

# RMP 2022 Hart van Brabant

Definitieve versie na bespreking / verwerking gemaakte afspraken Bestuurlijke Ontwikkeldag dag 15 december 2021

## Inleiding

In 2019 heeft de regio Hart van Brabant de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit 2021-2024 opgesteld. In 2020 is op basis van deze agenda én de Koers Mobiliteit van de provincie de gezamenlijk Regionale MobiliteitsAgenda Hart van Brabant (RMA 2021-2023) gemaakt. De RMA is in 2021 voor de eerste keer vertaald naar het jaarlijks op te stellen Regionaal MobiliteitsProgramma (RMP). De eerste versie werd op de Bestuurlijke Ontwikkeldag van december 2020 vastgesteld. Het voorliggende RMP is de eerste actualisering van het RMP en vormt de basis voor afspraken over de uitvoering en financiering van concrete projecten in de regio in 2022, mét een 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.

Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant werken samen aan de verwezenlijk van de gezamenlijke visie met centrale 5 ambities in de RMA. We vertalen de gezamenlijke ambities uit de RMA naar de volgende 5 deelprogramma' in het RMP:

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

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

## Toekomstbeeld

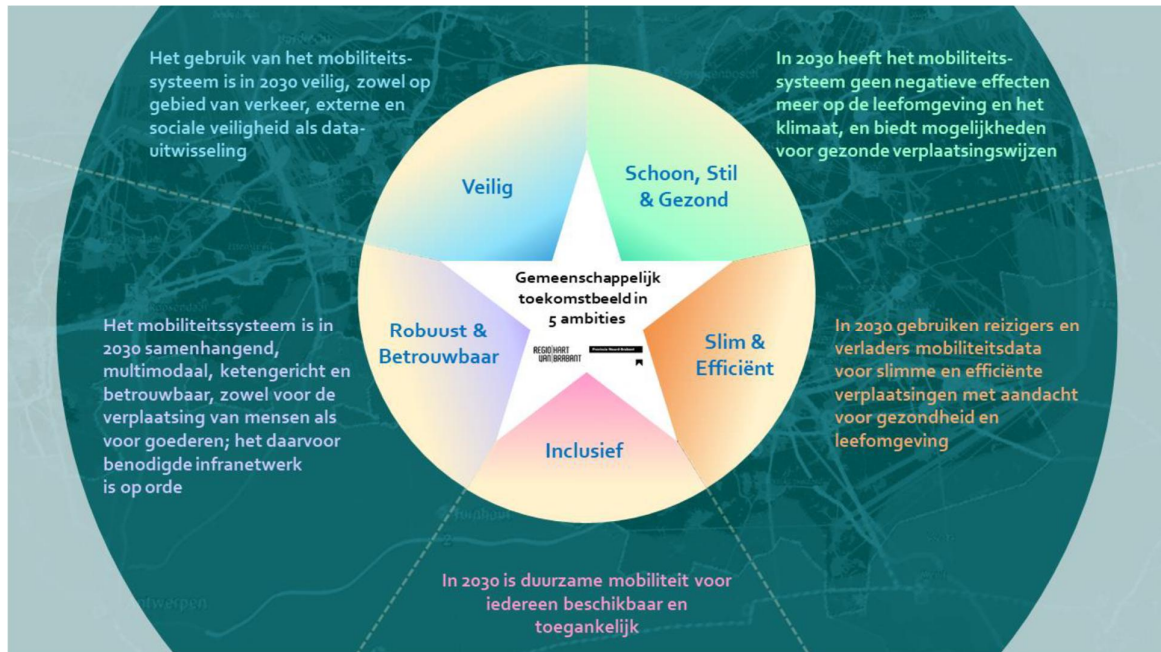
We werken naar een situatie toe (2030) waarin iedereen zich in de regio op een schone, gezonde en veilige manier kan verplaatsen en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Het mobiliteitssysteem van de toekomst is multimodaal, ketengericht en betrouwbaar, wat bijdraagt 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 mobiliteit is 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.

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



## Ontwikkelingen

Dit document bevat de hoofdlijnen van het tweede RMP (2022) met ook een doorkijk naar 2023 en verder. Het RMP 2022 borduurt voort op de opgaven die zijn beschreven in het RMP 2021, vertaald in dezelfde 5 deelprogramma's. Wel kunnen sommige opgaven verdiept en aangescherpt worden, afhankelijk van het proces binnen een programma of de actuele ontwikkelingen zoals die bijvoorbeeld door de COVID-pandemie zijn ontstaan.

De uitvoering van het RMP 2021 loopt volgens planning en geeft geen afwijkingen die bestuurlijk relevant zijn.

De volgende ontwikkelingen zijn van invloed op (de vulling van) de deelprogramma's van het RMP 2022.

- Door corona, de grote uitgaven in jeugdzorg waar gemeenten mee worden geconfronteerd en de algemene druk op de begroting bij gemeenten is het belangrijk met de schaarse middelen de juiste keuzes te maken. Er is per saldo minder geld beschikbaar voor de vulling van de deelprogramma's.
- Kenmerk van de Bijdrageregeling Mobiliteit is dat de financiële bijdrage van de provincie achteraf wordt toegekend. Eis is dat de gemeente een project eerst 100% financieel zelf

moet kunnen dekken. Deze systematiek maakt dat gemeenten op voorhand geen rekening kunnen houden met een te verwachten cofinanciering. Dit heeft geleid tot minder projecten die door de gemeenten zijn aangedragen. Een betere koppeling van de RMP-systematiek aan de P&C-cyclus van gemeenten kan de uitvoeringskracht weer vergroten.

- De provincie moet structureel € 7 mln. bezuinigen op mobiliteit. Ook 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.
- Op het niveau van regio Hart van Brabant speelt een governance discussie die onder andere gaat leiden tot aanscherping van keuzes waar de gemeenten samen voor gaan en hun schouders onder zetten, of waar enkele gemeenten voor aan de lat staan. Dit keuzeprocess moet leiden tot een kern en keuzeagenda en kan gevolgen hebben voor de vulling van de deelprogramma's in het RMP.
- Bij het deelprogramma Veilig gelden de uitgangspunten uit de provinciale memo 'Nieuwe Strategische lijn RMP-2022, verkeersveiligheidsprojecten van 29 september 2021' voor de toekenning van een financiële bijdrage van de provincie. Mede door de nog lopende onderhandelingen over een nieuw regeerakkoord, is vanuit het Rijk voor 2022 nog geen nieuwe tranche van de Impulsregeling Verkeersveiligheid opengesteld. De inzet blijft om zodra het kan, vanuit de regio daar zo veel mogelijk gebruik van te maken. In afstemming met provincie en andere regio's zal dan worden afgesproken hoe de toegekende middelen voor deelprogramma Veilig die dan vrij vallen, voor andere projecten in het deelprogramma kunnen worden gebruikt.
- Het deelprogramma Slim en efficiënt vullen we in met de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility. 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 1 jaar hebben alle SmartwayZ.NL regio's (vier Brabantse en Noord-Limburg) een eerste werkpakket met maatregelen vastgesteld. Uit een eerste kwantitatieve inschatting van de te verwachten effecten 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.
- Vanuit SmartwayZ.NL is er voor de maatregelen in de regionale Smart Mobility plannen Hart van Brabant tot en met 2023 € 2,5 miljoen beschikbaar. Die kan worden ingezet als verdubbelaar bij de ingediende projecten. Met eenzelfde bijdrage uit de regio is daarmee in totaal tot en met 2023 € 5 miljoen beschikbaar. Het eerste werkpakket kent een totale investering van € 1,7 miljoen, waarvan 50% bijdrage door SmartwayZ.NL, zijnde 850.000. In totaal is er nog ca € 3,3 miljoen beschikbaar. Voor het tweede (en laatste) werkpakket zijn de eerste contouren in beeld. In het eerste kwartaal van 2022 wordt het pakket verder uitgewerkt met ondersteuning en expertise vanuit SmartwayZ.NL. Zorgpunten bij de vulling van de werkpakketten is de eigen bijdrage (50%) die aan de indienende partijen wordt gevraagd en het op tijd bij de partijen beschikbaar krijgen van de middelen.

### **Provinciale kaders**

De provinciale kaders voor financiering vanuit de Bijdrageregeling Mobiliteit zijn inmiddels vastgesteld en ambtelijk gedeeld. Deze zijn gebruikt voor de eerste selectie van projecten en zijn relevant voor verdere programmering in 2022.

## **Governance**

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

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

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

In maart 2022 vinden de gemeenteraadsverkiezingen plaats. De vernieuwde regionale samenwerking mobiliteit, de werkwijze van het RMP en de verdeling van de bestuurlijke trekkers wordt geagendeerd voor het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit van 1 juni en de Bestuurlijke Ontwikkeldag van 22 juni.

## **Organisatie en doorontwikkeling RMP**

Ook in 2022 blijft het RMP-coördinatieteam een centrale rol spelen in het afwegen en prioriteren van de vulling van de deelprogramma's. Het team bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Gilze en Rijen, Tilburg en Waalwijk, de provincie en GGA. Zij doorlopen de 5 stappen van de RMP-cyclus:

1. Agenderen: ervoor zorgen dat gemeenten op tijd en op de juiste manier aanvragen indienen om aanmerking te komen voor een financiële bijdrage van de provincie.
2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2022.
3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2022 wordt opgenomen.
4. Budgetteren: financiële bijdrage provincie op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.
5. Indienen: de gemeenten begeleiden bij het indienen projecten in bij provincie.

In de periode van uitvoering van de deelprogramma's bewaakt het RMP-coördinatieteam de voortgang van de projecten. In 2021 vond periodiek een check plaats of de projecten waren ingediend bij de provincie indienen (en in 2022 zal een eerste check gedaan worden op de gereedmeldingen van de projecten).

In 2022 werken we verder aan het vertalen van de doelen uit de RMA naar meetbare doelen in de deelprogramma's van het RMP. Samen met provincie werken we prestatie-indicatoren uit die passen bij de RMA-doelen en de doelen die de provincie heeft geformuleerd in haar Koers Mobiliteit. Deze indicatoren kunnen (in de toekomst) ondersteunen bij het programmeren en het achteraf monitoren van de effecten en bijdrage van het project aan de doelen.

RMP 2022 Deelprogramma Schoon, stil en gezond	
<b>Ambities en hoofdlijn van de aanpak</b>	<p><b>Ambitie 2030</b>  Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.</p> <p><b>Beoogde doelen:</b>  Voor de ambitie van schone, stille en gezonde mobiliteit in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• We gaan in Noord-Brabant uit van tenminste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO2) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie. De uitstoot van overige emissies (NOx, Fijnstof) is significant afgenomen in 2030. Op grond van het schone lucht akkoord is het streven om in 2030 tot een reductie te komen van 50% van de negatieve verkeersemissies ten opzichte van 2016.</li> <li>• De actieve mobiliteit (lopen, fietsen) is in 2030 toegenomen.</li> <li>• Meer vervoer van goederen over water en spoor.</li> </ul> <p><b>Beoogde bijbehorende indicatoren:</b>  Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2022 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % aandeel emissieloos vervoer (fiets, bus, taxi, auto, fiets, LEV's).</li> <li>• Aantal elektrische voertuigen.</li> <li>• Aantal laadpunten per 100.000 inwoners (openbaar/privaat).</li> <li>• Aantal zero emissie zones stadslogistiek.</li> <li>• Aantal clean energy hubs in de regio.</li> <li>• Concentratie NOx en fijnstof emissies in de lucht.</li> <li>• Totale emissie broeikasgassen uitgedrukt in CO2-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot).</li> <li>• % van de bevolking dat (ernstige) geluidshinder ervaart door verkeer.</li> <li>• Toename aantal schepen via het Wilhelminakanaal en Maas met toename aantal containers.</li> <li>• Aantal loopkilometers.</li> <li>• Aantal fietskilometers.</li> </ul> <p><b>Scope</b>  Vanuit de klimaatdoelen is een drastische vermindering van onze CO2 -uitstoot nodig. Dit kan op verschillende manieren gerealiseerd worden en heeft ook een link met alle werkzaamheden in de andere deelprogramma's. Dit deelprogramma gaat over het verduurzamen van voertuigen en vaartuigen in het personen- en goederenvervoer. En ook over schone lucht in Brabant en meer gezondere en actieve vormen van mobiliteit. Hierbij is een gedragsverandering bij reizigers en vervoerders ook belangrijk. We richten ons op het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het verminderen van 'onnodige' (auto) kilometers (in personen- en goederenvervoer) en door het stimuleren van het gebruik van efficiënte en duurzame alternatieven. Schone, stille en gezonde mobiliteit is van groot belang voor reizigers, vervoerders en onze directe leefomgeving.</p> <p><b>Hoofdlijn van de aanpak:</b>  Dit deelprogramma is voor een deel ook een toetsprogramma over de andere programma's heen. Dit betekent dat concrete projecten ook een plek kunnen hebben in de andere deelprogramma's:</p>

- Het stimuleren van duurzame vervoersalternatieven is belangrijk in het programma inclusief in de uitwerking van gedeelde mobiliteit. Dit gaat over openbaar vervoer maar bijvoorbeeld ook deelmobiliteit en mobiliteitshubs.
- Fiets is een belangrijke vorm van actieve mobiliteit. De investeringen in de hoofd fietsinfrastructuur vallen hierdoor onder het deelprogramma Robuust en betrouwbaar. Fietsstimulering is te vinden onder Slim en efficiënt.
- Veilig fietsverkeer en wat hiervoor nodig is opgenomen in deelprogramma Veilig.
- Daarnaast zijn er ook allerlei activiteiten van gemeenten en provincie om laadinfrastructuur uit te rollen in Brabant en invulling te geven aan regionaal- en lokaal EV-laadpalenbeleid. Dit is een apart traject en de uitwerking daarvan is voor dit RMP niet inzichtelijk gemaakt.

#### 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).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

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 heeft het mobiliteitssysteem geen negatieve effecten meer op de leefomgeving en het klimaat en biedt mogelijkheden voor gezonde verplaatsingswijzen</p>	<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 werk-gerelateerde mobiliteit en goederenvervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transitie naar gedeelde mobiliteit</li> <li>• Stimuleren gebruik E-bike (schaalsprong fiets)</li> <li>• Stimuleren van deelsystemen</li> <li>• Verbeteren kwaliteit fietsroutes</li> </ul>
<p><b>Generiek</b></p> <p>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 &amp; veilige routes, voorrang)</p>			

#### Projecten die passen bij het deelprogramma Schoon, stil en gezond maar een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:

- Voorbereiding van de ontwikkeling van Clean Energy Hubs.
- Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals zero emissie stadslogistiek.
- Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals bus- en doelgroepenvervoer.
- Vertaling regionaal afgesloten Schone Luchtakkoord naar mobiliteit.
- Uitwerking geven aan programma Sjees fietsstimulering (uitwerking fietsstimulering via de Werkgeversaanpak van Mobiliteitsnetwerk Brabant (BMN) wordt opgenomen in het deelprogramma Slim en efficiënt/gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility.
- Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder actualiseren regionaal EV-laadpalenbeleid en het strategisch plaatsen van laadpalen.
- Invullen hoofdstuk mobiliteit uit de REKS Hart van Brabant

	<p><b>Beoogd vervolgbesluit</b>  Instemming door POHO en Ontwikkeldag-partners met inhoud van dit deelprogramma  Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om)  Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen die mogelijk leiden tot investeringsvoorstellen in een volgend RMP.</p> <p><b>Planning (normaliter)</b>  Agendering van nieuwe projecten in Q4 2021 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 15 december 2021).  Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.</p>
<p><b>Wijze van prioriteitsstelling</b></p>	<p><b>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkeldag (RMP-cyclus):</b>  In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PNB.</li> <li>2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2022.</li> <li>3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2022 wordt opgenomen.</li> <li>4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.</li> <li>5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB.</li> </ol> <p>Toelichting:  Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2021 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2022 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2022 kansrijk en prioriteerbaar zijn met een realistische inschatting van de bijbehorende mobiliteitskosten (stap 2 en 3). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p> <p>Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2022 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.</p>
<b>Governance</b>	
<p><b>Organisatie deelprogramma</b></p> <p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):  Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2022 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit: provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit)  B5 stad: Tilburg</p>	<p><b>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</b></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>

kleine gemeente: Gilze en Rijen middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility regio (externe coördinator mobiliteit)					
Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Bruijniks – gemeente Loon op Zand					
<b>Financieel - jaarschijf 2022</b>					
Budget deel- programma	Dekking - bijdrage provincie	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage Rijk	Dekking derden overig	Penvoerder
Budget-totaal 1. voor bijdrageregeling  2. € PM via budget overig	Omvang onderverdeeld in:  1. € 0 via bijdrageregeling  2.PM. Indien aan de orde, bijdrage vanuit andere budgetten	Omvang onder- verdeeld in:			2022 PNB voor projecten Schoon, stil en gezond
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: - De provinciale bijdragen in 2022 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022) - De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in januari 2022 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.  Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2022 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.				
<b>Verantwoording</b>					
<b>Kwaliteits- management</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).				
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen. Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2022 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.				
<b>Projecten - jaarschijf 2022</b>					
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>		<b>(Planning)</b>	



	<b>PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling</b>		
	Geen	€	
	<b>PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd en/of binnen bestaande ambtelijke capaciteit worden uitgevoerd</b>		
O	Project 2.1 Voorbereiding van de ontwikkeling van Clean Energy Hubs.		
I	Project 2.2 Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals zero emissie stadslogistiek.		
I	Project 2.3 Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals bus- en doelgroepenvervoer		
O	Project 2.4 Vertaling regionaal afgesloten "Schone Luchtakkoord" naar mobiliteit.		
I	Project 2.5 Uitwerking geven aan programma Sjees fietsstimulering (uitwerking fietsstimulering via de Werkgeversaanpak van Mobiliteitsnetwerk Brabant (BMN) wordt opgenomen in het deelprogramma Slim en efficiënt/gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility.		
O/I	Project 2.6 Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder actualiseren regionaal EV-laadpalenbeleid en het strategisch plaatsen van laadpalen		
O/I	Project 2.7 Invullen hoofdstuk mobiliteit uit de REKS Hart van Brabant		
<b>Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2023</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
I			
<b>Meerjarige doorkijk 2024 e.v.</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>

	RMP 2022 Deelprogramma Veilig
<b>Ambities en hoofdlijn van de aanpak</b>	<p><b>Ambitie 2030</b>  Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat veilig is, zowel op het gebied van verkeer (nul verkeersdoden), sociale veiligheid als data-uitwisseling. De ambities die zijn geformuleerd in het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP 2020 - 2024) worden integraal overgenomen.</p> <p><b>Beoogde doelen:</b>  Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Brabant streven we naar nul verkeersdoden. Elk verkeersongeval is er één te veel. In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2020.</li> <li>• De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het onveiligheidsgevoel op loop- en fietsroutes, op mobiliteitshubs en truckparkings en rondom verblijfs- en OV-locaties is verminderd.</li> <li>• De externe veiligheid (wegen, spoorwegen en waterwegen) is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het aantal veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen is toegenomen.</li> </ul> <p><b>Beoogde bijbehorende indicatoren:</b>  Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2022 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel.</li> <li>• Aantal ongevallen met dodelijke verkeersslachtoffers.</li> <li>• Aantal ongevallen met lichamelijk letsel.</li> <li>• De ontwikkeling van de tevredenheid van reizigers met betrekking op de sociale veiligheid op de deur tot deur reis.</li> <li>• Aantal locaties waar sprake is van overschrijding van het risicoplafond externe veiligheid.</li> <li>• De ontwikkeling van de tevredenheid met betrekking tot externe veiligheid van direct omwonenden rondom wegen, spoor- en vaarwegen.</li> <li>• Aantal veilige truckparkeerplaatsen in de regio.</li> </ul> <p><b>Scope</b>  Verkeersveiligheid, sociale veiligheid en externe veiligheid zijn absolute voorwaarden voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Het aantal verkeersdoden in Brabant is in 2018 en 2019 na een jarenlange geleidelijke daling weer fors gestegen. Dit is onacceptabel. In het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2020-2024 (BVVP) hebben we gekozen voor een risicogestuurde aanpak: daar investeren waar de meeste veiligheidswinst te behalen is. De sociale veiligheid is de afgelopen jaren afgenomen. Onder sociale veiligheid verstaan we de beleving van veiligheid in het openbaar vervoer, op loop- en fietsroutes en op mobiliteitshubs en truckparkings. We streven ernaar dat mensen zich veiliger voelen als ze onderweg zijn. We streven naar veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water. Dit creëert mogelijkheden om stedelijk te verdichten in spoorzones. Wonen, werken en verblijven langs het spoor is een gezamenlijk opgave van het Rijk, vervoerders, ProRail en de Brabantse steden. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen.</p> <p><b>Hoofdlijn van de aanpak:</b>  Het deelprogramma veilig bevat projecten en maatregelen die vooral prioriteit geven aan de bevordering van de verkeersveiligheid, infrastructureel, mensgericht of via experimenten of onderzoeken. Dit deelprogramma heeft veel raakvlakken met de andere deelprogramma's omdat voor alle mobiliteitsmaatregelen geldt dat zij – indien mogelijk – moeten bijdragen aan een verdere bevordering van de leefbaarheid, bereikbaarheid én <i>verkeersveiligheid</i>. Hierbij is de risicogestuurde aanpak</p>

belangrijk. Alle projecten en maatregelen zijn getoetst op hun bijdrage aan de bevordering van de verkeersveiligheid op lokaal of regionaal niveau. Veel van deze maatregelen zijn mensgericht omdat meer dan 90% van alle ongevallen een mens gerelateerde oorzaak kennen. Bij de infrastructurele projecten zien we veel crossovers met het deelprogramma Schoon, stil en gezond (vooral bij het bevorderen van fietsen in plaats van autogebruik), Robuust en betrouwbaar (het verder bouwen aan en investeren in een regionaal fietsnetwerk). In het deelprogramma Slim en efficiënt (gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility) worden smart toepassingen opgenomen die de verkeersveiligheid kunnen bevorderen.

#### 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).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

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
<b>Veilig</b> Het gebruik van het mobiliteits-systeem is in 2030 veilig, zowel verkeersveilig als extern en sociale veiligheid	<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>
<p><b>Generiek</b></p> <p>Verbeteren van de verkeersveiligheid via risicogestuurde aanpak en benutting ondersteunende technologie</p> <p>Onderzoeken en verbeteren van sociale veiligheid van fietsroutes</p> <p>Vergroten van de aandacht voor veilig en verantwoord verkeersgedrag via educatie, werkgeversbenadering en campagnes</p>			

#### Projecten 2022 voor aanvraag dekking Bijdrageregeling RMP

In 2022 zal de focus binnen dit deelprogramma liggen op de volgende projecten:

- Herinrichting Pastorenbuurt Goirle.
- Middelstraat Loon op Zand, verbeteren fietsveiligheid en verlagen snelheid.
- Ecliptica Loon op Zand, verbeteren VVH schoolroute.
- Kloosterstraat Loon op Zand aanpassen snelheidsremmers.
- Textielplein Tilburg, aanleg drempels en plateaus.
- Sweellincklaan Tilburg rotonde plus oversteek.
- Sweellincklaan wegvak
- Koolhoven Tilburg, veiligheid bij school.
- Ringbaan Zuid-Goirleseweg Tilburg, verkeersveilige kruising.
- Veilige fietsinfrastructuur Groenewoudlaan - Blyde Incomstelaan Waalwijk.
- Veilige fietsoversteken Taxandriaweg en Biesboslaan Waalwijk.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De acht lokale mensgerichte maatregelpakketten verkeersveiligheid en het regionale mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid.</li> <li>• Snelfietsroute Tilburg - Dongen - Oosterhout routedeel Dongen.</li> </ul> <p>Bij de volgende 3 projecten ligt de focus op het deelprogramma Robuust en betrouwbaar maar deze 3 projecten hebben ook een bescheiden verkeersveiligheidscomponent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herinrichting Duiventorenbaan-Hespelpad Dongen.</li> <li>• Aanleg landbouwroute Hilvarenbeek.</li> <li>• Burgemeester Letschertweg - Rechtsaffer Bredaseweg Tilburg.</li> </ul> <p><b>Projecten die passen bij het deelprogramma Veilig maar een andere dekking hebben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerking Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP)</li> <li>• TT-projects: stimuleren dat MBO-instellingen meedoen met het verkeerseducatieproject voor MBO-onderwijs van de provincie.</li> <li>• PRIOR Handhaving Hart van Brabant: waarbij gemeenten met de basisteams van de politie en team Verkeer (regionaal handhavingsteam) afspraken maken over handhavinginzet politie gekoppeld aan oplossingen die door de gemeenten worden onderzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid.</li> </ul> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instemming door POHO en Ontwikkelag-partners met inhoud van dit deelprogramma</li> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om)</li> <li>- Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Agendering van nieuwe projecten in Q4 2021 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 15 december 2021).</li> <li>- Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.</li> </ul>
<p><b>Wijze van prioriteitsstelling</b></p>	<p><b>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkelag (RMP-cyclus):</b></p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN.</li> <li>2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2022.</li> <li>3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2022 wordt opgenomen.</li> <li>4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.</li> <li>5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB.</li> </ol> <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2021 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2022 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud</p>

	<p>en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2022 kansrijk en prioriteerbaar zijn met een realistische inschatting van de bijbehorende mobiliteitskosten (stap 2 en 3). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p>				
<b>Governance</b>					
<b>Organisatie deelprogramma</b>			<b>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</b>		
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2022 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>- middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Vanuit PNB wordt voor dit deelprogramma voor de afweging op verkeersveiligheid aan het RMP-coördinatieteam toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Michiel Scheepens en Marvin Brust, team verkeersveiligheid PNB</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Grashoff – gemeente Tilburg</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> <li>• VVN</li> <li>• ANWB</li> <li>• TOG</li> <li>• Fietsforum</li> </ul>		
<b>Financieel - jaarschijf 2022</b>					
<b>Budget deelprogramma</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/ regio</b>	<b>Dekking – bijdrage Rijk (impulsregeling)</b>	<b>Dekking derden overig</b>	<b>Penvoerder</b>
<p>Budget-totaal 1a. € 2.385.000 voor Infra bijdrageregeling</p> <p>1.b. € 547.000 voor mensgericht bijdrageregeling</p> <p>2. € 0 via budget overig</p>	<p>Omvang onderverdeeld in: 1a. € 1.200.000 via bijdrageregeling</p> <p>1b. € 437.600 mensgericht via bijdrageregeling</p> <p>2. Bijdrage vanuit andere budgetten</p>	<p>1a. € 1.185.000</p> <p>1b. € 109.400</p> <p>2. PM</p>	Nog niet bekend	-	2022 PNB voor projecten Verkeersveiligheid
- 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 RMP E-formulier worden gebruikt.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in januari 2022 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> </ul>		
<b>Verantwoording</b>			
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
<b>Projecten - jaarschijf 2022</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
	<b>PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling</b>		
I	Project 1.1 Herinrichting Pastorenbuurt Goirle.	€ 54.000	2022
I	Project 1.2 Middelstraat Loon op Zand, verbeteren fietsveiligheid en verlagen snelheid.	€ 71.000	2022
I	Project 1.3 Ecliptica Loon op Zand, verbeteren VVH schoolroute.	€ 115.000	2022
I	Project 1.4 Kloosterstraat Loon op Zand aanpassen snelheidsremmers.	€ 33.000	2022
I	Project 1.5 Textielplein Tilburg, aanleg drempels en plateaus.	€ 45.000	2022
I	Project 1.6 Sweellincklaan Tilburg rotonde plus oversteek.	€ 500.000	2022
I	Project 1.7 Sweellincklaan wegvak Tilburg.	€ 53.000	2022
I	Project 1.8 Koolhoven Tilburg, veiligheid bij school.	€ 100.000	2022
I	Project 1.9 Ringbaan Zuid-Goirleseweg Tilburg, verkeersveilige kruising.	€ 300.000	2022
I	Project 1.10 Veilige fietsinfrastructuur Groenewoudlaan - Blyde Incomstelaan Waalwijk.	€ 860.000	2022
I	Project 1.11 Veilige fietsoversteken Taxandriaweg en Biesboslaan Waalwijk.	€ 121.000	2022
I	Project 1.12 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Dongen.	€ 37.000	2022
I	Project 1.13 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Gilze en Rijen.	€ 48.000	2022
I	Project 1.14 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Goirle.	€ 37.000	2022
I	Project 1.15 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Hilvarenbeek.	€ 28.000	2022
I	Project 1.16 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Loon op Zand.	€ 52.000	2022

I	Project 1.17 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Oisterwijk.	€ 34.000	2022
I	Project 1.18 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid lokaal Tilburg.	€ 184.000	2022
I	Project 1.19 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Regionaal Tilburg.	€ 52.000	2022
I	Project 1.20 Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Waalwijk.	€ 75.000	2022
I	Project 1.21 Herinrichting Duiventorenbaan-Hespelpad Dongen (zie ook deelprogramma robuust en betrouwbaar).	€133.000	2022
I	Project 1.22 Aanleg landbouwrouten Hilvarenbeek (zie ook deelprogramma robuust en betrouwbaar).	PM	2022
I	Project 1.23 Burg. Letschertweg - Rechtsaffer Bredaseweg Tilburg Dongen (zie ook deelprogramma robuust en betrouwbaar).	0	2022
<b>PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd</b>			
O	Project 2.1 Uitwerking Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP)		2022
I	Project 2.2 TT-projects: stimuleren dat MBO-instellingen meedoen met het verkeerseducatieproject voor MBO-onderwijs van de provincie.		2022
I	Project 2.3 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.		2022
<b>Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2023</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
I	Bergstraat verbeteren VVH fiets en verlagen snelheid Loon op Zand	€ 50.000	2023
I	Dreefseweg verbeteren VVH fiets Loon op Zand	€ 200.000	2023
I	Roetselbergseweg aanleg fietsstraat Loon op Zand	€ 225.000	2023
I	St. Annaplein - door trekken fietsstraat Trouwlaan Tilburg	€ 100.000	2023
I	Trouwlaan, aansluiting op fietstunnel Stappegoor Tilburg	€ 40.000	2023
I	Paleisring veilige oversteken voetgangers Tilburg	€ 100.000	2023
I	Ombouw rotondes fase 2 2023 2024 Tilburg	€ 1.184.000	2023
I	Dongensekanaaldijk-sluik III, fietsverbinding Tilburg	€ 295.000	2023
I	Project veilige schoolomgevingen Wassenaerlaan - Schaepmanstraat - Perosistraat - Giekestraat - Bankastraat Tilburg	€ 150.000	2023
I	Albionstraat fietsverbinding Tilburg	€ 78.300	2023
I	8 lokale en 1 regionaal mensgericht maatregelpakket verkeersveiligheid	€ 550.000	2023
<b>Meerjarige doorkijk 2024 e.v.</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>

I	Hilsestraat, afwaarderen van GOW50 naar ETW30 Loon op Zand	€ 2.000.000	2024
I	Europalaan rotonde voorrang aanpassen en plateau bij fietsoversteek Loon op Zand	€ 113.775	2024
I	Europalaan, realisatie 2 rotondes Loon op Zand	€ 960.000	2024
I	Pastoor Kampstraat-Galgeneind VVH fiets Loon op Zand	€ 25.000	2024
I	8 lokale en 1 regionaal mensgericht maatregelpakket verkeersveiligheid	€ 550.000	2024



RMP 2022 Deelprogramma Inclusief	
<b>Ambities en hoofdlijn van de aanpak</b>	<p><b>Ambitie 2030</b>            Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.</p> <p><b>Beoogde doelen:</b>            Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderwijs-, zorg-, werk-, recreatie-, natuur- en dagelijkse voorzieningen en sociale contacten zijn in 2030 goed bereikbaar voor iedereen.</li> <li>• Het aantrekkelijk maken van alternatieven voor de (eigen) auto: lopen, fietsen, gedeelde mobiliteit voor iedereen.</li> <li>• De fysieke toegankelijkheid van het OV-materieel en haltes en openbare ruimte voldoet in 2030 aan de CROW richtlijnen.</li> <li>• De reisinformatie is in 2030 toegankelijk voor iedereen in Brabant.</li> <li>• Mensen zijn in 2030 meer tevreden over hun mobiliteit dan in 2021.</li> </ul> <p><b>Beoogde bijbehorende indicatoren:</b>            Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2022 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mate van zelf- en samenredzaamheid van Brabanders bij het reizen naar voorzieningen en sociale contacten, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's.</li> <li>• De mate waarin mensen dankzij het mobiliteitssysteem, deelnemen aan activiteiten, sociale contacten onderhouden en gebruik maken van voorzieningen, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's.</li> <li>• De mate waarin fysieke en/of mentale drempels worden ervaren, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's.</li> <li>• Modal split in Brabant uitgesplitst naar groepen en regio's.</li> <li>• Aantal verplaatsingen en reizigerskilometers lopen, fietsen, gedeelde mobiliteit uitgesplitst naar groepen en regio's.</li> <li>• De mate waarin openbare voorzieningen voldoen aan de richtlijnen voor toegankelijkheid van het CROW (OV, openbare ruimte).</li> <li>• Een reisinformatiesysteem dat aansluit op de informatiebehoeften van iedereen.</li> <li>• Mate van tevredenheid over de beschikbare reisinformatie in Brabant onder (niet-) reizigers onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's.</li> <li>• Mate van tevredenheid onder reizigers over hun mogelijkheden om, dankzij het mobiliteitssysteem, deel te nemen aan het maatschappelijke leven, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's.</li> <li>• Mate van tevredenheid onder reizigers over de toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's.</li> </ul> <p><b>Scope</b>            We willen dat iedereen gebruik kan maken van (gedeelde) mobiliteit. (Gedeelde) mobiliteit is voor alle reizigers. We willen dit samen met de markt en de samenleving invullen door nieuwe vormen van mobiliteit te ontwikkelen om bijvoorbeeld ook kleinere kernen bereikbaar te houden. We zetten in op passende vervoersoplossingen, ook voor jong en oud, mensen met een fysieke of mentale beperking, met beperkte digitale vaardigheden, met minder financiële mogelijkheden en met beperkte mobiliteitsmogelijkheden. We gaan uit van een inclusief mobiliteitssysteem, waarin algemene oplossingen geschikt zijn voor iedereen en waarin specifieke oplossingen voor doelgroepen meer en meer de uitzondering worden. We hebben hierbij aandacht voor vier vormen van toegankelijkheid: fysiek, sociaal, communicatief en financieel.</p>

### Hoofddlijn van de aanpak:

Het programma inclusief richt zich 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. 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. In 2022 wordt vooral ingezet om de transitie naar gedeelde mobiliteit te maken op basis van het eind 2021 vastgestelde ambitiedocument. Voor de komende jaren wordt breder gekeken naar de ontwikkeling van inclusieve mobiliteit. Dit kan ook gaan om fiets. Daarnaast kunnen in de toekomst maatregelen die vanuit gedeelde mobiliteit een link hebben met infrastructuur (zoals HOV-infrastructuur of mobiliteitshubs) terugkomen in robuust en betrouwbaar.

### 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).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

<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>Inclusief</b> In 2030 is duurzame mobiliteit voor iedereen beschikbaar en toegankelijk en is multimodale bereikbaarheid randvoorwaarde voor verstedelijking	<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>
<b>Generiek</b> Verzekeren toegankelijkheid mobiliteit voor iedereen Verbeteren van toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten voor minder validen Integraal en vanaf het begin meenemen van de mobiliteitsopgave bij gebiedsontwikkelingen			

### Projecten 2022

In 2022 zal de focus binnen dit deelprogramma geheel liggen op het traject gedeelde mobiliteit. In diverse werkstromen zal PNB, regio, Regiovervoer Midden-Brabant, gemeenten en maatschappelijke partners invulling geven aan in ieder geval de volgende studies en projecten:

- reizigersonderzoek gedeelde mobiliteit;
- onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs gedeelde mobiliteit;
- onderzoek doorstroming busnetwerk gedeelde mobiliteit;
- kansen voor deelmobiliteit/gedeelde mobiliteit;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit;</li> <li>• concrete projecten vanuit gedeelde mobiliteit (vanuit concessie/vernieuwing OV).</li> </ul> <p>PNB financiert de bovenstaande studies en projecten vanuit gedeelde mobiliteit als onderdeel van de afspraken en werkstromen die voortvloeien uit het ambitiedocument. GGA Hart van Brabant en Regiovervoer Midden-Brabant leveren ambtelijke capaciteit en bemensing van de Bestuurlijke Kopgroep en dekken de kosten zelf. In 2022 zal voor dit deelprogramma geen aanvraag voor de Bijdrageregeling worden gedaan.</p> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma</li> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om)</li> <li>- Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen</li> </ul> <p><b>Planning (normaliter)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Agendering van nieuwe projecten in Q4 2021 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 15 december 2021)</li> <li>- Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten</li> </ul> <p><b>In dit geval/dit jaar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dekking opgenomen studies/projecten anders dan uit Bijdrageregeling.</li> <li>- Q1-Q4 2022: uitwerking werkstromen gedeelde mobiliteit</li> </ul>
<p><b>Wijze van prioriteitsstelling</b></p>	<p><b>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkel-dag (RMP-cyclus):</b></p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN.</li> <li>2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2022.</li> <li>3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2022 wordt opgenomen.</li> <li>4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.</li> <li>5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB.</li> </ol> <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2021 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2022 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2022 kansrijk en prioriteerbaar zijn met een realistische inschatting van de bijbehorende mobiliteitskosten (stap 2 en 3). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p>

	Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2022 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.				
<b>Governance</b>					
<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</b>			
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2022 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>- middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Lepolder – gemeente Dongen</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stichting Zet</li> <li>• BrabantStad (Fiets)</li> <li>• ROB (Reizigers Overleg Brabant)</li> <li>• Regiovervoer Midden-Brabant</li> </ul>			
<b>Financieel - jaarschijf 2022</b>					
<b>Budget deelprogramma</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking - bijdrage Rijk</b>	<b>Dekking derden overig</b>	<b>Penvoerder</b>
- Budget-totaal	Omvang onderverdeeld in:	Omvang onderverdeeld in:	- N.v.t.	-	- 2022 PNB voor projecten Gedeelde Mobiliteit
1. Voor bijdrageregeling RMP € 0,--	1. € 0	1) € 0			
2. Via budget overig € 574.695	2. € 524.695 vanuit budget Gedeelde Mobiliteit	2) € 50.000 vanuit Regio Vervoer Midden-Brabant en GAA Hart van Brabant			
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <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 RMP E-formulier worden gebruikt.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in januari 2022 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit.</li> </ul>				

Verantwoording			
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
Projecten - jaarschijf 2022			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
	<b>PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling</b>		
	Geen		
	<b>PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd</b>		
O	Project 2.1 Reizigersonderzoek gedeelde mobiliteit (uit ambitiedocument gedeelde mobiliteit)	€ 40.000,--	2022
O	Project 2.2 Onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs gedeelde mobiliteit (uit ambitiedocument gedeelde mobiliteit)	€ 50.000,--	2022
O	Project 2.3 Onderzoek doorstroming busnetwerk gedeelde mobiliteit (uit ambitiedocument gedeelde mobiliteit)	€ 30.000,--	2022
O, I, E	Project 2.4 Kansen voor regionale deelmobiliteit (uit ambitiedocument gedeelde mobiliteit)	€ 50.000,--	2022
O, I, E	Project 2.5 Integratie doelgroepenvervoer en gedeelde mobiliteit en Samen initiatieven/Bravoflex (Projectengeld gedeelde mobiliteit)*	€ 239.695,-	2022
O, I, E	Project 2.6 Overige projecten gedeelde mobiliteit (vanuit concessie en vernieuwing OV).**	€ 115.000	2022
O, I, E	Project 2.7 Inzet ambtelijke capaciteit vanuit Regiovervoer Midden-Brabant en GGA Hart van Brabant voor traject Gedeelde Mobiliteit	€ 50.000	2022
<p>*In 2022 is € 239.695 beschikbaar vanuit het projectengeld Gedeelde Mobiliteit voor cofinanciering. Deze middelen hebben als doel om integratie doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit te stimuleren. Hierbij gaat het om het volgende type projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen en Bravo Flex.</li> <li>• Doorontwikkeling van de eigen organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi).</li> <li>• Verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.</li> </ul> <p>Voor 2022 kunnen hier nog projecten op worden ingediend.</p> <p>**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 115.000:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bravofiets Tilburg.</li> <li>• Pilot Zes kernen vervoer Hilvarenbeek.</li> <li>• In onderzoek is nog (in overleg met COA en Gilze) een mogelijk aanvullende vervoersvoorziening t.b.v. het AZC en de kern Gilze.</li> </ul>			
Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2023			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener +</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>

De komende jaren zal onder Gedeelde Mobiliteit samen met PNB verder uitwerking gegeven aan het ambitiedocument Gedeelde Mobiliteit, inclusief de voorbereiding van de komende OV-concessie etc.

<b>Meerjarige doorkijk 2024 e.v.</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener +	Benodigd budget (totaal) <i>op basis van mobiliteitskosten</i>	(Planning)

	<b>Deelprogramma Robuust en betrouwbaar</b>
<b>Ambities en hoofdlijn van de aanpak</b>	<p><b>Ambitie 2030</b> 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.</p> <p><b>Beoogde doelen:</b> Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten.</li> <li>• Het is in 2030 makkelijker om in de spits de drukte te vermijden. In Brabant staan in 2030 minder structurele files. In het openbaar vervoer heb je in 2030 altijd een plaats, ook in de spits.</li> <li>• Door zorgvuldig (functioneel) beheer en onderhoud dragen de rijks- en provinciale wegen maximaal bij aan een betrouwbaar mobiliteitssysteem, nu en in de toekomst.</li> <li>• Het percentage Brabanders en Brabantse ondernemers (vervoerders en verladers) dat zijn of haar reistijd acceptabel en in voldoende mate voorspelbaar vindt is in 2030 toegenomen</li> </ul> <p><b>Beoogde bijbehorende indicatoren:</b> Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2022 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De ontwikkeling van de werkelijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de freeflow reistijd.</li> <li>• Punctualiteit OV.</li> <li>• De mate van beschikbaarheid van betrouwbare multimodale en real-time reisinformatie in personen- en goederenvervoer.</li> <li>• Fileduur en spreiding over de dag.</li> <li>• Zitplaatskans (OV).</li> <li>• Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de voorspelbaarheid van de reistijd.</li> <li>• Bereikbaarheid treinstations.</li> <li>• Kwaliteit van de bereikbaarheid: afname van concreet benoemde knelpunten van het mobiliteitssysteem in de regio.</li> </ul> <p><b>Scope</b> Om economisch concurrerend te zijn zorgen we ervoor dat het mobiliteitssysteem robuust en betrouwbaar is en dat de multimodale bereikbaarheid optimaal is. Robuust betekent dat reizigers en goederen binnen een acceptabele en betrouwbare tijd op hun bestemming aankomen, ook wanneer er verstoringen optreden. We pakken belangrijke knelpunten aan en zorgen voor een adequaat beheer en onderhoud van infrastructuur. Het accent verschuift van het uitbouwen van het wegennetwerk naar het duurzaam behouden en onderhouden en naar het slim benutten van het wegennetwerk. Aanpassingen aan de weginfrastructuur doen we bij voorkeur als dit bijdraagt aan een betere veiligheid, onze directe leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit van onze steden, dorpen en het landschap. Naast het wegennetwerk is ook het verbeteren van fietsroutes en het (H)OV netwerk een belangrijk onderdeel van dit deelprogramma.</p> <p><b>Hoofdlijn van de aanpak:</b> Het programma inclusief richt zich op projecten met een infrastructuur component. Dit zijn natuurlijk niet de enige maatregelen die er zijn om de doorstroming te bevorderen. Dit heeft ook een sterke link met het deelprogramma slim en efficiënt. En natuurlijk met veilig. Infrastructuur maatregelen die onderdeel zijn van het aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten zijn in dat deelprogramma opgenomen.</p>

### 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).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

<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			

### Projecten 2022 voor aanvraag dekking Bijdrageregeling RMP

In 2022 zal de focus binnen dit deelprogramma liggen op de volgende projecten:

- Herinrichting Duiventorenbaan-Hespelpad.
- Snelfietsroute Tilburg - Dongen - Oosterhout routedeel Dongen.
- Aanleg landbouwroute Hilvarenbeek.
- Burg. Letschertweg - Rechtsaffer Bredaseweg Tilburg.
- Voor de snelfietsroutes Tilburg – 's Hertogenbosch, Tilburg – Goirle – Hilvarenbeek en Tilburg – Eindhoven – Beek en Donk zal in 2022 gewerkt worden aan het sluiten van bestuursovereenkomsten.

**Projecten die passen bij het deelprogramma Robuust en betrouwbaar maar een andere dekking hebben:**



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komen tot prioritair fietsnetwerk (Hart van) Brabant, mede op basis van input huidig regionaal fietsnetwerk en richtlijnen en onze input voor Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) (100% dekking PNB, Hart van Brabant levert bemensing ambtelijk kernteam).</li> <li>• Snelfietsroute, routedeel Dongen (50%) Tilburg - Dongen – Oosterhout (dekking subsidieregeling snelfietsroutes).</li> <li>• Bewegwijzering snelfietsroute F261 routedeel Waalwijk conform nieuwe standaard snelfietsroutes (dekking subsidieregeling snelfietsroutes).</li> </ul> <p><b>Beoogd vervolgbesluit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma.</li> <li>- Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om).</li> <li>- Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen.</li> </ul> <p><b>Planning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Agendering van nieuwe projecten in Q4 2021 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 15 december 2021).</li> <li>- Q1 2022: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.</li> </ul>
<p><b>Wijze van prioriteitsstelling</b></p>	<p><b>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkel-dag (RMP-cyclus):</b></p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN.</li> <li>2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2022.</li> <li>3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2022 wordt opgenomen.</li> <li>4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.</li> <li>5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB.</li> </ol> <p>Toelichting:</p> <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2021 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2022 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2022 kansrijk en prioriteerbaar zijn met een realistische inschatting van de bijbehorende mobiliteitskosten (stap 2 en 3). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p>
<b>Governance</b>	
<p><b>Organisatie deelprogramma</b></p>	<p><b>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</b></p>
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):</p>	<p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smartwayz/rijk</li> </ul>

<p>Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammteam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2022 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>- middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Spekle – gemeente Oisterwijk</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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 2022					
Budget deelprogramma	Dekking - bijdrage provincie/	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage Rijk	Dekking – bijdrage derden overig	Penvoerder
<p>Budget-totaal</p> <p>3. € 2.644.000 voor bijdrageregeling</p> <p>4. € 935.000 via budget overig</p>	<p>Omvang onderverdeeld in:</p> <p>3. 810.000 bijdrage via bijdrageregeling</p> <p>4. € 885.000 Dekking vanuit andere budgetten, met name (subsidiereregeling snelfietsroutes)</p>	<p>Omvang onderverdeeld in:</p> <p>3) € 1.834.000</p> <p>4) € 50.000 (dekking Waalwijk bewegwijzering snelfietsroute)</p>	- N.v.t.	-	2022 PNB voor projecten Robuust en betrouwbaar
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <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 RMP E-formulier worden gebruikt.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in januari 2022 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit.</li> </ul>				
<b>Verantwoording</b>					

<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
<b>Projecten - jaarschijf 2022</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
	<b>PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling</b>		
I	Project 1.1 Herinrichting Duiventorenbaan-Hespelpad	€ 450.000	2022
I	Project 1.2 Snelfietsroute Tilburg - Dongen - Oosterhout routedeel Dongen (50% van de mobiliteitskosten, andere 50% gedekt uit subsidieregeling snelfietsroutes)	€ 810.000	2022
I	Project 1.3 Aanleg landbouwrouten Hilvarenbeek	€ 1.234.000	2022
I	Project 1.4 Burg. Letschertweg - Rechtsaffer Bredaseweg Tilburg	€ 150.000	2022
	<b>PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd</b>		
O	Project 2.1 Prioritair fietsnetwerk (Hart van) Brabant, mede op basis van input huidig regionaal fietsnetwerk en richtlijnen en onze input voor Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)	€ 25.000	2022
I	Project 2.2 Snelfietsroute, routedeel Dongen (50%) Tilburg - Dongen – Oosterhout (dekking subsidieregeling snelfietsroutes)	€ 810.000--	2022
O	Project 2.3 Bewegwijzering snelfietsroute F261 routedeel Waalwijk conform nieuwe standaard snelfietsroutes (dekking subsidieregeling snelfietsroutes)	€ 100.000,--	2022
<b>Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2023</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
I	Snelfietsroute Tilburg – 's – Hertogenbosch *	€ 6-10 miljoen	
I	Snelfietsroute Tilburg – Goirle – Hilvarenbeek *	€ 6-8 miljoen	
I	Tilburg – Eindhoven – Beek en Donk *	€ 10-15 miljoen	
<p>*Genoemde snelfietsroutes staan nu genoemd voor 2023, maar of dit haalbaar is afhankelijk van de te sluiten bestuursovereenkomsten in 2022. De genoemde bedragen zijn indicatief voor het gehele project. Dit is nog niet toegedeeld per gemeente en een deel van de routes valt ook buiten Hart van Brabant.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervolgafspraken maken in relatie tot project verbreding Wilhelminakanaal (fase 1,5) inclusief fietsbrug Waalstraat Tilburg.</li> <li>• Voortgang Parallelstructuur A59 Waspik – Geertuidenberg i.r.t. aanpak knooppunt Hooipolder.</li> </ul>			
<b>Meerjarige doorkijk 2024 e.v.</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>

## RMP 2022 Deelprogramma Governance

### Ambities en hoofdlijn van de aanpak

#### Ambitie

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

#### Beoogd resultaat of effect

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

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

#### Scope

Provincie en regio gaan programmatisch werken aan de uitvoering van mobiliteitsbeleid in Brabant. In de doorontwikkeling van de regionale samenwerking vormen de gemeenschappelijke Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) 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 en de nieuwe provinciale Bijdrageregeling RMP 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 2022 op 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, ambtelijk 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 transitie richting gedeelde mobiliteit is – vanwege het specifieke karakter van de werkzaamheden – extra externe ondersteuning noodzakelijk. Voor 2022 wordt deze ondersteuning in 1<sup>e</sup> instantie gefinancierd door de GGA Hart van Brabant (200 uur) en Regiovervoer Midden-Brabant (200 uur)
3. Binnen het programma van Smart Mobility wordt invulling gegeven aan het deelprogramma Slim en efficiënt. Voor het opstellen van de regionale werkpakketten smart mobility wordt via Waalwijk externe ondersteuning ingehuurd die door de externe coördinator mobiliteit wordt ondersteund.

#### Resultaten taken:

1. Coördinatietaken: 105.000,- (2022, en ook voor 2023 en 2024)
2. Ondersteuning transitie richting gedeelde mobiliteit (gedeelte regio HVB) (2022, ook voor 2023 en 2024) vanuit GGA Hart van Brabant en Regiovervoer Midden-Brabant.

	<p>3. Ondersteuning opstellen deelprogramma Slim en efficiënt binnen de werkpakketten Smart Mobility Hart van Brabant (2022, 2023) en formaliseren afspraken penvoerderschap gemeente Waalwijk richting regio(gemeenten) en Smartwayz.nl.</p> <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: In 2021 is in concessiegebied Oost de transitie richting gedeelde mobiliteit gestart, inclusief de voorbereiding van de nieuwe OV-concessie. Dit doen we samen: provincie, regio's Hart van Brabant, Den Bosch en Noordoost-Brabant en hun regiotaxiorganisaties. Het ontbreekt de regio aan ambtelijke capaciteit om het traject ambtelijke te begeleiden en bestuurlijk voor te bereiden en invulling te geven aan de bijbehorende werkstromen. Regiovervoer Midden-Brabant en GGA Hart van Brabant financieren de benodigde extra inzet. Indien nodig zal specifieke vervoerskundige kennis worden ingehuurd.</p> <p>Ad 3: In 2022 zal een 2<sup>e</sup> werkpakketten Smart Mobility Hart van Brabant worden gemaakt. Een programmateam met leden vanuit Smartwayz.nl, provincie, Tilburg, Waalwijk en Midpoint begeleiden de totstandkoming van de werkpakketten en monitoren de voortgang van de opgenomen projecten. Om de toegezegde financiële middelen te kunnen inzetten moet in 2022 het penvoerderschap van Waalwijk verder worden ingevuld, door de regio Hart van Brabant worden geformaliseerd en dient er tussen Waalwijk en Smartwayz een samenwerkingsovereenkomst te worden afgesloten. Om dit alles mogelijk te maken wordt externe ondersteuning ingehuurd, mede ondersteund door de externe coördinator mobiliteit.</p>
<p><b>Afweegkader Mobiliteit</b></p>	<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 (RMP-cyclus doorlopen aan de hand van het afweegkader Mobiliteit en de nieuwe provinciale Bijdrageregeling leiden continue tot verbetervoorstellen. De nieuwe manier van samenwerken is nog niet uitontwikkeld en vergt (nog) veel inzet als het gaat om ambtelijke uren. De interne- en externe coördinatoren, de RMP-kwartiermakers en de leden van het regionale RMP-coördinatieteam geven in de regio invulling aan deze intensieve vorm van samenwerken.</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> <li>• In Hart van Brabant vindt een brede governance discussie plaats: op het niveau van alle raden, gemeentesecretarissenniveau met focus op ambtelijke capaciteit en op niveau van regiobureau en regiobestuur om te bezien voor welke samenwerkingsvorm het beste kan worden gekozen en wat dit betekent voor de keuzes die worden gemaakt (waar zijn we samen wel van en waar niet: kern- en keuzeagenda).</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 transitie richting gedeelde mobiliteit, inclusief 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 daarop extra in te huren.</p> <p>Ad 3: Tegen geringe inhuurkosten worden via de gemeente Waalwijk werkpakketten Smart Mobility gemaakt waarmee initiatieven van partijen in de regio vanuit Smartwayz van cofinanciering worden voorzien. Dit betekent dat provinciale middelen RMP anders/in andere deelprogramma's kunnen worden ingezet.</p>			
<b>Governance</b>				
<b>Organisatie deelprogramma</b>		<b>Betrokken organisaties</b>		
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de kwartiermaker van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2022 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>- middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility</li> <li>- regio (externe coördinator mobiliteit)</li> </ul> <p>Bestuurlijk trekker vanuit de regio: Governance zaken zullen worden opgepakt onder de hoede van de voorzitter van het 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 nemen de gemeenten Dongen en Loon op Zand deel aan de voorbereiding (en evaluatie) van de samenwerking. Zij zullen bij de invulling van de nieuwe governance eveneens worden betrokken.</p>				
<b>Financieel - jaarschijf 2022</b>				
<b>Budget deelprogramma</b>	<b>Dekking - bijdrage provincie</b>	<b>Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio</b>	<b>Dekking - bijdrage derden</b>	<b>Penvoerder</b>
- Budget-totaal - € 190.000	€ 20.000	€ 135.000		Zie tekst onder Organisatie deelprogramma.
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af:			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De provinciale bijdragen in 2022 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.</li> <li>- Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> <li>- De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2022)</li> <li>- De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in eerste kwartaal 2022 ter besluitvorming voorgelegd.</li> <li>- Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico.</li> <li>- Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit.</li> </ul>		
<b>Verantwoording</b>			
<b>Kwaliteitsmanagement</b>	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).		
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op de volgende ontwikkeldag.		
<b>Projecten - jaarschijf 2022</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam en indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
I	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit GGA Hart van Brabant: Tilburg namens regio	€ 105.000	
I	Project 1.2 Externe ondersteuning transitie richting gedeelde mobiliteit inclusief voorbereiding van de nieuwe OV-concessie Oost: Dongen namens GGA regio Hart van Brabant, Tilburg namens Regiovervoer Midden-Brabant	€ 50.000	
I	Project 1.3 Externe ondersteuning deelprogramma Slim en efficiënt/ uitwerking regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility: Waalwijk namens regio	€ 35.000	
<b>Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2023</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
O	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit Hart van Brabant Tilburg namens regio.	€ 105.000	2022
I	Project 2.2 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, Tilburg namens Regiovervoer Midden-Brabant	€ 50.000	2022
	Project 2.3 Externe ondersteuning deelprogramma Slim en efficiënt/ uitwerking regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility: Waalwijk namens regio.	€ 35.000	2022

Voortgang Smartwayz bepalen: al dan niet voortgaan met financiering vanuit provincie, rijk en Brabantstad partners.  
 Rolbepaling regio's hierin.

<b>Meerjarige doorkijk 2024 e.v.</b>			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	<b>Projectnaam + indiener</b>	<b>Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten</b>	<b>(Planning)</b>
	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit Hart van Brabant Tilburg namens regio.	€ 105.000	
	Project 2.2 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, Tilburg namens Regiovervoer Midden-Brabant	€ 50.000	