

## RMP 2022-2023 (agendering)

Bestuurlijk vastgesteld op 2 december 2021 tijdens de regionale ontwikkeldag.

### Inleiding

In 2020 is een regionale mobiliteitsagenda opgesteld als onderdeel van het uitvoeringsplan en regionale omgevingsagenda 1.0. Deze mobiliteitsagenda is vertaald naar de uitvoering in een eerste regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) Noordoost-Brabant 2020-2023, zoals dat is vastgesteld tijdens de regionale ontwikkeldag in december 2020. Het RMP wordt jaarlijks geactualiseerd. Het betreft nu de eerste actualisering als concept RMP voor 2022-2023. Het vormt de basis voor afspraken over de uitvoering en financiering van concrete projecten in de regio in 2022 met doorkijk naar de jaren daarna. Het kan gaan om provinciale cofinanciering via de Bijdrageregeling Mobiliteit of financiering via andere programma's of derden zoals SmartwayZ.NL, Rijk (MIRT), gedeelde mobiliteit en anders.

De hoofdpogaven voor mobiliteit zijn geclusterd in vijf deelopgaven met programma's:

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

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

### Ontwikkelingen

#### Algemeen

Dit document bevat de hoofdlijnen van het tweede RMP tot en met 2023. De uitwerking van het eerste RMP 2021 en gemaakte vervolganalyses geven geen aanleiding om de mobiliteitsagenda en de RMP-indeling met de vijf deelprogramma's aan te passen. Er ligt een datagedreven gebiedsanalyse RNOB. De analyse, waar bestuurlijk op 23 september 2021 kennis van is genomen, onderbouwt dit standpunt. Wel kunnen sommige opgaven verdiept en aangescherpt worden, afhankelijk van het proces binnen een programma of de trends die door de COVID-pandemie ontstaan. De uitvoering van het RMP 2021 loopt en geeft geen afwijkingen die bestuurlijk relevant zijn. De voortgang van dit programma wordt geagendeerd op de Regiodag van 31 maart 2022.

Andere invloeden die relevant zijn voor het RMP 2022-2023 zijn:

- Voor de gemeenten waar een herindeling voor loopt (Uden, Landerd, Grave, Cuijk, Mill & Sint Hubert, Boxmeer en Sint Anthonis) geldt een beleidsarme periode;
- Ook de gemeente Oss werkt voor 2022 met een beleidsarme begroting vanwege Corona en structureel toenemende kosten in met name het sociale domein;
- In veel gemeenten vindt een analyse en discussie plaats over de gevolgen van Corona op de begroting en dus op lopende en nieuwe projecten.
- De provincie moet structureel € 7 mln. bezuinigen op mobiliteit. Dit vraagt om keuzes, te meer omdat de incidentele investeringen over de volle linie terug zullen lopen en er

extra middelen nodig zijn voor het herstel van het OV en het beheer en onderhoud van de provinciale wegen.

### Deelprogramma 2

Slimme en efficiënte mobiliteit/Gebiedsgerichte realisatie Smart Mobility, tweede tranche. Met de Krachtenbundeling Smart Mobility hebben Brabantstad en SmartwayZ.NL een impuls gegeven aan het slimme mobiliteitssysteem om daarmee de bereikbaarheid van Zuid-Nederland nu en in de toekomst op niveau te houden. Met de drieslag: shared services, innovatie & ontwikkeling en de inzet van een 'verdubbelaar' worden de regio's ondersteund zodat zij Smart Mobility maatregelen kunnen versnellen en verbreden. Na een jaar hebben alle vijf oorspronkelijke SmartwayZ.NL regio's (vier Brabantse en Noord-Limburg) een eerste tranche maatregelen vastgesteld.

Uit een eerste kwantitatieve inschatting van de te verwachten effecten (ex ante evaluatie) leveren de werkpakketten van de regio's samen in 2021 ten minste 1.000 automijdingen per dag, 2,5 kiloton CO2 reductie per jaar en 9.000 VVU (voertuigverliesuren) reductie per jaar op. De doorkijk naar 2023 is dat dit effect kan toenemen tot 3.000 automijdingen, 6 kiloton CO2 reductie en 12.000 VVU reductie per jaar.

Voor de 'verdubbelaar' vanuit SmartwayZ.NL voor de regionale Smart Mobility plannen tot en met 2023 is voor Noordoost-Brabant € 2,5 miljoen beschikbaar. Voor het eerste werkpakket is hier € 374.496 op ingezet. Daarmee is er nog ca € 2,1 miljoen ruimte vanuit de verdubbelaar SmartwayZ.NL voor een volgende tranche, mits daarvoor vanuit de regio eenzelfde bijdrage kan worden ingezet. Voor 2022 zijn de eerste contouren in beeld. In het eerste kwartaal van 2022 worden deze programmaliijnen verder uitgewerkt met ondersteuning en expertise vanuit SmartwayZ.NL.

### Deelprogramma 3: Risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid

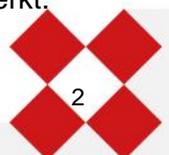
Voor dit programma gelden de uitgangspunten uit de provinciale memo 'NIEUWE Strategische lijn RMP-2022, verkeersveiligheidsprojecten, september 2021'. RNOB werkt al volgens deze uitgangspunten en bestuurlijk is in maart 2021 besloten risicogestuurd te gaan agenderen en prioriteren. Mede door de nog lopende onderhandelingen over een nieuw regeerakkoord, is vanuit het Rijk voor 2022 nog geen nieuwe Impulsregeling Verkeersveiligheid opengesteld. De inzet blijft om zodra het kan, vanuit de regio daar zo veel mogelijk gebruik van te maken.

### Provinciale kaders

De provinciale kaders voor financiering vanuit de Bijdrageregeling Mobiliteit zijn inmiddels vastgesteld en ambtelijk gedeeld. Deze zijn relevant voor de programmeringssessies in 2022.

### Governance

In 2021 was de provincie de financiële penvoerder van het RMP. RNOB wil een rol gaan spelen in het penvoerderschap en de financiële organisatie. Dat doet ze inmiddels ook voor SmartwayZ.NL. De afspraken voor het 1e werkpakket SmartwayZ.NL 2021 zijn uitgewerkt.



De regiomanager RNOB is gemandateerd tot het toekennen van bijdragen. De SmartwayZ.NL governance wordt in 2022 geëvalueerd. Dat is nodig voordat het penvoerderschap van het RMP door RNOB georganiseerd kan worden. Dit ontwikkeltraject staat dus nog open en wordt in 2022 verder uitgewerkt door provincie, RNOB en andere regio's voor 2023. De financiële bijdrage van de provincie voor de regionale (GGA)-coördinatoren blijft vastgesteld op € 20.000 per regio in 2022 vanuit deelprogramma 1.

Het totaal van alle deelprogramma's staat in bijlage 5.

## Regionaal Mobiliteitsprogramma Noordoost-Brabant 2022-2023, uitwerking in Deelprogrammafiches

Programmajaar 2022-2023 agendering

### Deelprogramma 1. Duurzame Mobiliteit en Robuuste Netwerken

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

fietsnet gebruiken). Binnen de periode 2020 – 2025 heeft de provincie diverse infrastructurele projecten in studie en/of tot uitvoering in regio Noordoost. Deze projecten hebben een eigen planning en hebben besluitvorming betreffende samenwerking met de betrokken gemeente(n). Deze worden verder niet in de afweging en programmering voor dit deelprogramma betrokken. Het betreft in de regio met name de N267 Drunen – Wijk en Aalburg, N279 Veghel – Asten, N264 Uden – Haps, N321 kom Grave, N605 Boekel-Volkel en de N625 Lithoijen – Oss. Het gaat om een totaalinvestering van ca. € 155.000.000,-

Met betrekking tot een duurzame en robuuste vaarwegenstructuur gaat het in de regio om de Maas en Maximakanaal/Zuid-Willemsvaart. In het proces van de Rijks-aanpak Integraal Riviermanagement is ook de Maas opgenomen. Afspraken worden daarbinnen met de regio gemaakt waarbij het van belang is dat met name de scheepvaart op de Maas en ook Zuid-Willemsvaart onbelemmerd kan varen.

#### **Beoogd resultaat**

- Vernieuwd Station 's-Hertogenbosch als spoorknoop en overstapmachine (OV2040)
- Visie op en doorontwikkeling van het HOV-netwerk voor Noordoost (OV2040)
- Visie op de ontwikkeling van Mobiliteitshubs in Noordoost
- Duurzame en robuuste kwaliteit en beschikbaarheid van de infrastructuur in Brabant

#### **Beoogd effect**

- Jaarlijks groeiend aantal gebruikers van het (H)OV
- Duurzame, veilige en robuuste bereikbaarheid
- Belangrijkste locaties in de regio multimodaal ontsloten door duurzame (mobiliteits)hubs en Maas (Mobility as a service)
- Door de realisatie van de provinciale infrastructurele projecten wordt het provinciaal wegennet technisch op orde gehouden en waar nodig en mogelijk verkeerskundig verbeterd. Hierdoor wordt zowel de bereikbaarheid als de verkeersveilige inrichting van de provinciale naar een kwalitatief hoger niveau gebracht, en waar mogelijk voor meerdere modaliteiten.

#### **Kansrijke projecten en activiteiten 2022-2023**

1.01 Uitwerkingspakket analyse vitale (top)referentielocaties (vervolg op analyse die op de Regiodag van 2 december 2021 wordt gepresenteerd.)

1.02 Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren

	<p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instemming door PoHo en Ontwikkeldag-partners met inhoud van dit deelprogramma</li> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma</li> <li>- Op basis van de uitkomst van afzonderlijke studies zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021: uitvoering van de kansrijke projecten en activiteiten RMP 2021</li> <li>- Voorbereiding van RMP 2022-2023</li> <li>- Agendering van nieuwe projecten in Q4 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 2 december 2021)</li> <li>- Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul>
<p><b>Wijze van Afweging</b></p>	<p>Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope van het deelprogramma vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, moet financiering bij gemeente geregeld zijn en moeten er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn. Ook als een project opgenomen is/wordt in een programma/regeling van het Rijk, wordt het geagendeerd, met een voorbehoud dat het ook daadwerkelijk door het Rijk gehonoreerd wordt.</p> <p>Projecten die behoren tot het reguliere beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van een partij, zijn niet geagendeerd.</p> <p>Over een aantal projecten in dit deelprogramma vindt via andere proceslijnen besluitvorming plaats, zoals via het BO MIRT. Binnen dit deelprogramma wordt de voortgang van die projecten en activiteiten wel gemonitord en kunnen zo nodig aanvullende initiatieven worden voorgesteld.</p> <p>De te realiseren provinciale infrastructurele projecten komen tot stand n.a.v. een knelpuntenanalyse. Jaarlijks wordt zowel de technische staat als het functioneren getoetst aan de beleidsuitgangspunten. Waar de gewenste kwaliteit niet wordt behaald of er een trend zichtbaar wordt in terugloop van kwaliteit wordt een project gestart. Afweging vindt verder niet plaats binnen dit regionaal mobiliteitsprogramma.</p>
<p><b>Organisatie deelprogramma</b></p>	<p><b>Betrokken organisaties</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam.</li> <li>- Deelprogrammamateam: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Arnold Bongers, gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Veronique de Wit, gemeente Meierijstad</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten, RWS</li> <li>- Betrokken stakeholders: bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ellen Neelen of Lidewij Dicou, Oss</li> <li>○ Eric Noij, gemeente Cuijk</li> <li>○ Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>○ Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>○ Rian Snijder, Regio Noordoost Brabant</li> <li>○ GGA coördinator Regio 's-Hertogenbosch</li> </ul>				
Financieel – jaarschijf 2022				
Budget	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage derden	Penvoerder
- € 194.000,-- + PM <sup>1</sup>	- € 8.500,--	- € 40.500,--	- € 0,--	- 2022: provincie
- Uitwerking vitale referentielocaties				
- Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren	- € 20.000,--	- € 125.000,--		
- Kasritme	- N.v.t.			
- Wijze van beschikbaar stellen:	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2022 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- De rapportage analyse vitale (top)referentielocaties met als doel de duurzame bereikbaarheid te verbeteren wordt in december bestuurlijke gepresenteerd en opgeleverd. RNOB werkt met hoge prioriteit samen met het bedrijfsleven en instellingen door aan een goede en duurzame bereikbaarheid van vitale locaties De analyse zal snel tot de eerste projecten gaan leiden. Ook gezien de vraag vanuit het</li> </ul>			

<sup>1</sup> de PM posten in de deelprogramma's worden ingevuld na de programmering in Q1 2022.

	<p>bedrijfsleven zelf. De provincie stelt als eerste stap de vrijval 2021 binnen dit deelprogramma ad € 8.500,--- in 2022 opnieuw beschikbaar voor de verdere uitwerking en projecten, zoals Mobiliteitsdeal Meierijstad. Gezien de interesse van bedrijfsleven zelf is het belangrijk om budget te hebben om tijdig te kunnen blijven handelen. Ook RNOB zelf heeft in het werkplan 2022 hiervoor middelen beschikbaar. Het is in het deelprogrammamateam besproken en goedgekeurd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodag van 31 maart ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Het deelprogrammamateam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> <li>- De provinciale bijdrage voor Strategische Agenda en Mobiliteitsaanpak corridor A50 Nijmegen-Eindhoven bedraagt € 26 mln. Op dit moment wordt een pakket aan maatregelen uitgewerkt. Het programma dient nog definitief vastgesteld te worden door de Stuurgroep A50 eind 2021. Dus nog onder voorbehoud van dat besluit. Het programma bevat ondersteuningsprojecten die separaat worden aangemeld door de initiatiefnemende gemeenten. De genoemde € 26 mln is een bestuurlijke afspraak van rijk, provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant in het BO MIRT 2019. Het is nog niet gelabeld aan specifieke projecten. Ten behoeve van de opstart, ontwikkeling en uitvoering van de programma aanpak wordt uit dit budget € 1.000.000.- voor twee jaar gevraagd aan de Stuurgroep A50. Daarnaast nog € 480.000,- voor programmamanagement (zie ook bijlage 1).</li> </ul>		
<b>Verantwoording</b>			
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
<b>Projecten – jaarschijf 2022</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby		<b>Budget (totaal)</b>	<b>(Planning)</b>
		<i>-indicatief-</i>	
1.01 Uitwerkingspakket analyse vitale toplocaties		€ 49.000,-- + PM	2022 en verder
1.02 Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren	I	€ 145.000,--	2022

## Deelprogramma 2. Slimme en efficiënte mobiliteit

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


**Effect op de reis**

- Aantal gebruikers per dag
- Gebruikerstevredenheid
- Toename autospitsmijdingen
- Toename fietsritten
- Toename OV ritten
- Reductie auto- en logistieke ritten


**Lokale effecten**

- Reistijdwinst en betrouwbaarheid op top 5 doorgaande routes
- Reductie aantal stops /CO2/brandstof/€
- Reductie verkeersongevallen en incidenten


**Effect op (top)locaties**

- Bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen vanaf toplocaties
- Reistijdenwinst en betrouwbaarheid vanaf toplocaties
- Reductie ruimtebeslag


**Effect op goederen**

- Reductie logistieke ritten
- Toename beladingsgraad
- Modal shift
- Reductie CO2/brandstof/€
- Kostenbesparing

Voor Noordoost-Brabant zijn voor 2022 de volgende deelprogrammaliijnen ontwikkeld:

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

De kansrijke projecten worden via deze lijnen gebundeld en verder uitgewerkt. Op basis hiervan is een 2<sup>e</sup> werkpakket 2022-2023 in ontwikkeling en wordt deze door de programmaraad SmartwayZ.NL in 2022 vastgesteld en bijdragen toegekend. In 2021 is een datagedreven gebiedsanalyse opgesteld, die als basis dient.

#### **Beoogd vervolgbesluit**

- Instemming met de contouren voor een nog uit te werken en geprioriteerd pakket 2 met kansrijke maatregelen als invulling voor het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Noordoost Brabant.
- Afspraken over borging van de landelijke standaarden ten behoeve van datakwaliteit en –bescherming en de uitwerking van het gezamenlijke programma Talking Traffic.
- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma
- Voorleggen aan en besluitvorming door de Programmaraad SmartwayZ.NL over het beschikbaar stellen van de gereserveerde middelen.

Specifieke afspraken voor data zijn:

- Instemmen met het continueren van de huidige inzet van het Regionaal Data Team met de zittende leden van de B5 en regio (Rian Snijder, Regio en Joost Verdiesen, 's-Hertogenbosch);
- Gebruik van de gezamenlijk ontwikkelde set van indicatoren, dashboards en inzichten bij de opgaves en (beleids)vraagstukken die spelen in de regio's en de individuele gemeentes/provincie, zowel door (interne) medewerkers als externe partijen die opdrachten ontvangen. Daarmee hebben we in Brabant met elkaar 'een gezamenlijke waarheid' gecreëerd als het gaat om informatie en inzichten in het werkveld mobiliteit (Staat van Mobiliteit Brabant zoals eerder gepresenteerd op Regiodag van juni 2021)
- Inzet van de partners op het mee op orde krijgen van een aantal databronnen zoals voor 2022 geprioriteerd (gemiddeld ingeschatte besteding voor iedere gemeente per jaar: ca. 40 uur)  
Zie voor alle details bijlage 2 van dit RMP.

#### **Planning**

2021: Q4 contouren van het werkpakket

2022 : Q1 uitwerking van de contouren in projectfiches incl. effectindicatoren

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

<b>Afweegkader Mobiliteit</b>	<p>Voor dit deelprogramma wordt nog een inventarisatie uitgevoerd om de koppeling naar het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling SmartwayZ.NL te kunnen maken. De projecten die nu zijn opgenomen worden daarbij betrokken en dan mogelijk ook onderdeel van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling.</p> <p>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.</p> <p>Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope van het deelprogramma vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, moet financiering bij gemeente geregeld zijn en moeten er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn.</p> <p>Het Programma SmartwayZ.NL verdubbelt de financiële inzet van de regio, tot een maximum van € 2,5 mln. over 3 jaar. Uiteindelijk beslist de programmaraad SmartwayZ.NL over het beschikbaar stellen van die gereserveerde middelen. Andere financiële bijdragen van de provincie zijn hiervoor niet beschikbaar.</p>			
<b>Governance</b>				
<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken organisaties</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam.</li> <li>- Deelprogrammamateam 2e<sup>e</sup> werkpakket SmartwayZ.NL:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ward Koopmans, SmartwayZ.NL</li> <li>o Ron Bos/Joost Verdiesen, gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o Eric Noij, gemeente Cuijk</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten, RWS</li> <li>- (Betrokken stakeholders): bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties</li> </ul>		
<b>Financieel – jaarschijf 2022</b>				
<b>Budget</b>	<b>Dekking – bijdrage SmartwayZ.NL</b>	<b>Dekking – bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking – bijdrage SmartwayZ.NL</b>	<b>Penvoerder</b>
		<b>o</b>	<b>L</b>	

- 2022-2023	- € PM	€ 2.124.509	€ 2.124.509	2022: RNOB
- Kasritme	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De projecten in dit deelprogramma worden betrokken bij het opstellen en mogelijk onderdeel van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling en worden voor cofinanciering voorgelegd aan Programmaraad SmartwayZ.NL.</li> <li>- Het Programma SmartwayZ.NL verdubbelt de financiële inzet van de regio, tot een maximum van € 2,5 mln (over 3 jaar).</li> <li>- Gemeenten dragen minimaal 50% van de kosten.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage worden afspraken gemaakt met het programma SmartwayZ.NL.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul>			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).			
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	Hiervoor gelden de regels die door het programma SmartwayZ.NL zijn vastgesteld.			
<b>Projecten – jaarschijf 2022</b>				
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby		<b>Budget (totaal)</b>	<b>(Planning)</b>	
		<i>-indicatief-</i>		
Werkpakket 2		I en O	PM	2022
		I en O	PM	2023
De nadere invulling van de afspraken met het Rijk over iVRI's moet nog vorm krijgen. Provincie en regio willen we deze afspraken verder uitwerken. Onderdeel hiervan is het maken van afspraken over borging van de landelijke standaarden ten behoeve van datakwaliteit en – bescherming en de uitwerking van het gezamenlijke programma Talking Traffic.				

### Deelprogramma 3. Veilige Mobiliteit

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope</b></p> <p>Landelijk hebben de koepels afgesproken om te werken vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Provincie, gemeenten en partners vertaalden de landelijke aanpak in het Brabants VerkeersveiligheidsPlan 2020-2024 en werken samen aan de uitvoering hiervan. In september 2021 is de ‘NIEUWE Strategische lijn RMP-2022, verkeersveiligheidsprojecten, september 2021’, na consultatie van de regionale verkeersveiligheidsambassadeurs vastgesteld. De regio zal deze lijn volgen.</p> <p>In navolging van het SPV gaan we in de regio Noordoost Brabant de komende jaren aan de slag met een risicogestuurde aanpak. Een proactieve benadering in plaats van een reactieve, waarbij het verzamelen en analyseren van data, de samenwerking met partners en de burgerbenadering (meer) centraal staan. Dat betekent dat we maatregelen nemen op plaatsen en in situaties waar we als partners risico’s zien.</p> <p>De thema’s die we voor de komende jaren hebben vastgesteld, hebben te maken met weggebruikers, menselijk gedrag, handhaving en infrastructuur. Zo zien we fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers en zien we risico’s bij bestuurders van personenauto’s en beroepschauffeurs. Riskante gedragingen zijn afleiding, snelheid, alcohol en drugs en normvervaging (je asociaal opstellen). Infrastructuur gaat over wegen en fietspaden waar de veiligheid beter kan. Ook handhaving speelt in de risicogestuurde aanpak een belangrijke rol.</p> <p>Naast de verkeersveiligheid is voor een totale veilige mobiliteit, ook aandacht nodig voor sociale veiligheid en externe veiligheid. Bij sociale veiligheid denken we dan aan de beleving van veiligheid in het openbaar vervoer, op loop- en fietsroutes en op mobiliteitshubs en truckparkings. Met betrekking tot externe veiligheid gaat het vooral om de samenhang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot stedelijke verdichting. In de projecten onder de deelprogramma’s “Versterking opgave vitale leefomgeving”, “Duurzaam en Robuuste netwerken” en “Versterking aantrekkelijk vestigingsklimaat/behoud van klimaat” moeten deze aspecten verder geconcretiseerd worden.</p> <p><b>Beoogd resultaat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezamenlijke en proactieve aanpak verkeersveiligheid met maatschappelijke partners, politie en Openbaar Ministerie: risicogestuurd en datagedreven.</li> </ul>
---------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een (regionaal)uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, gericht op het treffen en uitvoeren van gerichte interventies en maatregelen, zodat het aantal risico's en het aantal verkeersslachtoffers in de periode 2020-2024 jaarlijks daalt (stand van zaken in uitwerking, gereed oktober-november 2020).</li> </ul> <p><b>Beoogd effect</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 'Nul' verkeersslachtoffers in 2050 en een halvering van het aantal verkeersongevallen in 2030 (t.o.v. 2020)</li> <li>• In de periode 2020-2024 jaarlijkse daling van het aantal risico's en van het aantal verkeersslachtoffers. Veilig van A naar B kunnen reizen.</li> </ul> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten 2022</b></p> <p>14 mensgerichte gedragsprojecten en 19 infra-projecten verkeersveiligheid. Nog niet bekend is welke in aanmerking komen voor de rijksregeling Impulsgelden Verkeersveiligheid in 2022. Voor een overzicht van de verschillende projecten wordt verwezen naar bijlage 3.</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma en doorkijk volgende jaren.</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021: uitvoering van gehonoreerde projecten RMP 2020-2021</li> <li>- Voorbereiding van RMP 2022-2023</li> <li>- Agendering in Q4 inclusief budget per deelprogramma</li> <li>- Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul>
<b>Wijze van Afweging</b>	<p>Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope van het deelprogramma vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, moet financiering bij gemeente geregeld zijn en moeten er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn. Belangrijk criterium is of het project aansluit op de risicogestuurde analyse van de gemeente/regio.</p> <p>De mensgerichte/gedragsmaatregelen zijn onderdeel van de risicogestuurde aanpak. Gelet op eerdere toezeggingen zijn deze projecten ook allemaal geagendeerd.</p>

	<p>Infra-projecten worden getoetst of deze aansluiten op de resultaten van de risicogestuurde analyses. Projecten die behoren tot de reguliere beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van een partij, of onderdeel zijn van exploitatie van een nieuwbouwwijk worden niet geagendeerd. Evenals projecten die een duidelijk zeer lokaal belang kennen of onvoldoende effect op het risico hebben.</p> <p>Voor een goede doorstroming maar ook voor een aangename reis met het openbaar vervoer zijn niet alle verkeersremmende veiligheidsmaatregelen geschikt. Daarom is overeenstemming met de busvervoerder, voor die trajecten waar een bus over rijdt, een voorwaarde voor de provinciale bijdrage.</p>			
<b>Governance</b>				
<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken organisaties</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam. Binnen uiterlijk een half jaar worden trekker en team van het deelprogramma voor lange termijn bepaald.</li> <li>- Deelprogrammamateam: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bas Rovers, gemeente Oss</li> <li>o Arnold Bongers, gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Eric Noij, gemeente Cuijk</li> <li>o Michiel Scheepens/Marvin Brust, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o GGA coördinator Regio 's-Hertogenbosch</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten, RWS</li> <li>- (Betrokken stakeholders): verkeersveiligheidsorganisaties, politie en Openbaar Ministerie</li> </ul>		
<b>Financieel – jaarschijf 2022</b>				
<b>Budget</b>	<b>Dekking – bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking – bijdrage Rijk (impulsregeling)</b>	<b>Penvoerder</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget-totaal: € 8.357.362 + PM</li> <li>- mensgericht: € 1.223.362</li> <li>- Impulsregeling: PM</li> <li>- overig infra: € 7.134.000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 2.920.254,--</li> <li>- € 978.690,--</li> <li>- PM</li> <li>- € 1.941.564,--</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 3.811.672,54 (PM na prioritering)</li> <li>- € 244.672,54</li> <li>- PM 2022</li> <li>- € 3.567.000,--</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nog niet bekend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2022: provincie</li> </ul>

- Kasritme	n.v.t.		n.v.t.	
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2022 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- Gemeenten dienen kansrijke verkeersveiligheidsprojecten in 2022 in bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van de Impulsregeling (Q1). Provincie draagt financieel niet bij aan de projecten die het ministerie ook financiert. Budget wat daardoor overblijft, blijft beschikbaar voor het deelprogramma.</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodag van 31 maart 2022 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico</li> <li>- Het deelprogrammteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> </ul>			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).			
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is per project een 'vast' (fixed) bedrag.			
<b>Projecten – jaarschijf 2022</b>				
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby		<b>Budget (totaal)</b>	<b>(Planning)</b>	
		<i>-indicatief-</i>		
Projecten Mensgericht totaal	I	Na prioritering en programmering	2022	
Projecten infra totaal	I	Na prioritering en programmering	2022	
<b>Meerjarige doorkijk 2023 – 2024</b>				

Infra risicogestuurd			
Project infra LvC/Boxmeer, reconstructie Burgemeester Verkuijlstraat	I	€ 2.431.000,--	2023
Project infra LvC/Boxmeer, Fietsstraat Bernhardstraat	I	€ 678.000,--	2023
Project infra, Oss Hertogensingel	I	€ 235.000,--	2023
Poortconstructie Voordijk Sint Hubert (Mill en Sint Hubert)	I	€ 35.000,--	2022-2023
Aanleg Verlengde Noordlaan en aanpassing twee Kruispunten Uden	I	€ 3,1 MLN. Heeft een relatie met de reconstructie van de N264.	2022-2023 (participatie loopt nog, verwachte start 2022)
Projecten Mensgericht risicothema's	I	14 projecten, jaarlijks circa € 1,2 miljoen	2022, 2023, 2024

### Deelprogramma 4. Versterking Vitale Leefomgeving en Klimaat

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope</b></p> <p>De bereikbaarheid van voorzieningen als onderwijs en werk vanuit het landelijke gebied in de regio Noordoost Brabant staat onder druk. Dit betreft vooral een kleine groep niet-autogebruikers (ongeveer 5%) die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Dit kan leiden tot ‘vervoersarmoede’. Het wegtrekken van jeugd naar de stad en heeft impact op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kleine kernen. We zetten in op mobiliteit voor iedereen. In 2020 startte het transitieproces naar gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Oost. Daarbij gaat het om alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto, deelfiets of deelscooter. Ook meerijden met iemand of reizen met een flexconcept past binnen gedeelde mobiliteit. De integratie van doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit wordt gestimuleerd. Verder kan ook nog gedacht worden aan het bieden van flexibele werkplekken in kleinere kernen of hublocaties, die ruimte bieden aan thuiswerkers. In 2021 is het ambitiedocument door provincie en gemeenten vastgesteld, zodat in 2022 verdere uitwerking kan plaatsvinden. De ambitie is: ‘We werken samen toe naar één inclusief vervoersysteem waarin de reiziger centraal staat met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio’s bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.’ Daarbij zijn er voor een vitale leefomgeving en het klimaat ook grote kansen voor de fiets. De fiets is een aantrekkelijk alternatief voor forenzen die een korte afstand (15 km) overbruggen. Een sterk snelfietsroutenetwerk met goede fietsroutes die hier naartoe leiden is daarbij nodig. De toename van het aantal e-bikers vraagt daarnaast om andere investeringen in het fietsnetwerk. Door breed in te zetten op de fiets wordt ook bijgedragen aan andere regionale opgaven zoals energie en gezondheid. Het gaat om een breed programma met maatregelen op netwerkniveau. Deze maatregelen zetten vooral in op gedrag van de automobilist (verleiden om te gaan fietsen) en branding van het gebruik van de fiets.</p> <p>Het programma richt zich op bewoners én werkgevers. Gezien de negatieve trend in fietsongevallen (voor het eerst meer verkeersdoden op de fiets dan met de auto) zijn ook data en verkeersveiligheid belangrijke thema’s. Dit sluit goed aan bij de Brabantse data- en verkeersveiligheidsaanpak. Dit wordt in de andere deelprogramma’s opgepakt. In 2021 is gewerkt aan de analyse van vitale (referentie)locaties met als doel om de bereikbaarheid en duurzaamheid te verbeteren. Passend bij de doelen van de Brabantse Koers mobiliteit en regionale mobiliteitsagenda. Met de rapportage kunnen gemeenten en regio in gesprek met de locaties om samen werk te</p>
---------------------	---

maken van het versterken van de economie, urgente opgaven als klimaat en schone lucht en verschillende deelopgaven in dit RMP en werkpakket SmartwayZ.NL

#### **Beoogd resultaat**

- Een fijnmazig vervoerssysteem – met ov, deelsystemen & doelgroepenvervoer – om voorzieningen bereikbaar te houden vanuit de Dorpen (Nieuwe mobiliteitsconcessie per medio 2027)
- Een optimaal (snelfiets)routenetwerk, met aansluiting op het Brabantse snelfietsnetwerk
- Sterke fietsroutes die leiden naar de gerealiseerde snelfietsroutes
- Een analyse van het basisnetwerk fiets in verband met de toenemende drukte op fietsroutes. Dit biedt tevens input voor het deelprogramma verkeersveiligheid.
- Het stimuleren van fietsen (verleiden van automobilisten); sterk inzetten op werkgeversbenadering
- Marketing van het gebruik van de fiets en routes
- Uitwerking van het klimaatakkoord ondersteunen

#### **Beoogd effect**

- Goede bereikbaarheid van voorzieningen vanuit dorpen en wijken
- Jaarlijks groeiend aantal gebruikers van gedeelde mobiliteitsconcepten.
- Jaarlijks groeiend aantal fietsers (het landelijke doel is groei van aantal fietskilometers tussen 2017-2020 van 20%)
- Jaarlijkse groei van participerende werkgevers
- Jaarlijkse groei van laadpaalinfrastructuur
- Zero-emissiezones in 's-Hertogenbosch en steden met een regionale winkelfunctie

#### **Kansrijke projecten en activiteiten 2022**

- 4.01 Fietsenstallingen station Oss
- 4.02 Mobiliteitshub station Oss
- 4.04 Reizigersonderzoek gedeelde mobiliteit
- 4.05 Onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs gedeelde mobiliteit
- 4.06 Onderzoek doorstroming busnetwerk gedeelde mobiliteit
- 4.07 Kansen voor deelmobiliteit gedeelde mobiliteit
- 4.08 Integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit
- 4.09 Ontwikkelactie vernieuwing OV vanuit concessie-afspraken.

	<p>4.10 uitwerking NTF in primair netwerk Fiets en toekomstbeeld Brabant Fietst (TBF) De projecten 4.04 t/m 4.10 worden in bijlage DP4 verder toegelicht.</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma</li> <li>- Opstellen van bestuursovereenkomsten tussen provincie en betrokken gemeenten voor de snelfietsroutes Eindhoven – 's-Hertogenbosch (4.7) en Tilburg – 's-Hertogenbosch (4.12)</li> <li>- Q3 2021 vaststellen gezamenlijk ambitie concessiegebied Oost en verdere uitwerking vanaf 2022</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021: uitvoering van RMP 2020-2021</li> <li>- Voorbereiding van RMP 2022-2023</li> <li>- Agendering in Q4 inclusief budget per deelprogramma</li> <li>- Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul>
<p><b>Wijze van Afweging</b></p>	<p>Projecten zijn voor dit deelprogramma geagendeerd indien ze binnen de scope vallen. Bovendien moet duidelijk zijn waar het project op is gericht, financiering bij gemeente geregeld is en er geen procedurele problemen in de uitvoering te verwachten zijn.</p> <p>Projecten met betrekking tot Gedeelde Mobiliteit en lopende concessie zijn voor het volledige beeld wel in dit deelprogramma benoemd, maar worden verder niet via het deelprogramma afgewogen en beoordeeld. Deze volgen een andere procedure bij de provincie vanuit het proces gedeelde mobiliteit.</p> <p>Bij Fietsprojecten is gekeken of het (onderdeel is van) een snelfietsroute betreft. Daarnaast of het een duidelijke aanvulling is op een snelfietsroute dan wel of het een bijdrage levert aan fietsstimulering van kwetsbare groepen. Stallingsvoorzieningen moeten gecombineerd zijn met OV-haltes.</p> <p>Onderzoek naar/ analyse van regionale fietsnetwerk en mobiliteitshubs, kan input leveren voor verdere agendering van projecten in latere jaren.</p> <p>Projecten die behoren tot de reguliere beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van een partij, zijn niet geagendeerd. Evenals projecten die een duidelijk zeer lokaal belang kennen.</p>
<p><b>Governance</b></p>	
<p><b>Organisatie deelprogramma</b></p>	<p><b>Betrokken organisaties</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten, RWS</li> <li>- Stuurgroep gedeelde mobiliteit en ambtelijk begeleidingsteam gedeelde mobiliteit</li> </ul>

<p>Binnen uiterlijk een half jaar worden trekker en team van het deelprogramma voor lange termijn bepaald.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammamateam RMP: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Arnold Bongers, gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Veronique de Wit, gemeente Meierijstad</li> <li>o Ellen Neelen of Lidewij Dicou, Oss</li> <li>o Eric Noij, gemeente Cuijk</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o GGA-coördinator Regio 's-Hertogenbosch</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stakeholders: maatschappelijke organisaties</li> </ul>			
Financieel – jaarschijf 2022				
Budget	Dekking – bijdrage provincie	Dekking – bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage derden	Penvoerder
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget-totaal:</li> <li>- € 90.000,- onderzoeken tlv deelprogrammabudget</li> <li>- € 808.151,- overig</li> <li>- Kasritme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 35.000,--</li> <li>- € 808.151,-- gedeelde mobiliteit</li> <li>n.v.t.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 35.000,--</li> <li>Capaciteit en PM</li> <li>n.v.t.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- € 20.000,-- (ministerie lenW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2022: provincie</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wijze van beschikbaar stellen</li> </ul>	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van €808.151,-- is gekoppeld aan de projecten 4.04 t/m 4.09. Dit budgetten wordt niet via de bijdrageregeling aan het deelprogrammamateam beschikbaar gesteld, maar verloopt via de processen van Gedeelde Mobiliteit en gaan voor een gedeelte uit van cofinanciering door gemeenten.</li> </ul>			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De Provinciale bijdrage aan dit deelprogramma kan met betrekking tot fietsprojecten alleen benut worden voor snelfietsroutes, fietsstimulering en –marketing. Daarnaast is de provinciale bijdrage bedoeld voor ontwikkeling van het programma gedeelde mobiliteit of projecten die daar al op voorsorteren. Voor de snelfietsroutetrajecten worden altijd andere afspraken gemaakt over de verdeelsleutel.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodag van 31 maart ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Het deelprogrammteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> <li>- Definitieve besluitvorming over toekenning van middelen kan aan de Regiodag worden voorgelegd.</li> </ul>		
<b>Verantwoording</b>			
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is per project een ‘vast’ (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording en/of governance wordt nog uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op een ontwikkeldag.		
<b>Projecten – jaarschijf 2022</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Budget (totaal)</b>	<b>(Planning)</b>	
	<i>-indicatief-</i>		
4.01 Fietsenstallingen station Oss	O	€ 50.000,--	2021
4.02 Mobiliteitshub station Oss	O	€ 40.000,--	2022
4.04 Reizigersonderzoek gedeelde mobiliteit	O	€ 40.000,--	2022
4.05 Onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs gedeelde mobiliteit	O	€ 50.000,--	2022
4.06 Onderzoek doorstroming busnetwerk gedeelde mobiliteit	O	€ 30.000,--	2022
4.07 Kansen voor deelmobiliteit gedeelde mobiliteit (werkstromenuitwerking)	O I en E	€ 50.000,--	2022
4.08 Integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit	O, I en E	€ 176.022,-- (regio – ‘s-Hertogenbosch),	2022

		€ 212.129,-- (regio Noordoost Brabant) (conform de regiotaxi organisaties)	
4.09 Ontwikkelactie vernieuwing OV	O, I en E	€250.000,--	2022
4.10 uitwerking NTF in primair netwerk Fiets en toekomstbeeld Brabant Fietst (TBF)	O, I en E		2022 en verder
<b>Meerjarige doorkijk 2023 – 2024</b>			
Meerijstad, Veghel, Sint-Michielsgestel, 's-Hertogenbosch, PNB, Investering snelfietsroute Veghel 's-Hertogenbosch	I	€ 5.000.000	2022-2024
's-Hertogenbosch, Snelfietsroute Eindhoven – 's-Hertogenbosch	I	€ 2.500.000,--	2024
Provincie, Snelfietsroute Tilburg – 's-Hertogenbosch (F65) – deel Helvoirt-Tilburg	I	€ 12.000.000,--	2022 – 2023
PNB/regio, Gezamenlijke uitwerking programma gedeelde mobiliteit	O I E	PM	2022 – 2023
Maatregel snelfietsroutes uit MIRT-trajecten zoals A50	O en I	PM	2022 en verder
Meerijstad, maatregelen schone lucht, klimaat, duurzame mobiliteit	O en I	PM	
NTF fietsroutes als N264 Uden-Cuijk	O en I	PM	
Fietsbrug Gennep-Oeffelt	I	PM	

## Deelprogramma 5. Versterking vestigingsklimaat en verstedelijkingsstrategie

<b>Omschrijving</b>	<p><b>Scope</b> Een vitaal platteland én sterke steden, dat is de ambitie. Samen met provincie werken we aan een ruimtelijk beleid dat de grotere steden in onze regio sterker maakt. We zetten samen een verstedelijkingsstrategie uit die zorgt voor meer stedelijkheid, een concentratie van wonen en werken en daarmee voor meer draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer. In het kader van de nieuwe omgevingswet zorgen we voor een regelmatige afstemming van wonen, bedrijventerreinen en voorzieningen. Met provincie en Rijk verkennen wat we samen kunnen uitvoeren, als één overheid werken aan gezamenlijke ambities uit de Omgevingskoers van de regio, de Provinciale Omgevingsvisie en de Nationale Omgevingsvisie. Voor 2022 zijn er geen projecten in dit programma voorzien, omdat de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie nog een ander tempo heeft.</p> <p><b>Beoogd resultaat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een goed (kaart)beeld van belangrijke locaties en relaties in de verstedelijkingsstrategie</li> <li>• Een goede strategie om de mobiliteit voor deze locaties robuust, duurzaam, slim en veilig te organiseren</li> </ul> <p><b>Beoogd effect</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effecten bepalen aan de hand van de indicatoren Staat van Brabant</li> </ul> <p><b>Kansrijke projecten en activiteiten</b> 5.1 Regio/PNB, Uitwerking verstedelijkingsstrategie</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over kaartbeeld, mobiliteitsstrategie en bekostiging van dit deelprogramma</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021: uitvoering van RMP 2020-2021</li> <li>- Voorbereiding van RMP 2022-2023</li> </ul>
---------------------	---

<b>Wijze van Afweging</b>	Dit deelprogramma heeft een nauwe samenhang met andere onderdelen van de regionale omgevingsagenda, met name ten aanzien van de verstedelijking in de regio. Concrete projecten zijn voor 2022 nog niet voorhanden.			
<b>Governance</b>				
<b>Organisatie deelprogramma</b>	<b>Betrokken organisaties</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelprogrammatrekker: organisatorisch aanspreekpunt voor dit deelprogramma is het huidige kwartiermakersteam. Binnen uiterlijk een half jaar worden trekker en team van het deelprogramma voor lange termijn bepaald.</li> <li>- Deelprogrammamateam RMP: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Arnold Bongers, gemeente 's-Hertogenbosch</li> <li>o Veronique de Wit, gemeente Meierijstad</li> <li>o Ellen Neelen of Lidewij Dicou, Oss</li> <li>o Eric Noij, gemeente Cuijk</li> <li>o Bas Dikmans, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Gerben Steenhof, Provincie Noord-Brabant</li> <li>o Rian Snijder, RNOB</li> <li>o GGA coördinator Regio 's-Hertogenbosch</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie, regio, gemeenten</li> <li>- (Betrokken stakeholders): bedrijfsleven en kennisinstellingen</li> </ul>			
<b>Financieel – jaarschijf 2022</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: € 0,00	- € 0,00	- € 0,00		- 2022: provincie
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De uitwerking moet nog plaatsvinden na vaststelling in BO MIRT 2022 tbv RMP 2023. De provinciale bijdragen zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals bedoeld in de bijdrageregeling.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> </ul>			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De geprioriteerde projecten worden op de Regiodag van 31 maart ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- Het deelprogrammeamteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit</li> </ul>	
<b>Verantwoording</b>		
<b>Kwaliteitsborging</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door trekker en team, doorontwikkeling).	
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording en/of governance wordt nog uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op een ontwikkeldag.	
<b>Projecten – jaarschijf 2022</b>		
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Budget (totaal)</b>	<b>(Planning)</b>
	<i>-indicatief-</i>	
	O	
<b>Meerjarige doorkijk 2022 – 2024</b>		
5.1 Uitwerking verstedelijkingsstrategie	I en O	PM 2022-verder

## Bijlage 1: stand van zaken A50

De stuurgroep A50 heeft besloten over de Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda corridor A50 Nijmegen-Eindhoven.

In de aanpak zijn twee projectsporen onderscheiden: een initiatief spoor en een ondersteuningsspoor. De initiatiefprojecten zijn projecten die worden uitgevoerd door het projectteam A 50 ( dat wordt ingericht). Ondersteuningsprojecten zijn projecten die uitgevoerd worden door met name gemeenten maar ook door andere partijen in de corridor en vanuit de projectaanpak ondersteund worden met capaciteit, faciliteiten en financiën.

Initiatief projecten zijn projecten die de connectiviteit in de corridor moeten versterken, bundeling van zowel personen als goederen bevorderen en doorstroming op de A 50 verbeteren:

- Uitwerking van de Hub van de toekomst voor de corridor A50
- Uitwerking van de Bus Rapid Transit voor het vervoersnetwerk Nijmegen – Eindhoven
- Uitwerking van de mogelijkheden voor Shared Warehousing in relatie tot vrachtvervoer corridor A50 en beleving steden in de corridor A50
- Voorbereiding realisatie Kleine Infrastructuur verbetering in relatie tot de A50

Voor Ondersteuning komen op dit moment in aanmerking een reeks van ca 20 projecten. Dit zijn projecten die zich richten op zowel verandering (transitie) van mobiliteit als op verankering daarvan (transformatie). Deze opgaven komen in verschillende programma's aan de orde en vragen om afstemming;

- (Snel)fietsroutes,
- Werkgeversbenadering/gedrag,
- Opwaarderen (H)OV-lijnen,
- Deelmobiliteit,
- Voor- en natransport,
- Modal shift weg/water.

Voor de looptijd van deze fase van de Mobiliteitsaanpak wordt voorgesteld om 4 jaar te hanteren; van januari 2022 – januari 2026. Na 4 jaar zal vervolgens een evaluatie moeten gaan aangeven hoe een vervolg er uit kan zien. In deze periode worden de projecten en maatregelen uitgewerkt, getoetst op haalbaarheid en in uitvoering respectievelijk in realisatie gebracht.

Voor de mobiliteitsaanpak is € 26 mln. gereserveerd door het rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant. Deze reservering is nog niet gelabeld aan specifieke projecten. Besluitvorming hierover zal in de komende jaren plaatsvinden.

Een concept van deze Mobiliteitsaanpak is op 13 oktober besproken tijdens een stakeholdersessie. Bestuurlijk is daarbij een pleidooi gehouden voor tempo, het benutten van gemakkelijk en snel te realiseren maatregelen en het aanbrengen van faseringen gericht op uitvoering. Er is ook een pleidooi gehouden om waar mogelijk kansen vanuit andere thema's te benutten (bijvoorbeeld verduurzaming en verstedelijking) waarbij het zaak is een balans te vinden tussen verbinding van thema's en uitvoeringskracht.

## Bijlage 2 Data-aanpak als onderdeel van Deelprogramma 2

### Data en Digitalisering mobiliteit op orde

#### Omschrijving

Tijdens de ontwikkeldagen van juni 2019 is door de samenwerkende overheden in Brabant besloten om onder regie van de provincie een solide basis onder de mobiliteitsdata in Brabant te leggen. De eerste afspraken over inhoud, organisatie en financiering werden gemaakt. Daarbij is afgesproken om te starten met 'no regret'-pakket met de volgende items:

- Reistijdgegevens vanwege het beschikbaar komen van floating car data en de behoefte van PNB en gemeenten om deze informatie te kunnen gebruiken.
- Verkeersveiligheidsdata en tooling omdat gemeenten niet tevreden waren over het huidige aanbod van verkeersveiligheidstools en omdat vanwege de toename van het aantal verkeersdoden in Brabant het essentieel is om over de juiste informatie te beschikken.
- Collectief dataportaal zodat alle verzamelde mobiliteitsdata op één plek terecht komt van waaruit ook dashboards gemaakt kunnen worden.
- Datatop 15 items omdat landelijk is afgesproken om voor deze items de data in 2023 digitaal op orde te hebben.

In april 2020 zijn nadere financieringsafspraken gemaakt over digitalisering mobiliteit met het Rijk, PNB en B5-steden als onderdeel van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility 2020-2023. De Provincie financiert t/m 2023 €3 mln, het Rijk €4,8 mln en de B5 €3 mln. Daarbij is gesteld dat data de motor is voor alle smart mobility toepassingen (MaaS, reizigersbenadering, ...) en is daarom als essentiële shared service neergezet. Voor na 2023 zijn er nog geen financiële afspraken.

Vanuit deze aanvullende opgave is ook de scope verbreed; meer data items, meer inzichten die georganiseerd moeten worden. Deze landen in de roadmap, welke is gebaseerd op de collectieve maatschappelijke opgaven en doelstellingen van de Brabantse overheden vanuit werkveld mobiliteit. Aanvullend komen nog onderwerpen op de roadmap waarvan gemeenten en provincie een duidelijke, collectieve informatiebehoefte hebben. We hebben daarmee een mooie Brabantse ambitie, die goed is afgestemd met het nationale traject rondom de Datatop 15.

Het Regionaal Datateam is de centrale spil in de digitaliseringsopgave, waarin vertegenwoordigers van alle GGA-regio's en provincie zitten. Dit gremium stuurt op de uitvoering van de roadmap en heeft afstemming met de regio's over de voortgang en actualisatie van de roadmap.

Provincie Noord-Brabant en gemeentes werken nauw samen bij het verzamelen van en verrijken van mobiliteitsdata. Om dat effectief te kunnen doen is vaak lokale kennis en expertise van gemeentes nodig, maar niet altijd. Waar niet, ontlasten we de regio's zo maximaal mogelijk en stemmen we af middels werkgroepen, waarin regiopartners zitten.

In bijlage 2.1 is een totaaloverzicht van de roadmap opgenomen (tem. Eind 2023). In onderstaande overzicht zijn de items opgenomen die voor 2022 **nieuw** geprioriteerd zijn (met input regio's) waarbij inzet van gemeentes nodig is. We trachten immers de gemeentes zoveel mogelijk te ontzorgen.

Eerste helft 2022:

- Data wegdekverhardingen tbv. mobiliteitsdata voor milieu (prior vanwege geluidswetgeving die in 2023 in werking treedt)

- Maximum snelheden (prior vanwege geluidswetgeving die in 2023 in werking treedt)
- VRI-data (in eerste instantie pilot met enkele partijen in specifiek gebied)

tweede helft 2022 (mits prior eerste helft 2022 is afgerond):

- Data voor logistiek
- wegwerkzaamheden

In totaal schatten we dat de gemiddelde inzet van een kleine gemeente voor 2022 rond de 40 uur zal zijn voor al deze items en rond de 150 uren voor de grote gemeenten. Met name de inzet voor de dataverzameling van de verhardingen is nog onduidelijk, aangezien veel afhankelijk is van de aanwezigheid van een asset beheersysteem / goede digitale bestanden bij partners.

Alle bovengenoemde afspraken willen we nu bundelen en onderbrengen in de Regionale MobiliteitsProgramma's van de regio's. Algemeen kan gesteld worden dat het geen nieuwe afspraken zijn, maar meer een effectuering en nadere uitwerking van de afspraken die in 2019 en 2020 gemaakt zijn naar de toekomst toe en ingepast in de regionale, gebiedsgerichte aanpak die we sinds vorig jaar volgen.

#### *Beoogd resultaat en effect*

Het beoogd resultaat is een structureel, toekomstbestendig ingerichte informatiehuishouding, waarbij data en indicatoren/inzichten en daarmee stuurinformatie structureel goed op orde zijn in Brabant. Zo zullen nog in te richten dashboards straks invulling geven aan (minstens een significant deel) van de monitoringsvraagstukken uit de RMA's/RMP's. Analyse wijst uit dat inmiddels al een deel gemonitord kan worden middels hetgeen in de Staat van Mobiliteit Brabant zit.

Daarnaast krijgen regio's / individuele gemeenten vrij toegang tot de diverse dashboards die ontwikkeld zijn/worden. Denk aan de Staat van Mobiliteit Brabant (deze wordt nog uitgebreid), alsook specifieke dashboards als een OV dashboard, dashboard voor wegverkeer (intensiteiten, reistijden, wegwerkzaamheden), een dashboard voor fietsbeleid, etc. De data die partners in dit traject aanleveren, ligt hier deels aan de basis. De gegenereerde inzichten worden vervolgens structureel beheerd en doorontwikkeld.

Partners worden verder ontzorgd op gebied van de aankomende geluidswetgeving middels de inzet op mobiliteitsdata voor milieu. Door dit complexe vraagstuk in komend jaar collectief aan te pakken voor wat betreft de mobiliteitsdata, wordt hiermee de inzet van de gemeenten per saldo al terugverdiend aangezien anders elke partij dit vraagstuk voor zichzelf zou moeten regelen.

Een nog in opbouw zijnde business case toont al aan dat door gezamenlijk digitalisering te organiseren, de opbrengsten de kosten van digitalisering reeds dekken (door collectief in te kopen en de inzichten en tooling slim en efficiënt aan de voorkant te organiseren). De kwaliteitswinst, structurele beschikbaarheid, de

menskracht (in FTE) die anders verloren gaat in informatievergaring, alsook de financiële voordelen die in studies /projecten landen (minder onderzoekskosten), komen hier nog boven op.

Een laatste belangrijk beoogd effect is dat we in heel Brabant werken met deze gezamenlijk ontwikkelde set van dashboards en inzichten. Daarmee hebben we steeds in de basis al een gedeeld zicht op hoe het er in Brabant voor staat en waar de knelpunten zijn. Dit zal plan- en besluitvorming aanzienlijk kunnen versnellen. We willen de afspraak maken en bekrachtigen dat deze dashboards en tools worden ingezet bij de opgaves en (beleids)vraagstukken die spelen in de regio's en de individuele gemeentes, zowel door (interne) medewerkers van de gemeentes als externe partijen die opdrachten ontvangen vanuit de regio's en gemeentes. Daarmee hebben we in Brabant met elkaar 'een gezamenlijke waarheid' gecreëerd als het gaat om informatie en inzichten in het werkveld mobiliteit. De Provincie zal een faciliterende rol spelen om de dashboards en tools te kunnen gebruiken en toepassen in het werkveld.

#### Prioritering van items in de digitaliseringopgave

Jaarlijks wordt aan de hand van gesprekken met de partners in GGA-verband, vertegenwoordigers van de opgaven/werkvelden binnen de provincie Noord-Brabant en het landelijke digitaliseringstraject de informatiebehoefte geïnventariseerd. Deze worden samen gebracht, alsook met input van de kennis en ervaring van het Regionaal DataTeam. Door dit gremium wordt op basis van al deze input een (her)prioritering gemaakt en vertaald in een concept-roadmap. Het Regionaal DataTeam is dus een centrale spil om de diverse afwegingen bij elkaar te brengen tot één overzicht en voorstel. Dit voorstel voor de ge(her)prioriteerde roadmap, inclusief benodigde capaciteit van partners, wordt dan afgestemd in de GGA-overleggen en bekrachtigd tijdens de ontwikkeldagen in december. Daarmee ligt er in Q4 van het jaar een geconsolideerde roadmap voor het opvolgende jaar, waardoor we doelmatig blijven werken, maar ook een duidelijke focus hebben.

#### Governance

- Deelprogrammatrekker: Martijn Heynickx (PNB), trekker digitaliseringsopgave
- Deelprogrammteam: Regionaal Datateam (vertegenwoordiging uit elke regio)
- Bestuurlijke betrokkenheid middels jaarlijkse terugmelding op ontwikkeldagen (besluitvormend indien nodig) en regionale BO overleggen
- Betrokken stakeholders: alle gemeenten provincie Noord-Brabant, provincie Noord-Brabant, kennisinstellingen (m.n. BUAS), omgevingsdiensten, ministerie van IenW

## Bijlage 2.1 – roadmap digitalisering mobiliteit in Brabant

Onderwerpen	Status	Toelichting	inzet in # uren/jaar	inzet wanneer?
<b>lopende data-items (2021 en ev. vervolg in 2022)</b>				
kleine - middelgrote - grote gemeente				
Tracking / verplaatsingsdata	in uitvoering	Aanbestedingstraject rondom verplaatsingsdata loopt voor 2022 gekoppeld aan BBMA ontwikkeling	nvt.	q2 2021-q2 2022
Projectenkaart	in uitvoering		nvt.	2021-2022
OV data	in uitvoering	Loopt via de vervoerders. tbv dashboarding (verplaatsingen)	nvt.	q3 2021-q3 2022
BBMA actualisatie	in uitvoering	Basisjaar in 2021, prognoses in 2022	eenmalig '20-40-60	q2 2021 - q2 2022
Multi modale netwerken	geprioriteerd	pilot in de maak voor het fit for purpose krijgen van het NWB, primaire actie vanuit provincie	nvt.	q1+2 2022
Collectieve inwinning verkeersgegevens	in uitvoering	bijna gereed en naar implementatie	vermindering bestaande effort	loopt al, continu proces
<b>lopende dashboards en inzichten (2021 en ev. vervolg in 2022)</b>				
Staat van Mobiliteit Brabant doorOntwikkeling Fase 2	in uitvoering		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	2021-2022
Beleidskader mobiliteit indicatoren (tem. Fase 2)	in uitvoering		nvt.	q3 2021- q4 2022
OV dashboard	in uitvoering		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	q3 2021- q2 2022
dashboard teldata, FCD data en wegwerkzaamheden	in uitvoering		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	q4 2021- q2 2022
dashboard fiets	in uitvoering		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	q1-q2 2022
Doorontwikkeling verkeersveiligheidtool	in uitvoering		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	2021-2022
dashboard verkeersmodellen (BBMA)	in uitvoering		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	q3-4 2021
Technische doorOntwikkeling dataplatform	in uitvoering		nvt.	continu proces
<b>bijkomende dataitems 2022</b>				
Mobiliteitsdata voor milieu incl. wegdekverhardingen	niet gestart	Regelen als proces waarmee milieumodellen gevoed worden, topprior gezien de aanstaande inwerking treding geluidswetgeving ikv. omgevingswet	eenmalig: 20-40-100 jaarlijks: 8-16-32	q1+q2 2022
Maximum snelheden	niet gestart	Regelen als proces waarmee diverse digitaliseringsproducten alsook milieumodellen gevoed worden, topprior gezien de aanstaande inwerking treding geluidswetgeving ikv. omgevingswet	eenmalig: 8-16-40 jaarlijks: 2-4-8	q1+q2 2022
VRI-data (=Datatop15)	in uitvoering	PvA en aanpak in uitwerking	eenmalig: nvt. werkgroep jaarlijks: ???	q1 - q3 2022
Data voor logistiek (=Datatop15)	in uitvoering, vervolgstappen nodig	Website Matrixian gecontroleerd door gemeenten	eerste jaar: 10-20-40 jaarlijks: 2-4-8	q3+q4 2022
Wegwerkzaamheden (=Datatop15)	in uitvoering, vervolgstappen nodig	Landelijke werkgroep werkt dit nu uit	jaarlijks: '10-15-0	q3+q4 2022
nieuwe vormen verkeersveiligheidsdata	niet gestart, niet geprioriteerd	vb. gebruik van data ziekenhuizen, verzekeraars etc.	nvt.	???
Fietsdata (teldata en assetdata provincie en gemeenten), GPS data: onderdeel van	niet gestart		vermindering bestaande effort	2022
Datastrategie	niet gestart	met RDT principes neerzetten gebruik van reeds bestaande databronnen, vooral dashboarding dus	nvt.	2022
Laadinfrastructuur (-palen)	niet gestart		nvt.	2022
Verkeersborden (incl. ge en verboden)	niet gestart	Provincie kijkt naar de ontsluiting van de ingekochte verkeersborden als data vanuit ministerie en koppeling aan max. snelheden	nvt.	2022
<b>bijkomende dashboards en inzichten 2022</b>				
Monitoring regionale mobiliteitsprogramma's	geprioriteerd		nvt. , gekoppeld aan RMP en regionale werkgroepen	q1-q4 2022
dashboard Tracking / verplaatsingsdata	geprioriteerd		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	q2-q3 2022
Borging en dashboard collectieve inwinning in dataplatform	geprioriteerd		nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	q1 2022
Dashboard MaaS-data	niet gestart, niet geprioriteerd	Landelijk in de pilot	nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	???
Dashboard goederenvervoer	niet gestart, niet geprioriteerd	Inclusief data op lokaal niveau (bouwhubs en stadsdistributie)	nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	???
Milieu: Zero-emissies (zoals stadslogistiek)	niet gestart, niet geprioriteerd	Generieke inzichten in SvMB fase 2	nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep	???

procesmatige activiteiten 2022			
roadshows ikv. datagedreven werken	geprioriteerd	ontwikkelde inzichten vanuit digitalisering naar toepassing en leerervaring voor partners brengen	nvt. , enkel een aantal meetings q1 & q3 2022
toepassing in de RMP's van dashboarding en monitoring ikv. Datagedreven werken	geprioriteerd	specifiek te ontwikkelen dashboarding voor de monitoring van de RMP's, in gezamenlijkheid met de gebiedsteams	nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep 2022 (en verder?)
mobilitateitsdata voor milieu	geprioriteerd	werkwijze en keuzes mbt. Mobilitateitsdata voor milieu (en daarmee ook geluidswetgeving)	nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep q1 & q3 2022
Ontwikkeling generieke viewer	geprioriteerd	view omgeving waarin makkelijk kaartlagen aan en uit gezet kunnen worden, door gebruikers kaartlagen toegevoegd kunnen worden etc.	nvt. , hooguit enkelen ikv. werkgroep 2022
toekomstige data items 2023 en ev. verder			
Parkeerdata	in uitvoering, vervolgstappen nodig	Ministerie (Ties de Groot). Niet iedereen aangehaakt?	eerste jaar: 2-5-20 jaarlijks: 2-4-8 vanaf 2023
Projectenkaart	in uitvoering	Provinciale projectenkaart 2021 gereed. In 2022 kijken naar andere wegbeheerders met BBMA2022 als databron	jaarlijks: 2-4-8 vanaf 2023
Multimodale netwerken	geprioriteerd	pilot in de maak, primaire actie vanuit provincie	jaarlijks: 8-20-60 2, mogelijk pas in 2023
HB-relaties op juiste niveau gegeven de toepassing	niet gestart, niet geprioriteerd		nvt. ???
Regelscenario's (=Datatop15)	niet gestart, niet geprioriteerd	Kan prioriteit krijgen door vraag uit programma's	ja, aantal ??? ???
Incidenten (=Datatop15)	niet gestart, niet geprioriteerd		ja, aantal ??? vanaf 2023
Evenementen (=Datatop15)	niet gestart, niet geprioriteerd	Is bij RVT onderdeel van wegwerkzaamheden wel onderzoek naar ikv. Beleidskader mobiliteit en mob.diensten	ja, aantal ??? vanaf 2023
Voor- en natransport en combi's (ketenmobiliteit, integrale OV-reizen, mobiliteits)	niet gestart, niet geprioriteerd		
Voetgangersdata	niet gestart, niet geprioriteerd		
Reismotieven en vervoerwijzekeuze	niet gestart, niet geprioriteerd		
Goederenvervoer over water (intensiteiten, verplaatsingen, massa's en typen)	niet gestart, niet geprioriteerd		
Goederenvervoer over spoor (treinintensiteiten, HB-patronen, massa's en typen p)	niet gestart, niet geprioriteerd		
Goederenvervoer via buistransport	niet gestart, niet geprioriteerd		
Overslagpunten: locatie massa's van en naar vervoersmodus	niet gestart, niet geprioriteerd		
toekomstige dashboards en inzichten 2023 en ev. verder			
beleidskader fase 3		nieuwe typen indicatoren toegevoegd	nvt. ???

**Nota:**

- Donker groen gearceerd zijn de producten die we minstens nastreven volgend jaar geheel gereed te hebben
- de ontwikkeling van nieuwe indicatoren vallen onder de verschillende dashboards die ontwikkeld worden
- Gezien het adaptieve karakter van het programma, maar ook de onzekerheid welke inspanning bepaalde items kosten, is dit overzicht niet in beton gegoten voor de komende tijd

**Bijlage DP 3: overzicht projecten veilige mobiliteit 2022, gecorrigeerd**

Infra	Projectnaam	Gemeente	Projectkosten	Gewenste bijdrage
3.01	30 km/uur- zone Elshout, kern in de gemeente Heusden	Heusden	€ 110.000,00	€ 55.000,00
3.02	Aanleg vrijliggend fietspad naast Vijfhoevenlaan Vlijmen	Heusden	€ 602.000,00	€ 301.000,00
3.03	Aanleg fietsstroken Rijnstraat	's-Hertogenbosch	€ 230.000,00	€ 115.000,00
3.04	Aanliggende/vrijliggende fietspaden Violierstraat en ombouw 3rotondes Violierstraat	Maashorst	€ 1.890.000,00	€945.000,00
3.05	Duurzaam veilig Molenstraat Vught	Vught	€ 93.000,00	€ 46.500,00
3.06	Duurzaam Veilig tracé Groenstraat - Heusdenseweg (incl. Herpt), gemeente Heusden	Heusden	€ 644.000,00	€ 322.000,00
3.07	Fietsoversteek Weidonklaan	's-Hertogenbosch	€ 50.000,00	€ 25.000,00
3.08	Fietsstraat Volkelseweg	Maashorst	€ 585.000,00	€ 292.500,00
3.09	Floralaan	Meerijstad	€ 650.000,00	€ 325.000,00
3.10	Herinrichting Oude Engelseweg	's-Hertogenbosch	€ 520.000,00	€ 260.000,00
3.11	Kruisstraat-Bruggen	's-Hertogenbosch	€ 100.000,00	€ 50.000,00
3.12	Pastoor van Haarenstraat Mariaheide	Meerijstad	€ 900.000,00	€ 450.000,00
3.13	Simon Stevinweg	's-Hertogenbosch	€ 125.000,00	€ 62.500,00
3.14	Snelheidremming Dr Poelstraat-Geulweg	's-Hertogenbosch	€ 60.000,00	€ 30.000,00
3.15	Snelheidsremmende maatregelen Venrayseweg Overloon	Land van Cuijk	€ 115.000,00	€ 57.500,00
3.16	Veilige schoolomgevingen gemeente Heusden	Heusden	€ 60.000,00	€ 30.000,00
3.17	Verhoogde fietsoversteken Rompertsebaan	's-Hertogenbosch	€ 185.000,00	€ 92.500,00
3.18	Verkeerveiligmaken Kluisstraat	Boekel	€ 90.000,00	€ 45.000,00
3.33	Fietsstraat De Bréautélaan Vught	Vught	€ 125.000,00	€ 62.500,00
Totaal			€ 7.134.000,00	€ 3.567.000,00

Mensgericht	Projectnaam	Gemeente	Projectkosten	Gewenste bijdrage
3.20	Gedragbeïnvloeding vanuit verkeersmaatregelen regio 's-Hertogenbosch	Heusden	€ 35.844,00	€ 28.675,20
3.21	Lekker Anders Dag	's-Hertogenbosch	€ 50.000,00	€ 40.000,00
3.22	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid gemeente Boekel	Boekel	€ 25.000,00	€ 20.000,00
3.23	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Boxtel 2022	Boxtel	€ 45.000,00	€ 36.000,00
3.24	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Land van Cuijk 2022	Land van Cuijk	€ 152.000,00	€ 121.600,00
3.25	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Maashorst	Maashorst	€ 176.200,00	€ 140.960,00
3.26	Mensgerichte maatregelen Sint-Michiëlsgestel 2022	Sint-Michiëlsgestel	€ 45.000,00	€ 36.000,00
3.27	Mensgerichte maatregelen 2022 's-Hertogenbosch	's-Hertogenbosch	€ 146.787,50	€ 117.430,00
3.28	Mensgerichte maatregelen Bernheze 2022	Bernheze	€ 47.932,50	€ 38.346,00
3.29	Mensgerichte maatregelen Verkeersveiligheid Heusden	Heusden	€ 81.501,25	€ 65.201,00
3.30	Mensgerichte maatregelen Oss	Oss	€ 153.694,94	€ 122.955,94
3.31	Mensgerichte maatregelen Gemeente Vught 2022	Vught	€ 37.500,00	€ 30.000,00
3.32	Regionale mensgerichte maatregelen NOB 2022	Bernheze	€ 28.500,00	€ 22.800,00
3.34	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Meierijstad 2022	Meierijstad	€ 198.402,50	€ 158.772,00
Totaal			€ 1.223.362,69	€ 978.690,15

## Bijlage DP 4: uitwerking ambitie gedeelde mobiliteit

Uiterlijk 7 december zal het ambitedocument gedeelde mobiliteit in de colleges zijn vastgesteld. Het ambitedocument is inmiddels vorige week de routing in gegaan. Hieruit volgen een aantal werkstromen en afspraken als onderdeel van het RMP 2022. Het gaat om de volgende onderwerpen uit het ambitedocument:

### 4.04 Reizigersonderzoek:

De provincie zal samen met regio's een onderzoek uitzetten naar wat (potentiële) reizigers belangrijk vinden voor de toekomst van gedeelde mobiliteit. Het voorstel is om een gelijksoortig onderzoek te houden als ook is gedaan in West Brabant door XTNT. Dit onderzoek be vraagt mensen naar hun drijfveren en kijkt breder naar wat ze belangrijk vinden in hun reispatroon. Een onderzoek niet alleen gericht op OV reizigers maar juist ook op bijvoorbeeld automobilisten. Hiermee ontstaat ook inzicht in potentiële reizigers voor gedeelde mobiliteit en wat ze belangrijk vinden. Provincie kan onderzoek trekken en ook financieren (vanuit vernieuwing OV). We kunnen een gezamenlijke projectgroep formeren om het onderzoek op te zetten en te begeleiden. Voorstel is om dit in een keer te doen voor heel Oost (Noordoost- en Hart van Brabant) tenzij wensen per regio erg verschillen en dit niet goed in te passen is. Geschatte kosten maximaal € 50.000,-- euro per regio.

### 4.05 Onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs:

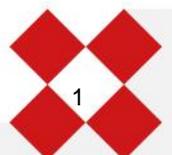
In concessiegebied Oost-Brabant gaan we de eerste inventarisatie van hubs gezamenlijk verder onderzoeken om te kijken naar potentie en urgentie. Het voorstel is om een onderzoek te doen naar kansrijkheid van de al genoemde mobiliteitshubs in het ambitedocument. Dit op basis van een aanpak die al ontwikkeld is voor West Brabant. Dit kan voor het gehele gebied maar ook denkbaar is om dit wel op te knippen per regio. Voor Noordoost betrekken we de uitkomsten van het onderzoek vitale toplocaties als één van de bouwstenen. Provincie kan onderzoek trekken en ook financieren (vanuit vernieuwing OV). En goed om hierbij ook weer een projectgroep te formeren. Geschatte kosten maximaal € 50.000,-- per regio. Vanuit RMP 2021 en DP 4 is ook nog restfinanciering beschikbaar.

### 4.06 Onderzoek huidige doorstroming busnetwerk:

Doorstroming en randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk thema in de samenwerking met gemeenten. De provincie onderzoekt de doorstroming op de belangrijkste OV-assen om knelpunten in kaart te brengen. Het uitgangspunt is dat we als wegbeheerders de doorstroming op de Directlijnen ook in de toekomst op orde houden. Voorstel is om hier ook een onderzoek te doen (als impact covid op verkeersintensiteiten is verminderd) naar doorstroming op het bestaande netwerk. Dit is input voor de verdere ontwikkeling van het Directnetwerk en eventuele benodigde infrastructuur. De provincie zal dit onderzoek uitvoeren voor het gehele concessiegebied (ook via het TOT) en zal dit ook financieren. Totale kosten maximaal € 50.000,-- voor gehele concessiegebied, dus € 25.000,-- per regio.

### 4.07 Kansen voor deelmobiliteit:

We gaan kijken naar kansen voor extra initiatieven, ook op basis van de inventarisatie bij gemeenten naar mogelijke plekken met weinig vervoer. Dit is ook gekoppeld aan de



uitwerking van lijngebonden vervoer en Flex. Dit bovenstaande is nog vrij breed en gaat verder dan alleen deelmobiliteit. Toch zien we hierover veel vragen. In HvB wordt gekeken naar een onderzoek naar deelmobiliteit in meer landelijk gebied (buiten Tilburg). Denkbaar is ook dat dit nuttig is voor Noordoost. Dit moet dan wel in samenspraak met de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch die al hun eigen aanpak hebben op deelmobiliteit. Tegelijkertijd is het vraagstuk in meer landelijke gebied totaal anders. Eerste stappen zouden kunnen zijn:

- Inventarisatie van goede voorbeelden van deelmobiliteit (in meer landelijk gebied)
- Hoe kun je dit aanpakken? Wat zijn mogelijke businesscases? En hoe rol je dit uit op een kansrijke/toekomstbestendige manier?
- Kennisdeling tussen gemeenten. Wat speelt er al en hoe kun je van elkaar leren, ook van grotere gemeenten (ook buiten concessiegebied Oost).

Ook dit onderzoek kan provincie financieren in samenspraak met regio's. Daarnaast komt er een onderzoek beschikbaar naar kansen voor deelmobiliteit (deelauto) in Brabant waar met een aantal partijen waaronder gemeente 's-Hertogenbosch is samengewerkt.

#### 4.08 Integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit

In 2022 is € 176.022,- beschikbaar voor regio 's-Hertogenbosch en € 212.129,- voor regio Noordoost Brabant (regiotaxi organisaties) beschikbaar vanuit het projectengeld Gedeelde Mobiliteit voor cofinanciering. Deze middelen hebben als doel om integratie doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit te stimuleren. Hierbij gaat het om het volgende type projecten:

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

Voor 2022 gaat het concreet om de volgende projecten: seniorenvervoer Boxtel, Zonnebus wijkraad Cuijk, behoeftenonderzoek Overloon, Voor elkaar pas, dorpsauto Boerdonk, HopOn-HopOff bus Heesch en uitbreiding van knooppunttaxitarief in regio Boekel en Nuland. Dit is een eerste lijst, er kunnen nog gedurende 2022 projecten worden ingediend.

#### 4.09 Ontwikkelactie vernieuwing OV vanuit concessie-afspraken

Daarnaast zijn er middelen beschikbaar vanuit het ontwikkelbudget vanuit het Tactisch Ontwikkelteam en vanuit vernieuwing OV. Voor 2022 staan hiervoor de volgende projecten op de planning (of deze lopen al), totaal gaat dit om een bedrag van €250.000,-.

- ZE buurtbus 's-Hertogenbosch
- Bravofiets 's-Hertogenbosch
- Pilot lijn 654:
- Pilot regio Oss (lijn 96)

**Bijlage 5: Totaaloverzicht RMP 2022-2023**

<b>Totaaloverzicht RMP 2022-2023 Regio Noordoost-Brabant (RNOB)</b>				
<b>Deelprogramma</b>	<b>Nummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Indiener</b>	<b>Geagendeerd</b>
<b>Duurzame bereikbaarheid en robuuste netwerken</b>				
	1	1.01	Uitwerkingspakket analyse vitale toplocaties	Regio Noordoost Brabant
	1	1.02	Procesondersteuning Mobiliteit/GGA GGA-coördinatoren	Regio Noordoost Brabant
<b>Veilige Mobiliteit</b>				
	3	3.01	30 km/uur- zone Elshout, kern in de gemeente Heusden	Heusden
	3	3.02	Aanleg vrijliggend fietspad naast Vijfhoevenlaan Vlijmen	Heusden
	3	3.03	Aanleg fietsstroken Rijnstraat	s-Hertogenbosch
	3	3.04	Aanliggende/vrijliggende fietspaden Violierstraat en ombouw 3rotondes Violierstraat	Maashorst
	3	3.05	Duurzaam veilig Molenstraat Vught	Vught
	3	3.06	Duurzaam Veilig tracé Groenstraat - Heusdenseweg (incl. Herpt), gemeente Heusden	Heusden
	3	3.07	Fietsoversteek Weidonklaan	s-Hertogenbosch
	3	3.08	Fietsstraat Volkelseweg	Maashorst
	3	3.09	Floralaan	Meerijstad
	3	3.10	Herinrichting Oude Engelseweg	s-Hertogenbosch
	3	3.11	Kruisstraat-Bruggen	s-Hertogenbosch
	3	3.12	Pastoor van Haarenstraat Mariaheide	Meerijstad
	3	3.13	Simon Stevinweg	s-Hertogenbosch
	3	3.14	snelheidremming Dr Poelstraat-Geulweg	s-Hertogenbosch

3	3.15	Snelheidsremmende maatregelen Venrayseweg Overloon	Land van Cuijk	Ja
3	3.16	Veilige schoolomgevingen gemeente Heusden	Heusden	Ja
3	3.17	Verhoogde fietsoversteken Rompertsebaan	s-Hertogenbosch	Ja
3	3.18	Verkeerveiligmaken Kluisstraat	Boekel	Ja
3	3.20	Gedragbeïnvloeding vanuit verkeersmaatregelen regio 's-Hertogenbosch	Heusden	Ja
3	3.21	Lekker Anders Dag	's-Hertogenbosch	Ja
3	3.22	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid gemeente Boekel	Boekel	Ja
3	3.23	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Boxtel 2022	Boxtel	Ja
3	3.24	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Land van Cuijk 2022	Land van Cuijk	Ja
3	3.25	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Maashorst	Maashorst	Ja
3	3.26	Mensgerichte maatregelen Sint-Michielsgestel 2022	Sint-Michielsgestel	Ja
3	3.27	Mensgerichte maatregelen 2022 's-Hertogenbosch	s-Hertogenbosch	Ja
3	3.28	Mensgerichte maatregelen Bernheze 2022	Bernheze	Ja
3	3.29	Mensgerichte maatregelen Verkeersveiligheid Heusden	Heusden	Ja
3	3.30	Mensgerichte maatregelen Oss	Oss	Ja
3	3.31	Mensgerichte maatregelen Gemeente Vught 2022	Vught	Ja
3	3.32	Regionale mensgerichte maatregelen NOB 2022	Bernheze	Ja
3	3.33	Fietsstraat De Bréautélaan Vught	Vught	Ja
3	3.34	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid Meierijstad 2022	Meierijstad	Ja
Versterking vitale leefomgeving en klimaat				
4	4.01	Fietsenstallingen station Oss	Oss	Ja

4	4.02	Mobiliteitshub station Oss	Oss	Ja
4	4.04	Reizigersonderzoek gedeelde mobiliteit	provincie/regio/gemeenten	Ja
4	4.05	Onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs gedeelde mobiliteit	provincie/regio/gemeenten	Ja
4	4.06	Onderzoek doorstroming busnetwerk gedeelde mobiliteit	provincie/regio/gemeenten	Ja
4	4.07	Kansen voor deelmobiliteit gedeelde mobiliteit	provincie/regio/gemeenten	Ja
4	4.08	Integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit	provincie/regio/gemeenten	Ja
4	4.09	Ontwikkelactie vernieuwing OV vanuit concessie-afspraken.	provincie/regio/gemeenten	Ja
4	4.10	Uitwerking NTF in primair netwerk Fiets en Toekomstbeeld Brabant Fietst (TBF)	provincie/regio/gemeenten	Ja
Versterking vestigingsklimaat en verstedelijkingsstrategie				
5	5.1	Uitwerking verstedelijkingsstrategie	Regio/PNB	Ja

Deelprogramma 2, slimme en efficiënte mobiliteit valt onder programmaraad SmartwayZ.NL