

Programma 9 Mobiliteitsontwikkeling

Provincie Noord-Brabant

Inleiding

De ontwikkelagenda mobiliteit heeft in 2021 een aantal forse uitdagingen gekend.

Zo waren we nog steeds niet verlost van de coronapandemie. Naast dat de beperkingen het samenwerken met partners bemoeilijkte, heeft corona de haalbaarheid danwel de urgentie van bepaalde maatregelen sterk beïnvloed.

Ook het stikstofvraagstuk heeft zijn weerslag gehad op met name (infrastructurele) projecten. Hierdoor lopen plannen uit de pas, soms nog verstrekt door vertraging in de behandeling door RvS.

Ten slotte heeft de lange doorlooptijd van de kabinetsformatie het maken van nieuwe (vervolg)afspraken verhinderd, omdat het BO-MIRT met de minister niet heeft plaatsgevonden.

Ondanks deze uitdagingen hebben we verder gewerkt aan de ontwikkeling van de vier robuuste en betrouwbare netwerken (wegennet, OV-netwerk, (snel)fietsroutenetwerk en goederencorridor), die we goed met elkaar verbinden tot een samenhangend mobiliteitssysteem:

Binnen het programma SmartwayZ.NL (voortgangsrapportage) wordt een aantal rijkswegen (A58 en A67) opgepakt. In de planning van de deelopgave infrastructuur wordt rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de stikstofopgaven. Dit kan leiden tot andere volgorde van projecten. Na de negatieve beoordeling PIP N279 Veghel-Asten, in uitvoering door de provincie, door RvS zal bepaald worden hoe nu verder.

Met de opening van de nieuwe verbinding N69, eerder dan gepland, is een historische mijlpaal voor Brabant bereikt.

In het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) is het beeld geschetst van het OV-netwerk (inclusief spoor) voor Zuid-Nederland. Daarnaast hebben we het MIRT-onderzoek Brainport uit 2020 een vervolg gegeven op 4 thema's (verstedelijkingsakkoord voor gebied Eindhoven, ontwikkelperspectief voor de multimodale knoop Eindhoven, de mobiliteitstransitie Brainport en een studie naar het hoofd- en onderliggend wegennet Brainport regio). We zijn daarmee klaar om in 2022 afspraken met het nieuwe kabinet te maken. De Brainportlijn, de propositie die is ingediend voor het groeifonds, is als concept hierin opgenomen. Het groeifonds is gericht op het verdienvermogen van de Nederlandse economie op lange termijn. Het verstedelijkingsakkoord Eindhoven is de eerste van de vier akkoorden op basis van de verstedelijkingsstrategie voor stedelijk Brabant. Het woonvraagstuk wordt in samenhang bekeken met de (duurzame) mobiliteitsopgave waarvan OV en fiets een belangrijke pijler zijn.

De realisatie van het snelfietsroutenetwerk vordert gestaag en is de eerste volledige route Tilburg – Waalwijk opgeleverd. Met de regio zijn in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) afspraken gemaakt over de doorontwikkeling van het netwerk met afspraken over nieuwe routes en het optimaliseren van de keten fiets-OV via mobiliteitshubs.

De (inhoudelijke) samenwerking met de regio's is verder ontwikkeld. Via de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) zijn afspraken gemaakt over de gezamenlijke en meerjarige programmering van mobiliteitsprojecten en de samenwerking op het gebied van bijvoorbeeld data en verkeersmanagement. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgesteld in het in 2020 vastgestelde beleidskader mobiliteit Koers 2030.

Impact corona

Naast het feit dat de beperkingen maatregelen vanwege corona de voortgang en uitvoering van zaken heeft bemoeilijkt, zijn door de nieuwe situatie ook kansen ontstaan. Met name bij activiteiten gericht op gedragsverandering hebben we juist door corona het momentum kunnen benutten door in gesprek te gaan met werkgevers. Een mooi voorbeeld daarvan is Kruispunt Brabant.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We realiseren een robuust mobiliteitssysteem met acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur voor alle vervoerswijzen voor personen- en goederenvervoer

Indicator:

- **Indicatie filedruk: gemiddelde vertraging per uur autorijden op Rijks- en provinciale wegen in Brabant (< vorig jaar)**

■ **Stand van zaken**

De gemiddelde vertraging op het wegennet in Brabant in 2021 is 5,4 minuten tov 5,10 minuten in 2020. Een lichte toename, maar nog fors lager dan voor 2020. De forse daling is uiteraard mede het gevolg van de corona-pandemie, waardoor er minder verkeer op de weg was.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Knelpunten infrastructuur

Omschrijving (toelichting)

Vanuit het beleid 'slim waar het kan, asphalt waar het moet' werken we aan het oplossen van knelpunten in de infrastructuur, zowel op provinciale wegen als op het onderliggende en Rijkswegennet:

- Er is in deze bestuursperiode een definitief besluit over de bundelroute in het kader van de bereikbaarheid Eindhoven / Helmond / Nuenen. Draagvlak is daarbij belangrijk.
- We realiseren de nieuwe N69 en N279 Veghel – Asten (oplevering in 2023), N629 (oplevering in 2021) en N65 (oplevering 2024)
- Mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen- Eindhoven met pakket flankerende maatregelen vastgesteld in 2021.
- Besluit over aanpak A2 Deil-'s-Hertogenbosch inclusief pakket flankerende maatregelen in 2021.
- Vervolgafspraken n.a.v. MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport (inclusief A2/N2 Randweg Eindhoven) in 2021.
- Besluit over voorkeursalternatief A58 Tilburg – Breda.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De bundelroute studie is onderdeel van en wordt in samenhang gezien met de andere sporen van het MIRT-onderzoek Verstedelijking Brainport. De bundelroute bestaat uit verschillende opgaven verdeeld over de provincie en gemeenten. De provincie staat aan de lat voor de N615/N272. Daarvoor zijn / worden verschillende scenario's onderzocht.

De provincie voert een aantal infrastructurele projecten uit. Het project N65 wacht op een uitspraak van de Raad van State alvorens de realisatie kan starten. De zitting is vooralsnog gepland in het tweede kwartaal van 2022, waarop een uitspraak zal volgen. Het project zal niet worden opgeleverd voor 2025. De Raad van State heeft de plannen voor de N279 eind december 2021 vernietigd. Begin 2022 wordt gezien hoe we de (blijvende) mobiliteitsproblematiek in de regio Helmond, Veghel, Meijerijstad, met inachtneming van de uitspraak van de rechter, wel aan kunnen pakken. Daarentegen is de eerste fase N629 opgeleverd (tweede fase eind 2024) en is de nieuwe verbinding N69 eerder opgeleverd dan gepland. De dynamiek rondom het landelijke stikstofbeleid zorgt voor risico's in de infrastructurele projecten. Om ervoor te zorgen dat we wel kunnen blijven bouwen worden de risico's zo goed mogelijk beheerst maar consequenties zijn gegeven de omstandigheden niet uit te sluiten.

De mobiliteitsaanpak voor het flankerend pakket A50 is vastgesteld en met de vaststelling van het voorkeursalternatief A2 Deil – 's-Hertogenbosch begin 2022 wordt de verkenningsfase afgerond en kan gestart worden met het breed mobiliteitspakket.

Het voorkeursalternatief voor de A58 Tilburg – Breda (uitbreiden capaciteit met derde rijstrook in de middenberm) is bekend.

Mobiliteitshubs

Omschrijving (toelichting)

De tijd dat reizigers elke ochtend zonder nadenken in hun eigen auto stapten is voorbij. Reizigers willen in toenemende mate een aanbod van mobiliteit dat past bij hun manier van leven. De combinatie tussen fiets, deelauto en OV wordt steeds aantrekkelijker. We zorgen voor een goede aansluiting tussen de verschillende modaliteiten met het realiseren van mobiliteitshubs. We zorgen voor een goede aansluiting tussen de verschillende modaliteiten met het realiseren van mobiliteitshubs.

- We innoveren 6 bestaande OV-knooppunten tot mobiliteitshubs en ontwikkelen we samen met gemeenten minimaal 6 nieuwe innovatieve mobiliteitshubs in de periode tot 2023.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De realisatie van mobiliteitshubs zijn onderdeel van de schaa sprong OV van het Toekomstbeeld OV 2040 en vormen belangrijke schakels vanuit de visie gedeelde mobiliteit. Als verbinding tussen de verschillende modaliteiten belangrijk voor de werking van het totale mobiliteitssysteem.

Binnen het pakket Bereikbaarheid Brainport is met inzet van ASML de (tijdelijke) hub bij Eersel geopend. In de Brainport regio zijn daarnaast nog 6 zoeklocaties vastgesteld passend binnen het netwerk en de volgende stap is verdere concretisering. In West Brabant zijn 9 kansrijke hubs geïdentificeerd op basis van een onderzoek, in 2022 wordt de invulling van deze hubs concreter gemaakt op basis van de lokale situatie en wensen van gebruikers. Over de ontwikkeling van mobiliteitshubs zijn afspraken gemaakt in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) en ze zijn tevens onderdeel van de ambitedocumenten voor gedeelde mobiliteit in West en Oost.

Er wordt gewerkt aan een handelingsperspectief om de stations Roosendaal en Oss te transformeren tot een mobiliteitshub.

Multimodaal netwerk

Omschrijving (toelichting)

We stimuleren een multimodaal netwerk voor personen- en goederenvervoer. We zien daarbij de fiets als onmisbare schakel.

- Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we een netwerk van snelfietsroutes: snelfietsroutes van het programma Fiets in de Versnelling 2016-2020 zijn gerealiseerd (4 in 2021, 6 in 2022 en 9 in 2023)

We werken aan de ontwikkeling van (internationale) goederencorridors. De focus ligt daarbij nu vooral op Rotterdam – Venlo met Moerdijk en Tilburg als bovenregionaal logistiek knooppunt.

- We werken aan de ontwikkeling van (internationale) goederencorridors. De focus ligt daarbij nu vooral op Rotterdam – Venlo met Moerdijk en Tilburg als bovenregionaal logistiek knooppunt.
- We maken afspraken over de ontwikkeling van de logistieke multimodale knooppunten Tilburg en Moerdijk.
- 1 clean energy hub op de goederencorridor Rotterdam – Venlo gerealiseerd in 2021.
- Definitieve afspraak met Rijk, regio en bedrijfsleven over de trimodale ontwikkeling haven Loven (Tilburg) op de corridor Rotterdam – Venlo.
- Wilhelminakanaal geschikt voor klasse IV schepen tot en met haven Loven (Tilburg): oplevering in 2023.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

De realisatie van het snelfietsroutenetwerk is volop in uitvoering. Er is bij 6 routes gestart met feitelijke aanleg, waarvan Tilburg - Waalwijk volledig is afgerond. Het is soms erg complex om specifieke onderdelen

van een route in te passen en vanwege stikstof. De delen die wel mogelijk zijn worden aangelegd; de realisatie van de volledige routes vraagt wat meer tijd. Voorstel aanpassen indicator: 3 in 2022, 7 in 2023 en 9 in 2025. Daarnaast is Cuijk – Nijmegen opgeleverd.

Bij alle routes werken we ook met werkgeversbenadering en fietsstimulering zoals bijvoorbeeld bij opening van F261. Dit is gericht op structurele gedragsverandering bij forenzen met aanhaking werkgevers via langlopende campagnes.

We zetten in op een duurzame goederencorridor door te werken aan ontbrekende schakels en het optimaliseren van de logistieke keten. Dat hebben we gedaan met extra inzet op digitalisering van de goederencorridor waarbij logistieke en overheidsdata worden samengebracht. Er zijn afspraken gemaakt over het realiseren van clean energy hub Moerdijk via walstroom en het verbeteren van kademuren door gebruik te maken van de modal shift rijksregeling. Bij Steenbergse zijn 15.000 vrachtwagenritten heen en terug van de weg gehaald door het vervoer van bieten via water te faciliteren.

Ten aanzien van het Wilhelminakanaal/Wilhelminakanaal (inclusief trimodale ontwikkeling Loven) is er een ontwikkelperspectief met procesafspraken met het Rijk. De oplevering (uitvoering door RWS) loopt vertraging op.

OV-netwerk

Omschrijving (toelichting)

Om de sterke groei van het aantal OV-reizigers in 2030 op te kunnen vangen, moet de basis van het Brabants OV-netwerk op orde worden gebracht. We werken aan de versterking van het HOV-netwerk zodat reizigers in 2040 vanuit middelgrote steden in 30 minuten op een treinstation kunnen zijn en aan hoogfrequent treinverkeer in Brabant met de ambitie om in 2040 vanuit de Brabantse steden in 60 tot 90 minuten per trein naar o.a. de Randstad te kunnen reizen. De terugval in het reizigersaantal als gevolg van de coronapandemie wordt beschouwd als tijdelijk en verandert niets aan de lange termijn ambities.

- Vervolgafspraken in BO MIRT 2021 over Toekomstbeeld OV 2040.
- Vervolgafspraken in BO MIRT 2021 over verbeteren OV Breda-Utrecht.
- Vervolgafspraken met regio over ontwikkelagenda HOV / Bravo Direct in de regionale mobiliteitsagenda's 2021.
- Realisatie van de vastgestelde ontwikkelagenda Spoor, HOV en Hubs conform planning.
- Realisatie Maaslijn door derden: oplevering in 2024.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Vanwege de lange kabinetsformatie zijn geen concrete afspraken gemaakt in het kader van het toekomstbeeld OV. Ondertussen is de MIRT-verkenning voor knooppunt 's-Hertogenbosch, gericht op voorkeursbesluit 2023, gestart en ligt er voor Eindhoven (als onderdeel van het MIRT-onderzoek Brainport) een regionaal voorstel om vervolgafspraken te kunnen maken.

De aanbesteding Eindhoven – Düsseldorf internationaal spoor is afgerond en deze directe trein zal gaan rijden vanaf 2026.

Het belang van een volwaardige OV-verbinding Breda – Gorinchem – Utrecht wordt door alle partijen onderkend ook tijdens de werkzaamheden A27. Het concept Bus Rapid Transit (BRT) wordt verder uitgewerkt, een concept dat ook toegepast wordt in de propositie voor de Brainportlijn en in het breed mobiliteitspakket A50.

Het PIP voor de realisatie van de Maaslijn is vastgesteld.

Regionale uitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040 heeft geleid tot afspraken in RMP's: met gemeente Breda wordt een onderzoek gestart naar de HOV-structuur en wordt een nieuwe busremise gerealiseerd, zijn afspraken gemaakt over HOV in o.a. Waalre en is een nieuwe fietsenstalling bij station Tilburg geopend.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We stimuleren de ontwikkeling en het gebruik van slimme mobiliteitsdiensten.

Indicator:

- Het monitoringsplan volgend uit de Krachtenbundeling Smart Mobility is aangescherpt in de volledige breedte van de programmadoelen doorstroming, innovatie en goede procesvoering

■ Stand van zaken

De uitvoering van de krachtenbundeling Smart Mobilty Zuid-Nederland 2020 - 2023 is halverwege; de regio's hebben uitvoeringspakketten vastgesteld en in uitvoering genomen.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Slimme mobiliteit

Omschrijving (toelichting)

Op het gebied van Smart Mobility is Brabant toonaangevend. En dat willen we blijven! We bieden reizigers, werkgevers en logistieke bedrijven nieuwe mobiliteitsoplossingen. Onze infrastructuur, systemen en data richten we waar nodig in op veranderingen als autonoom rijdende voertuigen, in-car systemen en mobiliteitsapps. We stellen in samenwerking met onze partners ons mobiliteitsnetwerk beschikbaar om nieuwe technieken te ontwikkelen en grootschalig te testen. De indicatoren voor het meten van de effecten van het programma zijn nog in ontwikkeling. Daarom richten we ons voor nu op volgende indicatoren:

- We stimuleren de ontwikkeling van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van personenvervoer en logistiek. In 2023 zijn 20 oplossingen getest, waarvan 10 ook succesvol verder in de praktijk zijn gebracht.
- We stimuleren het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van personenvervoer. Dit is te zien in een jaarlijkse toename ten opzichte van de nulmeting in 2020. De toename heeft zowel betrekking op voertuigen als op de ondersteuning van de rijtaak van reizigers.
- We stimuleren het gebruik van slimme mobiliteitsoplossingen op het gebied van logistiek. Dit is te zien in een jaarlijkse toename ten opzichte van de nulmeting in 2020. De toename heeft betrekking op het aantal logistieke bedrijven dat voor het plannen van ritten gebruik maakt van realtime data-inzichten voor het vrachtverkeer.
- We stimuleren de grootschalige toepassing van slimme mobiliteitsoplossingen die gericht zijn op het persoonlijk informeren van reizigers over hun reis. In 2023 hebben we in Brabant 6 mobiliteitsoplossingen werkzaam die reizigers persoonlijk informeren.

Naar aanleiding van de uitwerking Krachtenbundeling Smart Mobility wordt indicatoren uit het monitoringsplan opgenomen in de provinciale begroting.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Met de campagne 'Zo werkt het' en 'Kruispunt Brabant', gericht op duurzaam reizen en niet reizen (niet alleen tijdens de corona pandemie), hebben we het aantal verplaatsingen en op welke tijdstip gestuurd. Het gaat hierbij om structurele gedragsverandering. In 2022 gaan we dit verder uitbreiden.

In 2021 is ook de toepassing van 'slim sturen' opgeschaald en uitgebreid met bijvoorbeeld het regelen van drukte bij natuurgebieden tijdens de corona lock down. Daarnaast zijn iVRI toepassingen flink opgeschaald met bijvoorbeeld OV prio pilot op de N284 en de verder uitrol van prioriteit voor hulpdiensten naar de B5-steden. In Tilburg is getest met platooning van vrachtwagens.

Een nieuwe cyclus van Mobility Lab waar we vraag en aanbod van mobiliteitsoplossingen matchen gericht

op testen en opschaling, is opgestart.

In samenwerking met ASML is een MaaS-app in gebruik genomen.

De test van assetmanagement obv voertuigdata is afgerond en in de praktijk gebracht.

Van slimme logistieke toepassingen in Zuid-Nederland maken nu 8 bedrijven gebruik.

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We zorgen voor een stevige koppeling tussen de ruimtelijke-economische ontwikkeling en het mobiliteitssysteem.

Met als doel de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten en tegelijkertijd de bereikbaarheid te waarborgen.

Indicator:

- **Het mobiliteitssysteem in Brabant heeft een minimale impact op de leefomgeving of creëert ruimte voor andere ontwikkelingen door een goede inpassing in de omgeving**

We ontwikkelen een geschikte indicator om de effecten goed te kunnen meten.

Stand van zaken

De indicator wordt bepaald op basis van het recent vastgestelde beleidskader Mobiliteit Koers 2030.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Omschrijving (toelichting)

Het mobiliteitssysteem is steeds meer verbonden met de ruimtelijke en economische ontwikkeling. We willen als provincie de regie voeren op de ontwikkeling van een aantal belangrijke knooppunten in Brabant. Daarbij moeten optimale bereikbaarheid en goede leefbaarheid op elkaar afgestemd worden, bijvoorbeeld middels het realiseren van komomleidingen.

- We vernieuwen (stedelijke) knooppunten en maken ze aantrekkelijker om er te reizen, te verblijven en zich te vestigen: vervolgafspraken in BO MIRT over EIK XL (nav MIRT-verkenning Verstedelijking en bereikbaarheid Brainport) en besluit MIRT-verkenning Spoorknooppunt 's-Hertogenbosch in 2021.
- In deze bestuursperiode besluit over / onderzoek naar potentie van minimaal 3 komomleidingen.
- We sluiten in deze bestuursperiode mobiliteitsdeals met Breda, Eindhoven en Meierijstad.
- In het kader van de leefbaarheid en veiligheid van het goederenvervoer per spoor zetten we stevig in op afspraken met het Rijk over het basisnet en saneren overwegen. Afspraken in BO-MIRT.
- We verkennen in overleg met de B5-steden, de Brabantse Waterschappen en het Rijk (ministeries BZK, IenW, EZK en LNV) de mogelijkheden en de meerwaarde van een ruimtelijke strategie voor duurzame verstedelijking voor stedelijk Brabant, waarbij opgaven op vlak van verstedelijking in samenhang worden gezien met opgaven op gebied van water, duurzaamheid, natuur en ruimte voor duurzame economie, mobiliteit, energie en klimaat.

Kwaliteit (indicator)



Kwaliteit (toelichting)

Op basis van de verstedelijkingsstrategie voor het stedelijk gebied van Brabant worden verstedelijkingsakkoorden opgesteld voor Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en Bergen op Zoom – Roosendaal. Het akkoord voor het Stedelijk Gebied Eindhoven is opgenomen in het MIRT-Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid.

Als voorbereiding op de verschillende mobiliteitsdeals zijn afspraken gemaakt in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's).

Binnen de verstedelijkingsopgaven verdichten we in spoorzones in combinatie met de woonopgave, werken en verblijven. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, (goederen)vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen.

In het kader van ondermeer leefbaarheid is onderzoek gedaan naar de potentie van een aantal komomleidingen. Draagvlak in de regio, het oplossend vermogen en de financiële haalbaarheid zijn aspecten die een rol spelen bij de definitieve investeringsbeslissing. De aanpak kom Sint-Hubert is opgeleverd, voor Nuenen zijn verschillende scenario's onderzocht, wordt de oplossing Chaam met draagvlak van de gemeente gezocht binnen de bestaande structuur, Volkel wordt opgelost met nieuwe aanleg en het onderzoek Diessen – De Beerzen is op verzoek van de gemeente in 2021 nog niet gestart.

Inzet verbonden partijen

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit begrotingsprogramma worden binnen het programma geen verbonden partijen ingezet.

Nadere informatie over verbonden partijen staat in de paragraaf Verbonden partijen.

Heeft het gekost wat het mocht kosten?

Bedragen x € 1.000	Jaarrek. 2020 realisatie	Begroting 2021 oorspronkelijk	Begroting 2021 na wijziging	Jaarrekening 2021 realisatie	Vershil begroting - realisatie
<u>Lasten</u>					
Programmalasten	58.616 N	139.028 N	70.026 N	40.210 N	29.816 V
Toegerekende organisatiekosten	7.484 N	4.733 N	7.931 N	8.067 N	136 N
Totaal Lasten	66.100 N	143.761 N	77.957 N	48.278 N	29.679 V
<u>Baten</u>					
Programmabaten	6.822 V	13.811 V	22.970 V	14.203 V	8.767 N
Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	0	0	0	1.965 V	1.965 V
Totaal Baten	6.822 V	13.811 V	22.970 V	16.168 V	6.802 N
Saldo van baten en lasten	59.277 N	129.950 N	54.987 N	32.110 N	22.877 V

Verschillenanalyse

9. Mobiliteitsontwikkeling - Afwijking lasten (bedragen x € 1.000)	29.679
	V

Algemeen	-
----------	---

Begrotingsprogramma 09 Mobiliteitsontwikkeling gaat over opgaven en projecten gericht op de (door-)ontwikkeling van het totale Brabantse mobiliteitssysteem en wordt gefinancierd uit de reserve. Op basis van de (meerjarige) afspraken in het kader van de programmering worden de middelen op de meerjarige begroting geraamd. De uitputting van de programmalasten 09 Mobiliteitsontwikkeling komt in 2021 uit op € 40,2 mln ten opzichte van een budget van € 70,0 mln, een onderschrijding van € 29,8 mln (57,4%).

De realisatie op onderdelen is als volgt opgebouwd:

N65	217	V
-----	-----	---

Voor het project reconstructie N65 is € 0,2 mln minder uitgegeven ten opzichte van een raming van € 6,2 mln. Tegenover deze lagere kosten staan ook lagere baten i.h.v. de rijksbijdrage voor dit project.

N69	1.219	V
-----	-------	---

Voor het project reconstructie N69 is € 1,2 mln minder uitgegeven. De middelen zijn gereserveerd voor de gebiedsopgave. Tegenover deze lagere kosten staan ook lagere baten i.h.v. de rijksbijdrage voor dit project.

Bereikbaarheidsconvenant N69	483	V
------------------------------	-----	---

I.h.v. het Bereikbaarheidsconvenant N69 is een subsidie van € 5 mln verstrekt. Op basis van de voortgang bij de gemeente verschuiven de lasten over de jaren (i.v.m. nieuwe verantwoordingseisen voor subsidies boven € 2,5 mln).

Snelfietsroutes	8.806	V
-----------------	-------	---

De planuitwerking voor de realisatie van snelfietsroutes is vaak complex. Een aantal subsidie-aanvragen voor de uitvoering door gemeenten is daardoor vertraagd en schieten door naar 2022. De middelen moeten beschikbaar blijven op de begroting.

Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's)	4.803	V
--	-------	---

De provinciale bijdrage voor de afspraken i.h.v. de Regionale Mobiliteitsprogramma's 2021 (RMP's) is nog niet volledig besteed. In de bijdrageregeling is voor de gemeenten de mogelijkheid voor beperkte uitloop naar 2022 opgenomen. De middelen dienen beschikbaar te blijven.

Bereikbaarheid De Run	8.527	V
-----------------------	-------	---

Zowel de provinciale bijdrage als de rijksmiddelen voor het pakket Bereikbaarheid worden grotendeels via een bijdrageregeling overgedragen aan de deelnemende gemeenten voor de uitvoering van o.a. de infrastructurele maatregelen uit het pakket. De aanvraag door de gemeente heeft vertraging opgelopen. De middelen blijven beschikbaar voor het pakket.

A2 Deil - 's-Hertogenbosch	968	V
----------------------------	-----	---

De uitgaven voor het flankerend mobiliteitspakket rondom de A2 in 2021 zijn lager uitgevallen. De uitvoering van projecten gebeurt samen met en door verschillende partners. Een exacte (financiële) planning van de projecten over de verschillende jaren is daarmee lastig.

Smartwayz	7.810	V
-----------	-------	---

Voor het programma SmartwayZ.NL is minder uitgegeven dan begroot. Voor een aantal projecten is de financiële bijdrage nog niet verstrekt. Zo wordt een subsidie van € 1,7 mln aan gemeente Eindhoven i.h.v. KT-pakket A2 pas in 2022 verstrekt. Ook de deelopgave Smart Mobility loopt achter op de raming.

Afrekening Beter Benutten Vervolg	2.796
	N
De eindafrekening Beter Benutten Vervolg heeft eerder plaatsgevonden. De teveel ontvangen rijksmiddelen voor het programma zijn teruggestort. De middelen stonden in 2022 op de begroting geraamd.	
Toegerekende organisatiekosten	136 N
De toegerekende organisatiekosten komen op basis van de gerealiseerde uren-inzet hoger uit.	
Overige: saldo van overige lagere en hogere lasten	221 N
9. Mobiliteitsontwikkeling - Afwijking baten (bedragen x € 1.000)	6.802
	N
Algemeen	-
Aan de inkomstenkant is er sprake van totaal € 8,9 mln minder inkomsten, € 14,1 mln ten opzichte van een raming van € 23,0 mln (61,4%).	
N65	275 N
Vanwege de lagere lasten voor het project reconstructie N65 wordt ook een lagere rijksbijdrage als baten verantwoord.	
N69	1.219
	N
Vanwege de lagere lasten voor de gebiedsopgave N69 wordt ook een lagere rijksbijdrage als baten verantwoord.	
Smartwayz	7.679
	N
Vanwege de lagere lasten voor het programma SmartwayZ.NL wordt ook een lagere rijksbijdrage als baten verantwoord.	
Bijdrage in toegerekende organisatiekosten	1.965
	V
De bijdrage in toegerekende organisatiekosten komt hoger uit.	
Overige: saldo van overige lagere en hogere baten	406 V