijk: ze dragen allemaal bij aan de ambities en doelen van de deelprogramma's.

Punt van aandacht: in de manier van prioriteren met het huidige Afweegkader kan geen rekening worden gehouden met de verschillen in aard en grootte van de aanvragen (lobby, experiment, onderzoek of investeringen, groot of klein).

Zie Exceldocument "stap 2 Afweegkader HvB" en "logboek uitslag stap 2 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 2 (prioriteren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle vragen gescoord op stap 2.

### Ad 3 programmeren

De laatste stap van het Afweegkader betrof stap 3: programmeren. Het coördinatieteam maakte het volgende onderscheid in programmeerbare projecten van provincie en gemeenten:

- categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan de definitieve financiële bijdrage worden gevraagd. De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn aangereikt en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is ingevuld. Op inhoud en kosten is getoetst. En daarmee kan op projectniveau een bijdrage worden bepaald.
- categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan nog geen definitieve financiële bijdrage worden gevraagd. De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn nog niet beschikbaar en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is nog niet ingevuld. De toets op inhoud en kosten moet nog plaatsvinden. Pas daarna kan de definitieve bijdrage aan het project worden toegekend. Provincie kan nog geen bijdrage op projectniveau bepalen.
- Categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd.

### *Uitslag programmeren*

Projecten	Trekker	Categorie
Opstellen uitvoeringsprogramma Schoon, stil en gezond	Loon op Zand	B: Voorlopig programmeren
Onderzoek mobiliteitsuitwerking centrumvisie	Hilvarenbeek	B: Voorlopig programmeren

Lobby negatieve effecten treinen	Oisterwijk	C: Geen financiële bijdrage gevraagd
Sjees Fietsstimulering HvB	PNB	C: Geen financiële bijdrage gevraagd
Fietsstimuleringsmaatregelen in de mensgerichte maatregelpakketten	Tilburg, Loon op Zand	C: Geen financiële bijdrage gevraagd in dit deelprogramma. Diverse fietsstimuleringsmaatregelen zijn opgenomen in de mensgerichte maatregelpakketten van de gemeenten Loon op Zand en Tilburg, met ook verkeersveiligheid maatregelen en worden ingediend bij deelprogramma Veilig
Regionale Agenda Laadinfrastructuur in Brabant en Limburg HvB	PNB	C: Geen financiële bijdrage gevraagd Nee
Clean Energy Hubs HvB	PNB	C: Geen financiële bijdrage gevraagd Nee

*Uitslag categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021*  
Er zijn voor dit deelprogramma geen projecten ingediend die al getoetst konden worden op kwaliteit inhoud en kosten. Er zijn geen projecten die op de Bestuurlijke Ontwikkelstag van december in financiële zin voor 2021 als definitief kunnen worden geprogrammeerd.

*Uitslag categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021*  
Om tot een goede vulling van dit deelprogramma te komen dient eerst een uitvoeringsprogramma te worden gemaakt waarbij de opgaven uit de RMA vertaald worden naar een pakket aan onderzoeken, experimenten, lobby's en investeringen. In 2021 gaan we dit programma maken. Omdat daarvoor nog geen offerte/kosteninschatting en verder uitgewerkte onderzoeksopzet beschikbaar is, blijft het een kansrijk project dat voorlopig geprogrammeerd wordt op € 50.000.

Het onderzoek mobiliteitsuitwerking Hilvarenbeek kon niet worden geprogrammeerd omdat op moment van indienen er nog geen offerte/kosteninschatting en verder uitgewerkte onderzoeksopzet beschikbaar was. Het is ook een kansrijk project dat voorlopig wordt geprogrammeerd op € 50.000.

*Uitslag categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd*  
De gemeente Oisterwijk en de provincie hebben een aantal projecten geagendeerd, waarvoor in 2021 geen financiële bijdrage wordt gevraagd. Het lobbyproject van de gemeente Oisterwijk strekt zich uit over alle jaren van de RMA. De projecten van de provincie krijgen in 2021 een nadere invulling in de regio Hart van Brabant en worden dan uitgewerkt richting een eventuele aanvraag voor een financiële bijdrage in 2022. Het betreft de projecten Clean Energy Hubs HvB, Sjees Fietsstimulering HvB en de Regionale Agenda Laadinfrastructuur in Brabant en Limburg HvB.

	Zie Exceldocument “stap 3 Afweegkader HvB” en “logboek uitslag stap 3 Afweegkader HvB” met einduitslag van stap 3 (programmeren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn 3 bijeenkomsten besteed aan het scoren op stap 3.			
<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken organisaties</b>		
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):  Het coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam zolang er nog geen deelprogrammamateams zijn. Of die teams er komen en of er voldoende capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld zal in 2021 uitgezocht worden en is ook onderdeel van een governance discussie in de regio Hart van Brabant en de afspraken die de provincie hierover in 2021 met de regio Hart van Brabant maakt.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (A. de Boer) sturen in 2021 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)</li> <li>- B5 stad: Tilburg</li> <li>- kleine gemeente: Gilze en Rijen</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker:  Wethouder Bruijniks – gemeente Loon op Zand</p>		<p>Op projectniveau met beleidsmedewerkers van andere beleidsvelden (RO, energie/duurzaamheid/milieu).</p> <p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitwerking klimaatakkoord rijk</li> <li>- verbinding met uitwerking REKS (hoofdstuk mobiliteit)</li> <li>- uitwerking Regionale Omgevings Agenda (ROA)</li> </ul>		
<b>Financieel - jaarschijf 2021</b>				
<b>Budget</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking - bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking - bijdrage derden</b>	<b>Penvoerder</b>
- Budget-totaal  € 50.000	Omvang:  € 25.000	Omvang  € 25.000 Onderzoek mobiliteitsuitwerking centrumvisie Hilvarenbeek	Op moment geen inzicht in dekking van derden.	Streven is om in 2021 voor dit deelprogramma een penvoerder in de regio of bij de gemeenten aan te wijzen.  Of dit gebeurt en wie dat wordt is mede afhankelijk van de governance discussie in Hart van Brabant over



				keuzes taken en inzet ambtenaren.
- Kasritme	€ 25.000 in 2021	- € 25.000 in 2021	- € 0,--	
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker (vooralnog via het coördinatieteam).</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen 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. Vooralnog wordt dit bewaakt door het coördinatieteam.</li> </ul> <p>Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (<u>door provincie in te vullen</u>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Voor bijdrage op deelprogramma-niveau</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Deze bijdrage wordt in één keer verstrekt.</li> </ul> </li> <li>- <i>Voor bijdrage op project-niveau</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van het coördinatieteam na goedkeuring van de deelprogrammatrekker.</li> <li>▪ Voor het aanvragen van de projectbijdragen voor de Bestuurlijke Ontwikkelstag van 16 december zijn de projectfiches gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling.</li> <li>▪ Die fiches worden ook gebruikt voor de kansrijke projecten die nu als voorlopig zijn geprogrammeerd. Provincie en gemeenten gebruiken in 2021 deze fiches bij hun aanvragen voor definitief te programmeren projecten</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	-		

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regio en provincie werken samen een de invulling van het deelprogramma. Daarbij zal in het Regionaal Mobiliteitsprogramma 2022 en dit deelprogramma ook de relatie worden gelegd met de in dit deelprogramma genoemde projecten waarover al eerder - al dan niet op andere tafels - afspraken zijn gemaakt.</li> <li>▪ Het coördinatieteam is in afstemming met de deelprogrammatrekker 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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).</li> </ul>				
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.</li> <li>○ De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op de volgende ontwikkeldag.</li> </ul>				
<b>Kansrijke projecten - jaarschijf 2021</b>						
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Soort project</b>	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal) -indicatief-</b>	<b>Dekking – bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – bijdrage regio/gemeenten/derden* -indicatief-</b>	<b>(Planning)</b>
Project 1.1	O	Opstellen deelprogramma Schoon, stil en gezond 2022 Loon op Zand/regio	€ 0	€ 0	€ 0	
Project 1.2	O	Onderzoek mobiliteitsuitwerking centrumvisie Hilvarenbeek	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000	
Totale bijdrage provincie				€ 25.000		
<b>Meerjarige doorkijk 2022 – 2023</b>						
<b>PM</b>						

## Deelprogramma Slim en efficiënt (definitieve versie 5 februari 2021)

### Omschrijving

#### Scope (omvang en reikwijdte)

Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant gaan vanuit 1 gezamenlijke visie met 5 ambities in de Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) werken aan de mobiliteitsopgaven in Brabant en regio. We vertalen de gezamenlijke ambities naar de volgende 5 gebiedsgerichte deelprogramma's:

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

Naast gebiedsgerichte specifieke opgaven, is ook sprake van opgaven die regiobreed spelen. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Het is niet efficiënt om die opgaven voor elk deelgebied apart op te pakken. En 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 gebundeld tot shared services.

#### Toekomstbeeld

In 2030 is het reizen naar het werk én voor het werk minder vanzelfsprekend. Sinds de coronacrisis is thuiswerken en digitaal vergaderen een serieus alternatief geworden. Iedereen die zich wel verplaatst, kan dit op een schone, gezonde en veilige manier en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Het aantal gereisde kilometers is minder dan in 2020 doordat vervoerstromen slimmer zijn gepland en onnodige verplaatsingen worden voorkomen. Het mobiliteitssysteem dat dit mogelijk maakt, richt zich op de hele verplaatsingsketen van reizigers en goederen (van deur tot deur) en biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust & betrouwbaar, slim & efficiënt, inclusief, schoon en stil zijn en bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur.

De mobiliteitsconsument van 2030 is gewend aan multimodaal reizen en reist efficiënt en slim door het gebruik van een digital assistant die advies geeft over zijn/haar reisopties. De reiziger verplaatst zich niet meer op basis van het beschikbare vervoermiddel, maar op basis van het reisdoel. Ook het bedrijfsleven maakt voor het vervoer van hun goederen gebruik van schone en veilige vervoermiddelen en kiest daarbij afhankelijk van de situatie steeds voor de meest slimme en efficiënte vervoerswijze (Smart Logistics).

#### Mobiliteitsdiensten leveren betrouwbare 'van deur tot deur' oplossingen

De mobiliteitsaanbieders, zowel op het gebied van openbaar vervoer als logistiek, bieden in 2030 gezamenlijk complete verplaatsingsarrangementen aan, van deur tot deur. Digitale middelen gaan daar een belangrijke rol in spelen. Het is de ambitie van provincie en regio dat deze mobiliteitsdiensten zulke goede en betrouwbare van deur tot deur oplossingen bieden dat het reizen in de regio zorgeloos is en steeds minder mensen nog behoefte hebben aan een eigen auto (van bezit naar gebruik). Deelgebruik maakt onderdeel uit van de mobiliteitsdiensten en zorgt ervoor dat het ruimtebeslag van geparkeerde auto's aanzienlijk vermindert. De stadsdistributie en pakketbezorging is in 2030 emissieloos doordat verladers volledig zijn overgeschakeld op lichte elektrische voertuigen en vrachtfietsen voor de last mile. Voor de langere afstanden hebben elektrische vrachtwagens een vlucht genomen en is ook de modal split verder verduurzaamd. Zelfs de binnenscheepvaart gaat over op schonere motoren, waarbij de eerste elektrische binnenvaartschepen ook van het Wilhelminakanaal gebruik maken.

### **Optimale, wederzijdse afstemming tussen vraag en aanbod**

In 2030 beschikt een reiziger op een gemakkelijke manier over veel meer mogelijkheden om zich te verplaatsen en sluiten meer mogelijkheden goed aan op zijn verplaatsingsbehoeften. De digitale mobiliteitsservices laten zien wat een reis op een bepaald moment kost en biedt alternatieven aan of selecteert alleen opties die binnen het opgegeven prijskader passen. Hiermee worden de verplaatsingen in de tijd beter gespreid en zijn de ochtend- en avondspits vrijwel verdwenen. Winkels, kantoren en bedrijven hebben hun openingstijden hierop aangepast. De moderne kantoren die rond hubs ontwikkeld zijn, hebben openbare ontmoetingsruimten waar flexwerkers welkom zijn en vergaderruimten ook door externen kunnen worden geboekt. Verkeerde prikkels in de stadsdistributie zijn omgezet naar stimuli van gezond en duurzaam gedrag. Zo is het afleveren van een pakket op een afhaalpunt nu goedkoper voor een consument en wordt de bezorger daar niet minder voor betaald. Ook een schonere transportvorm die misschien iets langer duurt, is voordeliger dan de optie 'binnen 24 uur in huis'.

### **Beoogd resultaat of effect**

Voor de ambitie van slimme en efficiënt mobiliteit in 2030 zijn de volgende korte termijndoelen geformuleerd:

- De verplaatsing van mensen en goederen gebeurt efficiënter in 2024 waardoor verspilling van tijd, ruimte, grondstoffen, tijd en energie door mobiliteit verminderd.
- De capaciteit van infrastructuur, vervoermiddelen en locaties wordt in 2024 beter benut.
- De ontwikkeling en gebruik van digitale infrastructuur en data
- De koppeling tussen de groei van de regionale economie en de groei van de mobiliteit termen van emissies en ruimtebeslag verdwijnt. Dit wil zeggen dat groei van de mobiliteit als gevolg van de regionale economische ontwikkeling met niet meer ruimtebeslag en met dalende emissies van de mobiliteit gepaard moet gaan. Dit door efficiëntere benutting van de beschikbare mogelijkheden.

Nadere concretisering vindt plaats door het deelprogrammeamteam is afstemming met het deelprogrammeamteam Slim en efficiënt/uitwerkingsteam Krachtenbundeling als verdere uitwerking van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland.

Bijbehorende indicatoren zijn:

- Modal split: aandeel vervoerwijzen (fiets, lopen, auto, OV voor personen en vrachtwagen, schip, trein voor goederen) op verplaatsingen in de regio
- Belasting wegennet: spreiding gemotoriseerd verkeer over dagdelen
- Snelheid van verplaatsingen (vermindere van congestie, vertraging, voertuigverliesuren)
- Aandeel deelauto's per 100.000 inwoners
- Ontwikkeling digitale infrastructuur (glasvezelnet en 5G) in relatie tot inzetbaarheid digitale infrastructuur
- Aantal iVRI's op totaal aantal installaties

### Kansrijke projecten en activiteiten

De generieke en gebiedsspecifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden, zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze adaptieve tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Slim en efficiënt van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP). Concrete acties, projecten en initiatieven in het RMP zijn steeds terug te leiden naar de opgaven in deze tabel en in de tabel terug te leiden tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities.

<b>RMA – Opgaven 2021-2024</b>	<b>Hoog dynamisch</b>	<b>Piek</b>	<b>Gespreid</b>
	Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	(kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
<b>Slim en efficiënt</b> In 2030 gebruiken reizigers en verladers mobiliteitsdata voor slimme en efficiënte verplaatsingen met aandacht voor gezondheid en leefomgeving	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeteren aansluiting schakels in ketenverplaatsing</li><li>• Ontwikkelen van realtime verkeersmanagement om pieken beter te kunnen spreiden over de infrastructuur</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Slimme en efficiënte bevoorrading door datadelen en bundelen van stromen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkennen slimme en efficiënte vervoersdiensten (bijvoorbeeld door bundelen logistiek en personenvervoer)</li></ul>
<b>Generiek</b> Verbetering inwinning, analyse en benutting van mobiliteitsdata voor slimme mobiliteit en slimme logistiek Verbetering informatieverstrekkingen / -deling aan/met reizigers en vervoerders om mobiliteitsgedragsverandering te bewerkstellingen (slimme routeplanner) Benutting van innovaties om met huidige infrastructuur bereikbaarheid te optimaliseren en verplaatsingen schoner en gezonder te maken			

*Concrete uitvoeringsprojecten die de regio in 2021 gaat uitvoeren:*

1. Talking bikes
2. Dynamische informatiepanelen
3. Proef vol-vrijstelsysteem parkeerterrein

Ook zijn er met de regio specifieke afspraken over data-inwinning gemaakt:

1. het continueren van de huidige inzet van het Regionaal Data Team met de zittende leden van de B5/Tilburg en regio;
2. inzet, medewerking en commitment op de opgave van alle gemeentelijke partners, zoals datalevering en medewerking bij projecten en werkgroepen;
3. gebruiken van de Staat van Mobiliteit Brabant in diverse toepassingen, bijvoorbeeld voor gebiedsanalyses.

### *Onderzoeken / verkenningen*

Momenteel wordt als uitwerking van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland door het deelprogrammteam/ uitwerkingsteam Krachtenbundeling een analyse gemaakt van kansrijke projecten voor de regio Hart van Brabant.

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. Dit werken we in 2021 verder uit. Vanuit het programma SmartwayZ.NL is hiervoor voor de regio € 2,5 mln. beschikbaar voor de periode 2021-2023, mits ook de regio eenzelfde bedrag inzet. Het Rijk is voornemens om in BO MIRT met landsdeel Zuid afspraken te maken over een gezamenlijke inspanning dat elke nieuwe VRI een iVRI wordt en dat de regio borgt dat elke iVRI blijvend voldoet aan alle landelijke standaarden ten behoeve van datakwaliteit en –bescherming. Om dit mogelijk te maken, werkt het Rijk een cofinancieringsregeling uit. Om hierop te anticiperen werken provincie en regio verdere afspraken uit.

### *Aanvullende opgaven:*

- (door)ontwikkelen multimodaal mobiliteitsnetwerk met stadsrandhubs (robuust en betrouwbaar) met slimme (gedeelde) mobiliteit (is naast een opgave uit Smart Mobility ook een opgave die we uitwerken in het deelprogramma Inclusief).
- ontwikkelen van een platform deelmobiliteit Tilburg, waaronder de vele vormen van gedeelde mobiliteit kunnen functioneren met regie van de overheid.
- experimenteren met inzet regiecentrale Regiovervoer Midden-Brabant voor vormen van gedeelde mobiliteit en verbinding doelgroepen/WMO-vervoer aan BRAVO-flex. Als onderdeel van de voorbereiding van de OV-concessie Oost.

### *Aanpak en Planning*

Conform de leidraad gebiedsgerichte realisatie van Smartwayz zijn de eerste stappen gezet voor het opstellen van het Uitvoeringsplan Smart Mobility/deelprogramma Slim en efficiënt. Het uitvoeringsplan moet in Q1 2021 gereed zijn, eind 2021 moet het uitvoeringsprogramma voor 2022/2023 gereed zijn. Op dit moment (december 2020) wordt gewerkt aan stap 3.



### *Bemensing*

Het proces wordt bestuurlijk en ambtelijk aangestuurd door de gemeente Waalwijk met ondersteuning van Smartwayz en begeleid door een kernteam met vertegenwoordigers vanuit SmartwayZ.NL, Midpoint Logistiek en de gemeenten Tilburg en Waalwijk.

<p><b>Wijze van prioriteren</b></p>	<p><b>Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader Mobiliteit</b></p> <p>De vulling van het deelprogramma Slim en efficiënt is in de regio Hart van Brabant meteen de vulling van het regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility. Concrete projecten die door de provincie en gemeenten zijn aangedragen moeten in 2021 worden uitgevoerd. Om op tijd de projecten richting uitvoering te kunnen voorbereiden is besluitvorming over deze projecten op de Bestuurlijke Ontwikkelagenda noodzakelijk. De projecten worden later in 2021 (einde Q1) ook ter goedkeuring aangeboden aan de Programmaraad Smartwayz. Als ze daar niet worden goedgekeurd ontstaat een dekkingprobleem en kunnen de projecten niet doorgaan. In deze bijzondere situatie waarin de besluitvorming over de projecten op 2 tafels geschied wordt daarom voorgesteld de projecten als voorlopige te programmeren: als de programmaraad Smartwayz de projecten honoreert kan het gereserveerde budget aan andere projecten binnen het deelprogramma worden besteed, als de programmaraad de projecten afkeurt kunnen ze alsnog doorgang vinden in 2021. Het is voor de jaren 2022 en 2023 wel belangrijk de processen van voorbereiding en besluitvorming van Smartwayz en RMP in 2021 beter te stroomlijnen.</p> <p>Het coördinatieteam heeft van provincie en gemeenten nieuwe aanvragen van projecten ontvangen om op te nemen in het RMP 2021. Voor het totaal van deze aanvragen zijn de 3 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>In totaal zijn 62 aanvragen voorgelegd voor stap 1. Het coördinatieteam heeft die allemaal langs het Afweegkader gelegd (stap 1). Bij elke aanvraag is bepaald of de aanvraag past bij de RMA op het niveau van 1 of meerdere deelprogramma's. De RMA kent 5 deelprogramma's met 3 gebiedsgerichte uitwerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• voor hoogdynamische gebieden: stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen;</li> <li>• voor piekgebieden: bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen;</li> <li>• voor gespreid gebied: (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur.</li> </ul> <p>Bij elke aanvraag is gekeken op welk deelgebied de aanvraag betrekking had, en of de aanvraag paste bij de generieke opgaven die voor alle 3 de deelgebieden gelden of dat de aanvraag paste bij de opgaven van het desbetreffende deelgebied. Indien de aanvraag niet paste, of de aanvraag nog te vaag was, werd de aanvraag in stap 1 afgekeurd. Voor het deelprogramma Slim en efficiënt werden geen projecten afgekeurd. De aanvragen voor het jaar 2021 die naar het oordeel van het coördinatieteam het beste pasten bij het deelprogramma Slim en efficiënt waren:</p>
-------------------------------------	---

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Uitvoerings-jaar
Proef vol-vrij systeem 1 parkeerterrein	Oisterwijk	HVB	2021
Talking Bikes	Tilburg	PNB	2021
Dynamische informatiepanelen	Waalwijk	gemeente	2021
Onderzoek Mobiliteitshub	Waalwijk	HVB	2021
Onderzoek Mobiliteitsmonitor	Waalwijk	gemeente	2021

Zie Exceldocument "stap 1 Afweegkader Hvb" met een toelichting op de einduitslag van stap 1 (agenderen) voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle aanvragen gescoord op stap 1

#### Stap 2: prioriteren

In stap 2 van het Afweegkader is gekeken hoe de aanvragen scoren op de ambities en doelen van de deelprogramma's, hoe de aanvraag zou kunnen bijdragen aan andere doelen van de regio/provincie, hoe kosteneffectief de aanvraag was, of de aanvraag uitgevoerd kan worden en wat de belangen, rollen en verantwoordelijkheden van de partners zijn. Dit leidde tot de volgende eindscore:

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Score
Proef vol-vrij systeem 1 parkeerterrein	Oisterwijk	HVB	6
Talking Bikes	Tilburg	PNB	10
Dynamische informatiepanelen	Waalwijk	gemeente	7
Onderzoek Mobiliteitshub	Waalwijk	HVB	4
Onderzoek Mobiliteitsmonitor	Waalwijk	gemeente	1
<b>Gemiddelde score</b>			<b>7,6</b>

#### *Weging kansrijke projecten*

De gemiddelde score van de 5 projecten in het deelprogramma Slim en efficiënt is 7,6 punten. Het gemiddelde van alle projectaanvragen van alle deelprogramma's is een score van 7,5 punten. Het onderzoeksproject Talking Bikes, de proef met de dynamische informatiepanelen in Tilburg en het vol-vrij systeem van parkeerterreinen en info over te volgen alternatieve rijroutes scoren hoger/rondom het gemiddelde. De lage score voor het onderzoek



mobilitieithubs is vooral te verklaren uit het lokale karakter dat er aan is gegeven; in het licht van de voorbereiding op een nieuwe OV-concessie is een regionaal onderzoek gewenst, zoals ook in de regio Noordoost voor is gekozen. Het onderzoek mobiliteitmonitor Waalwijk was nog niet concreet genoeg om goed te kunnen beoordelen.

Punt van aandacht daarbij: in de manier van prioriteren met het huidige Afweegkader kan geen rekening worden gehouden met de verschillen in aard en grootte van de aanvragen (lobby, experiment, onderzoek of investeringen, groot of klein).

Zie Exceldocument "stap 2 Afweegkader HvB" en "logboek uitslag stap 2 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 2 (prioriteren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle vragen gescoord op stap 2.

### Stap 3: programmeren

De laatste stap van het Afweegkader betrof stap 3: programmeren. Het coördinatieteam maakte het volgende onderscheid in de programmeerbare projecten van provincie en gemeenten:

- categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan de definitieve financiële bijdrage worden gevraagd. De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn aangereikt en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is ingevuld. Op inhoud en kosten is getoetst. En daarmee kan op projectniveau een bijdrage worden bepaald.
- categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan nog geen definitieve financiële bijdrage worden gevraagd. De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn nog niet beschikbaar en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is nog niet ingevuld. De toets op inhoud en kosten moet nog plaatsvinden. Pas daarna kan de definitieve bijdrage aan het project worden toegekend. Provincie kan nog geen bijdrage op projectniveau bepalen.
- Categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd.

Projecten	Trekker	Categorie
Proef vol-vrij systeem 1 parkeerterrein	Oisterwijk	A: definitief programmeren
Talking Bikes	Tilburg	A: definitief programmeren
Dynamische informatiepanelen	Waalwijk	A: definitief programmeren
Onderzoek Mobiliteitshub	Waalwijk	B: Voorlopig programmeren

	Onderzoek Mobiliteitsmonitor	Waalwijk	B: Voorlopig programmeren
<p><i>Uitslag categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021</i></p> <p>De Proef vol-vrij systeem op 1 parkeerterrein van de gemeente Oisterwijk wordt door het coördinatieteam gezien als een goede proef die bij succes als voorbeeld kan dienen in andere gemeenten. Belangrijk om de uitkomsten te communiceren in de regio (en daarbuiten). Uitgebreide kostenopbouw en beschrijving zijn aangeleverd.</p> <p>Het project Talking Bikes is in volle voorbereiding en kan snel in de uitvoering gaan. De aanvraag gaf een duidelijke omschrijving en kostenraming. De inzet van dynamische informatiepanelen in de gemeente Waalwijk is een investeringsproject waarvoor een offerte met kostenraming is ingediend.</p> <p><i>Uitslag categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021</i></p> <p>De onderzoeken mobiliteitshubs en mobiliteitsmonitor konden niet definitief worden geprogrammeerd omdat op moment van indienen er nog geen offerte/kosteninschatting en verder uitgewerkte onderzoeksopzet beschikbaar was. Het onderzoek mobiliteitshubs kan, in het licht van de voorbereiding op een nieuwe OV-concessie, beter meteen op het regionaal schaalniveau worden opgepakt.</p> <p><i>Uitslag categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd</i></p> <p>Voor het deelprogramma Slim en efficiënt werden geen projecten ingediend waarvoor geen financiële bijdrage is gevraagd.</p> <p>Zie Exceldocument “stap 3 Afweegkader HvB” en “logboek uitslag stap 3 Afweegkader HvB” met einduitslag van stap 3 (programmeren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn 3 bijeenkomsten besteed aan het scoren op stap 3.</p>			
Governance			
Organisatie deelprogramma	Betrokken organisaties		
<p>Deelprogrammatrekker: Koen van Neerven – gemeente Waalwijk (kwartiermaker)</p> <p>Bestuurlijk trekker: Wethouder Bakker – gemeente Waalwijk</p> <p>Deelprogrammamateam/bij het deelprogramma behorende ambtelijke werkgroep: Provincie Noord-Brabant: PM Gemeente Tilburg: Hans van Mook en Marco van de Meer</p> <p>Vertegenwoordigers niet-overheid:</p>	<p>RijkswaterstaatPON Breda University of applied sciences -</p>		

SmartwayZ: Pieter van Ginneken Midpoint: Twan van Lankveld				
Financieel - jaarschijf 2021				
Budget	Dekking - bijdrage provincie	Dekking - bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage derden	Penvoerder
- Budget-totaal  € 492.000	- Omvang  Bijdrag bedrag wordt nader bepaald in het kader van uitvoeringsplan Krachtenbundeling smart mobility: Gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility 2021-2023 Hart van Brabant	€ 246.000  € 50.000 Talking bikes (Tilburg, Breda en Buas)  € 43.000 Dynamische informatiepanelen  € 28.000 Proef vol-vrij parkeersysteem  € 75.000 Onderzoek Mobiliteitshub  € 50.000 Onderzoek Mobiliteitsmonitor		Streven is om in 2021 voor dit deelprogramma een penvoerder in de regio of bij de gemeenten aan te wijzen.  Of dit gebeurt en wie dat wordt is mede afhankelijk van de governance discussie in Hart van Brabant over keuzes taken en inzet ambtenaren.  Dit is onderdeel van het governancevraagstuk.  Een bestuurlijk trekker voor dit deelprogramma is benoemd
- Kasritme	- € 0			
- Wijze van beschikbaar stellen -	Via Uitvoeringsplan Krachtenbundeling: € 2,5M voor 4 jaar, als regio ook € 2,5M bijdraagt		In 2021 afspreken wat te doen met opgenomen projecten die NIET vanuit Smartwayz worden goedgekeurd	

Verantwoording						
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en deelprogrammteam).					
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	Hiervoor gelden de regels die door het programma SmartwayZ.NL zijn vastgesteld.					
Projecten - jaarschijf 2021						
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Soort project	Projectnaam + indiener +	Benodigd budget (totaal) -indicatief-	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage regio/gemeenten/derden -indicatief-	(Planning)
	O	Talking bikes (Tilburg, Breda en Buas)	€ 100.000,-	Bijdrag bedrag wordt nader bepaald in het kader van uitvoeringsplan Krachtenbundeling smart mobility	€ 50.000,- waarvan € 25.000,- door Tilburg en € 25.000,- door Breda.	Start z.s.m. maar uiterlijk 1 januari 2021.
	O	Dynamische informatiepanelen	€ 86.000,-	Bijdrag bedrag wordt nader bepaald in het kader van uitvoeringsplan Krachtenbundeling smart mobility	€ 43.000,-	
	O	Proef vol-vrij parkeersysteem	€ 56.000,-	Bijdrag bedrag wordt nader bepaald in het kader van uitvoeringsplan Krachtenbundeling smart mobility	€ 28.000,-	
	O	Onderzoek Mobiliteitshub	€ 150.000	Bijdrag bedrag wordt nader bepaald in het kader van uitvoeringsplan Krachtenbundeling smart mobility	€ 75.000	

Project 1.5	O	Onderzoek Mobiliteitsmonitor	€ 100.000	Bijdrag bedrag wordt nader bepaald in het kader van uitvoeringsplan Krachtenbundeling smart mobility	€ 50.000	
Totale bijdrage provincie			€ 492.000			

## Deelprogramma Veilig (definitieve versie 5 februari 2021)

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope (omvang en reikwijdte)</b> Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant gaan vanuit 1 gezamenlijke visie met 5 ambities in de Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) werken aan de mobiliteitsopgaven in Brabant en regio. We vertalen de gezamenlijke ambities naar de volgende 5 gebiedsgerichte deelprogramma's:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Schoon, stil &amp; gezond</li><li>2. Veilig</li><li>3. Inclusief</li><li>4. Robuust en betrouwbaar</li><li>5. Slim en efficiënt</li></ol> <p>Naast gebiedsgerichte specifieke opgaven is er ook sprake van opgaven die regiobreed spelen. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Het is niet efficiënt om die opgaven voor elk deelgebied apart op te pakken. En 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 gebundeld tot shared services.</p> <p><b>Toekomstbeeld</b> De visie in de RMA zet de stip op de horizon: het gemeenschappelijk toekomstbeeld van regio en provincie voor de mobiliteit in 2030, met een doorkijk naar 2040.</p> <p><i>Veilig, schoon, stil en gezond</i></p> <p>In 2030 is het reizen naar het werk én voor het werk minder vanzelfsprekend. Door de coronacrisis is thuiswerken en digitaal vergaderen een serieus alternatief geworden. Iedereen die zich wel verplaatst, kan dit op een schone, gezonde en veilige manier en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Mensen en bedrijven kunnen de activiteiten verrichten die essentieel zijn voor het voortbestaan en welbevinden en beschikken over de goederen die ze nodig hebben, in een duurzame (schoon, stil, circulair) en waardevolle (qua gebruik, toekomst en beleving) leefomgeving. Het aantal gereisde kilometers is minder dan in 2020 doordat vervoerstromen slimmer zijn gepland en onnodige verplaatsingen worden voorkomen. De druk op het systeem en de omgeving is daardoor minder geworden ten gunste van de leefbaarheid. Het mobiliteitssysteem dat dit mogelijk maakt, richt zich op de hele verplaatsingsketen van reizigers en goederen (van deur tot deur) en biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust &amp; betrouwbaar, slim &amp; efficiënt, inclusief, schoon en stil zijn en bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur. Verplaatsingen gebeuren in 2030 altijd op een schone en veilige manier. Regio en provincie vinden dat beide van groot belang omdat mede daardoor de regio een aangenaam en aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat heeft. Daarmee wordt de agglomeratiekracht van de regio versterkt. De mobiliteitsconsument van 2030 is gewend aan multimodaal reizen en reist efficiënt en slim door het gebruik van een digital assistant die advies geeft over zijn/haar reisopties. De reiziger verplaatst zich niet meer op basis van het beschikbare vervoermiddel, maar op basis van het reisdoel. Voor korte verplaatsingen binnen de steden en dorpen is de (elektrische) fiets het geëigende vervoermiddel. Ook verplaatsen veel mensen zich op de korte afstand te voet. De openbare ruimte is daarom ook vooral (beter en aantrekkelijker) ingericht voor fietsers en voetgangers. Er zijn goede, directe, makkelijk te vinden en veilige routes voor fietsers en voetgangers. Ook het bedrijfsleven maakt voor het vervoer van hun goederen gebruik van schone en veilige</p>
---------------------	--

vervoermiddelen en kiest daarbij afhankelijk van de situatie steeds voor de meest slimme en efficiënte vervoerswijze (Smart Logistics). Op bedrijventerreinen is ruimte gemaakt zodat vrachtwagenchauffeurs veilig kunnen parkeren en overnachten.

### **Ambitie 2030**

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 VerkeersViligheidsPlan (BVVP 2020 - 2024) worden integraal overgenomen.

### **Beoogd resultaat of effect:**

Voor de ambitie op het gebied van veiligheid in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- Het aantal ongevallen met letsel en het aantal verkeersdoden vertonen een dalende trend
- Het aantal locaties met een (te) hoog ongevalsrisico is in 2024 afgenomen
- Het onveiligheidsgevoel op de weg en rondom verblijfs- en OV-locaties is verminderd
- Het aantal veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen is toegenomen
- Het verbeteren van de externe veiligheid rondom het spoor

Bijbehorende indicatoren zijn:

- Aantal verkeersongevallen
- Berekenen groepsrisico als risicomaat voor externe veiligheid
- Aantal locaties met een (te) hoog ongevalsrisico (op basis van data- en risicogestuurde aanpak
- Verkeersonveiligheidsgevoel van bewoners in de regio
- Tevredenheid over verkeersveiligheid van bewoners
- Aantal veilige truckparkeerplaatsen in de regio

### **Kansrijke projecten en activiteiten**

De generieke en gebiedsspecifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden, zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze adaptieve tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Veilig van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP). Concrete acties, projecten en initiatieven in het RMP zijn steeds terug te leiden naar de opgaven in deze tabel en in de tabel terug te leiden tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities.

	<b>RMA – Opgaven 2021-2024</b>	<b>Hoog dynamisch</b> Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	<b>Piek</b> Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	<b>Gespreid</b> (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
	<b>Veilig</b> Het gebruik van het mobiliteits-systeem is in 2030 veilig, zowel verkeersveilig als extern en sociale veilig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer ruimte maken voor kwetsbare verkeers-deelnemers</li> <li>• Reductie risico's gebruik Brabantroute</li> <li>• Veiligheidsregels snelfietsen in de stad ontwikkelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scheiden fietsers &amp; voetgangers en vrachtverkeer</li> <li>• Verbeteren van veiligheid rondom scholen</li> <li>• Veilige truck &amp; bus-parkings</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren veiligheid zwaar verkeer/landbouwverkeer</li> <li>• Vergroten van spoorveiligheid</li> </ul>
	<b>Generiek</b> Verbeteren van de verkeersveiligheid via risicogestuurde aanpak en benutting ondersteunende technologie Onderzoeken en verbeteren van sociale veiligheid van fietsroutes Vergroten van de aandacht voor veilig en verantwoord verkeersgedrag via educatie, werkgeversbenadering en campagnes			
	<p><i>Bestaande projecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerking Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP): maken lokale en regionale risico-analyses verkeersveiligheid en daarvan afgeleide lokale- en regionale uitvoeringsplannen.</li> <li>• TT-projects: stimuleren dat MBO-instellingen meedoen met het verkeerseducatieproject voor MBO-onderwijs van de provincie.</li> <li>• Pilot 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> </ul>			
<b>Wijze van prioriteitstelling</b>	<p><b>Onderbouwing van het deelprogramma op basis van (toepassing van) het afweegkader Mobiliteit</b></p> <p>Het coördinatieteam heeft, los van bovenstaande bestaande projecten die in 2021 op het grondgebied van Hart van Brabant spelen en waarover eerder en/of op andere tafels afspraken zijn gemaakt, van provincie en gemeenten <i>nieuwe</i> aanvragen van projecten ontvangen om op te nemen in het RMP 2021. Voor het totaal van deze aanvragen zijn de 3 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>			



### Stap 1: agenderen

In totaal zijn 62 aanvragen voorgelegd voor stap 1. Het coördinatieteam heeft die allemaal langs het Afweegkader gelegd (stap 1). Bij elke aanvraag is bepaald of de aanvraag past bij de RMA op het niveau van 1 of meerdere deelprogramma's. De RMA kent 5 deelprogramma's met 3 gebiedsgerichte uitwerkingen:

- voor hoogdynamische gebieden: stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen;
- voor piekgebieden: bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen;
- voor gespreid gebied: (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur.

Bij elke aanvraag is gekeken op welk deelgebied de aanvraag betrekking had, en of de aanvraag paste bij de generieke opgaven die voor alle 3 de deelgebieden gelden of dat de aanvraag paste bij de opgaven van het desbetreffende deelgebied. Indien de aanvraag niet paste, of de aanvraag nog te vaag was, werd de aanvraag in stap 1 afgekeurd. De volgende aanvragen voor het deelprogramma Veilig werden in stap 1 afgekeurd:

- aanpassing rotonde fazantenweg Dongen.
- maatregelpakket risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid Oisterwijk
- verkeersplan Moergestel 2022 en verder Oisterwijk.

De aanvragen voor het jaar 2021 die overbleven, en naar het oordeel van het coördinatieteam het beste pasten bij het deelprogramma Veilig waren:

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Uitvoerings-jaar
30 km gebied Beljaart	Dongen	gemeente	2021
Hoofdstraat 's-Gravenmoer	Dongen	gemeente	2021
Mensgerichte maatregelen	Dongen	gemeente	2021
Fietsvoorzieningen Biestraat	Gilze en Rijen	gemeente	2021
Fietsvoorzieningen Kapelstraat	Gilze en Rijen	gemeente	2021
Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Gilze en Rijen irt voorbereiding	Gilze en Rijen	2 gemeenten	2021/2022
Mensgerichte maatregelen	Gilze en Rijen	gemeente	2021
Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Goirle irt voorbereiding	Goirle	2 gemeenten	2021/2022
Mensgerichte maatregelen	Goirle	gemeente	2021
Onderzoek en experiment landbouwverkeer	Hilvarenbeek	HVB	2021
Mensgerichte maatregelen	Hilvarenbeek	gemeente	2021
Verkeersveiligheidsmaatregelen Moersedreef	Loon op Zand	gemeente	2021
Bevordering schoolomgeving en schoolroute Vossenbergselaan	Loon op Zand	gemeente	2021

Mensgerichte maatregelen	Loon op Zand	gemeente	2021
Mensgerichte maatregelen	Oisterwijk	gemeente	2021
Fietspad Academiepad	Tilburg	gemeente	2021
Dongewijkdreef Voorrang Op Rotondes (VOR)	Tilburg	gemeente	2021
Plateaus Eikenboschweg Kerkstraat	Tilburg	gemeente	2021
Kant en asmarkering SFR 261 Tilburg - Waalwijk	Tilburg	gemeente	2021
Ketelhavenstraat VOR	Tilburg	gemeente	2021
Laarstraat-Generaal Winkelmanstraat	Tilburg	gemeente	2021
Aanleg fietsstraat Melis Stokestraat	Tilburg	gemeente	2021
Mensgerichte maatregelen regionaal HvB	Tilburg	HvB	2021
Mensgerichte maatregelen	Tilburg	gemeente	2021
Verkeersveiligheid schoolomgevingen	Waalwijk	gemeente	2021
Verkeersveiligheid schoolomgeving Kindcentrum Zanddonk	Waalwijk	gemeente	2021
Mensgerichte maatregelen	Waalwijk	gemeente	2021
Gedragsinterventies veilig fietsen HvB	PNB	HvB	2021

Veel van de overige aanvragen dragen volgens de aanvragers ook bij aan het deelprogramma Veilig, maar zijn primair voor een ander deelprogramma ingediend. Zie Exceldocument "stap 1 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 1 (agenderen) voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle aanvragen gescoord op stap 1.

#### Stap 2:prioriteren

In stap 2 van het Afweegkader is gekeken hoe de aanvragen scoren op de ambities en doelen van de deelprogramma's, hoe de aanvraag zou kunnen bijdragen aan andere doelen van de regio/provincie, hoe kosteneffectief de aanvraag was, of de aanvraag uitgevoerd kan worden en wat de belangen, rollen en verantwoordelijkheden van de partners zijn. Dit leidde tot de volgende eindscore:

Projecten	Trekker	Lokaal / Regionaal	Score
30 km gebied Beljaart	Dongen	gemeente	5
Hoofdstraat 's-Gravenmoer	Dongen	gemeente	7
Mensgerichte maatregelen	Dongen	gemeente	9

Fietsvoorzieningen Biestraat	Gilze en Rijen	gemeente	7
Fietsvoorzieningen Kapelstraat	Gilze en Rijen	gemeente	7
Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Gilze en Rijen irt voorbereiding	Gilze en Rijen	2 gemeenten	8
Mensgerichte maatregelen	Gilze en Rijen	gemeente	9
Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Goirle irt voorbereiding	Goirle	2 gemeenten	8
Mensgerichte maatregelen	Goirle	gemeente	9
Onderzoek en experiment landbouwverkeer	Hilvarenbeek	HVB	12
Mensgerichte maatregelen	Hilvarenbeek	gemeente	9
Verkeersveiligheidsmaatregelen Moersedreef	Loon op Zand	gemeente	6
Bevordering schoolomgeving en schoolroute Vossenbergselaan	Loon op Zand	gemeente	6
Mensgerichte maatregelen	Loon op Zand	gemeente	9
Mensgerichte maatregelen	Oisterwijk	gemeente	9
Fietspad Academiepad	Tilburg	gemeente	9
Dongewijkdreef Voorrang Op Rotondes (VOR)	Tilburg	gemeente	8
Plateaus Eikenboschweg Kerkstraat	Tilburg	gemeente	6
Kant en asmarkering SFR 261 Tilburg - Waalwijk	Tilburg	gemeente	10
Ketelhavenstraat VOR	Tilburg	gemeente	9
Laarstraat-Generaal Winkelmanstraat	Tilburg	gemeente	7
Aanleg fietsstraat Melis Stokestraat	Tilburg	gemeente	8
Mensgerichte maatregelen regionaal HvB	Tilburg	HvB	9
Mensgerichte maatregelen	Tilburg	gemeente	9
Verkeersveiligheid schoolomgevingen	Waalwijk	gemeente	4
Verkeersveiligheid schoolomgeving Kindcentrum Zanddonk	Waalwijk	gemeente	4
Mensgerichte maatregelen	Waalwijk	gemeente	9
Gedragsinterventies veilig fietsen HvB	PNB	HvB	5
<b>Gemiddelde score</b>			<b>7,7</b>

### *Weging kansrijke projecten*

De gemiddelde score van de 28 projecten in het deelprogramma Veilig is 7,7 punten. Het gemiddelde van alle projectaanvragen van alle deelprogramma's is een score van 7,5 punten. Meerdere projecten scoren lager dan het gemiddelde van alle projectaanvragen, vooral omdat zij lokaal van aard zijn en specifiek 1 doel dienen: de bevordering van verkeersveiligheid. Deze projecten hebben wel allemaal een relatie met de risico analyse verkeersveiligheid. Het oördinatieteam ziet ze daarom allenaal als kansrijk: ze dragen allemaal bij aan de ambities en doelen van het deelprogramma Veilig.

Punt van aandacht daarbij: in de manier van prioriteren met het huidige Afweegkader kan geen rekening worden gehouden met de verschillen in aard en grootte van de aanvragen (lobby, experiment, onderzoek of investeringen, groot of klein).

Zie Exceldocument "stap 2 Afweegkader HvB" en "logboek uitslag stap 2 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 2 (prioriteren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn in 2 rondes alle vragen gescoord op stap 2.

### Stap 3: programmeren

De laatste stap van het Afweegkader betrof stap 3: programmeren. Het coördinatieteam maakte het volgende onderscheid in de programmeerbare projecten van provincie en gemeenten:

- categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan de definitieve financiële bijdrage worden gevraagd.  
De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn aangereikt en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is ingevuld. Op inhoud en kosten is getoetst. En daarmee kan op projectniveau een bijdrage worden bepaald.
- categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021:  
Bij deze kansrijke projecten kan nog geen definitieve financiële bijdrage worden gevraagd. De benodigde ramingen/tekeningen/offertes/onderzoekplannen etc ter onderbouwing zijn nog niet beschikbaar en het projectfiche met kerninformatie voor het toekennen van een projectbijdrage uit een deelprogramma is nog niet ingevuld. De toets op inhoud en kosten moet nog plaatsvinden. Pas daarna kan de definitieve bijdrage aan het project worden toegekend. Provincie kan nog geen bijdrage op projectniveau bepalen.
- Categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd.

Projecten	Trekker	Categorie
30 km gebied Beljaart	Dongen	A: definitief programmeren
Hoofdstraat 's-Gravenmoer	Dongen	A: definitief programmeren
Mensgerichte maatregelen	Dongen	A: definitief programmeren
Fietsvoorzieningen Biestraat	Gilze en Rijen	A: definitief programmeren
Fietsvoorzieningen Kapelstraat	Gilze en Rijen	A: definitief programmeren
Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Gilze en Rijen irt voorbereiding	Gilze en Rijen	B: Voorlopig programmeren
Mensgerichte maatregelen	Gilze en Rijen	A: definitief programmeren
Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Goirle irt voorbereiding	Goirle	B: Voorlopig programmeren
Mensgerichte maatregelen	Goirle	A: definitief programmeren
Onderzoek en experiment landbouwverkeer	Hilvarenbeek	B: Voorlopig programmeren
Mensgerichte maatregelen	Hilvarenbeek	A: definitief programmeren
Verkeersveiligheidsmaatregelen Moersedreef	Loon op Zand	A: definitief programmeren
Bevordering schoolomgeving en schoolroute Vossenbergselaan	Loon op Zand	A: definitief programmeren
Mensgerichte maatregelen	Loon op Zand	A: definitief programmeren
Mensgerichte maatregelen	Oisterwijk	A: definitief programmeren
Fietspad Academiepad	Tilburg	A: definitief programmeren
Dongewijkdreef Voorrang Op Rotondes (VOR)	Tilburg	A: definitief programmeren
Plateaus Eikenboschweg Kerkstraat	Tilburg	A: definitief programmeren
Kant en asmarkering SFR 261 Tilburg - Waalwijk	Tilburg	A: definitief programmeren
Ketelhavenstraat VOR	Tilburg	A: definitief programmeren
Laarstraat-Generaal Winkelmanstraat	Tilburg	A: definitief programmeren
Aanleg fietsstraat Melis Stokestraat	Tilburg	A: definitief programmeren
Mensgerichte maatregelen regionaal HvB	Tilburg	A: definitief programmeren
Mensgerichte maatregelen	Tilburg	A: definitief programmeren
Verkeersveiligheid schoolomgevingen	Waalwijk	B: Voorlopig programmeren
Verkeersveiligheid schoolomgeving Kindcentrum Zanddonk	Waalwijk	A: definitief programmeren

Mensgerichte maatregelen	Waalwijk	A: definitief programmeren
Gedragsinterventies veilig fietsen HvB	Tilburg/PNB	A: definitief programmeren

*Uitslag categorie A: definitief geprogrammeerde projecten 2021*

Bijna alle projecten zijn op inhoudelijke kwaliteit en kostenopbouw getoetst en kunnen op de Bestuurlijke Ontwikkelag van december in financiële zin voor 2021 als definitief kunnen worden geprogrammeerd. Dit is voor de regiogemeenten in 2021 nog belangrijk omdat in de begrotingsystematiek van de gemeenten nog rekening is gehouden met cofinanciering van de provincie. De regiogemeenten zullen die werkwijze vanaf begrotingsjaar 2021 niet meer kunnen hanteren.

Bij het inhoudelijk toetsen is bij meerdere gemeenten extra informatie opgevraagd en zijn ook onderdelen van de aanvragen afgekeurd wat heeft geleid tot het indienen van nieuwe aanvragen met aangepaste kostenramingen.

*Uitslag categorie B: voorlopig geprogrammeerde projecten 2021*

Het onderzoek mobiliteitsuitwerking Hilvarenbeek kon niet definitief worden geprogrammeerd omdat op moment van indienen er nog geen offerte/kosteninschatting en verder uitgewerkte onderzoeksopzet beschikbaar was. Het is ook een kansrijk project dat voorlopig wordt geprogrammeerd op € 50.000.

Speciale aandacht is gegeven aan het project Fietsvoorzieningen Rielsebaan waar de gemeenten Gilze en Rijen en Goirle samen aan werken. Het zijn in beide gemeenten projecten die een hele lange (meer dan 1 jaar) voorbereidingstijd nodig hebben om tot uitvoering te komen. Bij deze projecten zijn voorbereidende milieu onderzoeken, bestemmingsplan wijzigingen, onderzoeken kabels en leidingen, grondaankopen e.d. aan de orde. Deze voorbereidingen met vaak hoge kosten worden alleen opgepakt als er aan de voorkant zicht is op een financiële bijdrage aan het project.

*Uitslag categorie C; projecten waarvoor in 2021 (nog) financiële bijdrage wordt gevraagd*

Het deelprogramma Veilig kent 1 project waarvoor geen financiële bijdrage is gevraagd: gedragsinterventies veilig fietsen HvB. Dit project wordt door BrabantStad Fiets ontwikkeld. Succesvol gebleken gedragsinterventies kunnen mogelijk in de loop van 2021 in de regio worden opgeschaald.

**Impulsgelden SPV**

Diverse gemeenten hebben hun aangevraagde projecten verkeersveiligheid 2021 ook ingediend voor de regeling Impulsgelden SPV van het rijk. Indien het rijk deze projecten ook honoreert ontvangen de gemeenten over die projecten 50% subsidie van het rijk, en maximaal 25% bijdrage van de provincie uit de Bijdrageling. Op moment van schrijven is nog niet bekend welke RMP-projecten een bijdrage van het rijk ontvangen (wordt 30 november verwacht). Indien het rijk geen bijdrage geeft over het project, of slechts op onderdelen van het project, ontstaat een nieuwe situatie die om

	<p>een andere financiële bijdrage van de provincie vraagt (namelijk een bijdrage over de mobiliteitskosten inclusief VAT; bij de SPV-projecten is door het coördinatieteam consequent gerekend met de door gemeenten bij het rijk ingediende bedragen: die zijn in de meeste gevallen hoger dan de mobiliteitskosten - voorheen subsidiabele kosten - die wij hebben berekend).</p> <p>Zie Excelexport "stap 3 Afweegkader HvB" en "logboek uitslag stap 3 Afweegkader HvB" met einduitslag van stap 3 (programmeren) en voor alle scores van de aanvragen. In totaal zijn 3 bijeenkomsten besteed aan het scoren op stap 3.</p>			
Governance				
Organisatie deelprogramma		Betrokken organisaties		
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):  Het coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam zolang er nog geen deelprogrammamateams zijn. Of die teams er komen en of er voldoende capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld zal in 2021 uitgezocht worden en is ook onderdeel van een governance discussie in de regio Hart van Brabant en de afspraken die de provincie hierover in 2021 met de regio Hart van Brabant maakt.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (A. de Boer) sturen in 2021 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)</li> <li>- B5 stad: Tilburg</li> <li>- kleine gemeente: Gilze en Rijen</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker:  Wethouder Jacobs – gemeente Tilburg</p>		<p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitwerking SPV rijk</li> <li>- uitwerking Brabants verkeersveiligheidsplan</li> <li>- Brabantse verkeersveiligheidsprogramma's BVL, TT en TT-projects</li> </ul> <p>Op projectniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- politie</li> <li>- verkeersveiligheidsorganisaties als ANWB, VVN, Team Alert, Resonible Young, Verkeersveiligheidsgroep Nederland, bureau HALT</li> </ul>		
Financieel - jaarschijf 2021				
Budget	Dekking - bijdrage provincie	Dekking - bijdrage gemeenten/regio:	Dekking - bijdrage derden (SPV rijk)	Penvoerder
- Budget-totaal	- Omvang	- Omvang	- Omvang	Streven is om in 2021 voor dit deelprogramma een penvoerder in de regio of bij de gemeenten aan te wijzen.
- € 3.950.000	- € 1.734.800	- € 1.768.677	- € 446.523	
= mobiliteitskosten waarover bijdrage	= totale bijdrage aan deelprogramma. Zie afsluitende tabel met kansrijke projecten 2021 met daarbij de concrete bijdragen provincie per project	= totale mobiliteitskosten minus bijdragen		

is berekend (voorheen subsidiabele kosten)		provincie en SPV rijk)		Of dit gebeurt en wie dat wordt is mede afhankelijk van de governance discussie in Hart van Brabant over keuzes taken en inzet ambtenaren.  Dit is onderdeel van het governancevraagstuk.  Een bestuurlijk trekker voor dit deelprogramma is benoemd
- Kasritme	- € 1.387.146 in 2021 (ex reservering Rielsebaan Gilze en Goirle) - € 347.654 in 2022 (reservering Rielsebaan Gilze en Goirle)	Totaal €1.252.000	- € 1.518.000 in 2021 - € 0 voor 2022	
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: - De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling. - De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.  Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage ( <u>door provincie in te vullen</u> ) - Voor bijdrage op deelprogramma-niveau o Deze bijdrage wordt in één keer verstrekt. - Voor bijdrage op project-niveau			



	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van het coördinatieteam/de deelprogrammatrekker.</li> <li>▪ Voor het aanvragen van de projectbijdragen voor de Bestuurlijke Ontwikkelstag van 16 december zijn de projectfiches gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling.</li> <li>▪ Die fiches worden ook gebruikt voor de kansrijke projecten die nu als voorlopig zijn geprogrammeerd. Provincie en gemeenten gebruiken in 2021 deze fiches bij hun aanvragen voor definitief te programmeren projecten</li> <li>▪ Een specifieke voorwaarde is verbonden aan het toekennen van een bijdrage aan project Rielsebaan van Goirle en Gilze en Rijen: voor dit project wordt in dit deelprogramma een reservering gemaakt om realisatie in 2022 te borgen. Dit i.v.m. voorbereidingskosten die niet gemaakt kunnen worden zonder zicht op dekking.</li> <li>▪ Het coördinatieteam is in afstemming met de deelprogrammatrekker verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul> </li> </ul>					
<b>Verantwoording</b>						
<b>Kwaliteitsborging</b>	○ Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).					
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.</li> <li>○ De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op de volgende ontwikkeldag.</li> </ul>					
<b>Kansrijke projecten - jaarschijf 2021</b>						
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen	<b>Soort project</b>	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal)</b>	<b>Dekking – bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – bijdrage derden (SPV rijk) definitief</b>	<b>(Planning)</b>

L = lobby			<i>op basis van mobiliteitskosten</i>			
Project 1.1	I	30 km gebied Beljaart Dongen	€ 74.000	€ 14.772	€ 36.930 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.2	I	Hoofdstraat 's-Gravenmoer Dongen	€ 294.000	€ 119.684		uitvoer 2021
Project 1.3	I	Mensgerichte maatregelen Dongen	€ 40.000	€ 32.000		uitvoer 2021
Project 1.4	I	Fietsvoorzieningen Biestraat Gilze en Rijen	€ 185.000	€ 41.169	€ 55.069 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.5	I	Fietsvoorzieningen Kapelstraat Gilze en Rijen	€ 315.000	€ 86.220	€ 52.714 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.6	I	Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Gilze en Rijen irt voorbereiding Gilze en Rijen	€ 394.000	€ 160.393		reservering voor 2022, voorbereiding in 2021
Project 1.7	I	Mensgerichte maatregelen Gilze en Rijen	€ 41.000	€ 32.800		uitvoer 2021
Project 1.8	I	Fietsvoorzieningen Rielsebaan deel Goirle irt voorbereiding Goirle	€ 460.000	€ 187.261		reservering voor 2022, voorbereiding in 2021
Project 1.9	I	Mensgerichte maatregelen Goirle	€ 46.000	€ 36.800		uitvoer 2021
Project 1.10	0	Onderzoek en experiment landbouwverkeer Hilvarenbeek	€ 115.000	€ 46.815		uitvoer 2021
Project 1.11	I	Mensgerichte maatregelen Hilvarenbeek	€ 25.000	€ 20.000		uitvoer 2021
Project 1.12	I	Verkeersveiligheidsmaatregelen Moersedreef Loon op Zand	€ 269.000	€ 64.322	€ 160.805 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.13	I	Bevordering schoolomgeving en schoolroute Vossenbergselaan Loon op Zand	€ 144.000	€ 35.799	€ 89.498 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.14	I	Mensgerichte maatregelen Loon op Zand	€ 84.000	€ 67.200		uitvoer 2021
Project 1.15	I	Mensgerichte maatregelen Oisterwijk	€ 28.000	€ 22.400		uitvoer 2021
Project 1.16	I	Fietspad Academiepad Tilburg	€ 35.000	€ 6.952	€ 17.380 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.17	I	Dongewijkdreef Voorrang Op Rotondes (VOR) Tilburg	€ 87.000	€ 35.417		uitvoer 2021
Project 1.18	I	Plateaus Eikenbosweg Kerkstraat Tilburg	€ 58.000	€ 15.096	€ 20.438 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.19	I	Kant en asmarkering SFR 261 Tilburg – Waalwijk Tilburg	€ 27.000	€ 5.467	€ 13.668 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.20	I	Ketelhavenstraat VOR Tilburg	€ 157.000	€ 63.913		uitvoer 2021

Project 1.21	I	Laarstraat-Generaal Winkelmanstraat Tilburg	€ 165.000	€ 67.170	€ 84.000 (derden SPV)	uitvoer 2021
Project 1.22	I	Aanleg fietsstraat Melis Stokestraat Tilburg	€ 290.000	€ 118.056		uitvoer 2021
Project 1.23	I	Mensgerichte maatregelen regionaal HvB Tilburg	€ 30.000	€ 24.000		uitvoer 2021
Project 1.24	I	Mensgerichte maatregelen Tilburg	€ 414.000	€ 331.200		uitvoer 2021
Project 1.25	I	Verkeersveiligheid schoolomgevingen Waalwijk	€ 17.000	€ 6.921		uitvoer 2021
Project 1.26	I	Verkeersveiligheid schoolomgeving Kindcentrum Zanddonk Waalwijk	€ 81.000	€ 32.974		uitvoer 2021
Project 1.27	I	Mensgerichte maatregelen Waalwijk	€ 75.000	€ 60.0000		uitvoer 2021
Totale bijdrage provincie			€ 3.950.000	€ 1.734.800		
<b>Meerjarige doorkijk 2022 – 2023</b>						
<p>Duurzame herinrichting Rijen noord oost, Gilze en Rijen 2022: geraamde projectkosten inc VAT = € 3.500.000  Verlengen Fietspad Ambachtstraat, Oisterwijk 2023: geraamde projectkosten inc VAT = € 200.000  Fietspad Sportpark Den Donk, Oisterwijk 2022: geraamde projectkosten inc VAT = € 250.000  Fietspad 't Schop, Oisterwijk 2022: geraamde projectkosten inc VAT = € 200.000  Vrijliggend fietspad Blyde Incomstelaan – Groenewoudlaan, Waalwijk 2022: geraamde projectkosten inc VAT = € 1.572.000  SPV: Verbreden fietspaden op diverse locaties, Tilburg 2022-2025: geraamde bijdrage SPV = € 2.283.000  SPV: Rotonde Vierbundersweg - Kanaaldijk Noord, Tilburg 2022-2025: geraamde bijdrage SPV = € 267.000  SPV: Fietspad Vierbundersweg, Tilburg 2022-2025: geraamde bijdrage SPV = € 386.000</p>						