

**Programma Beter Benutten Brabant**

Deel II Rapport van bevindingen

**14 april 2015**

## Inhoudsopgave

Leeswijzer	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling, onderzoeksvragen, afbakening en aanpak	6
2 Bevindingen programma Beter Benutten Brabant	9
2.1 Keuze maatregelen	9
2.2 Verdeling verantwoordelijkheden	14
2.3 Financiering	18
2.4 Stand van zaken uitvoering	25
2.5 Informatievoorziening (PS)	27
3 Bevindingen per maatregel	34
3.1 Fietsstimulatieprogramma (NBR-2/13)	34
3.2 Spitsmijden A2 (NBR-3)	41
3.3 Aansluiting Kempenbaan Tilburg (NBR-7)	47
3.4 Quick win knooppunt Paalgraven (NBR-8)	52
3.5 Uitbereiding P&R Maarheeze (NBR-9)	56
3.6 Fietsenstallingen station Breda (NBR-11)	62
3.7 Mobiliteitsmanagement A50 Veghel (NBR-14)	67
3.8 Regelscenario A270 Nuenen (NBR-19)	72
3.9 Regelscenario N69 (NBR-20)	77
3.10 Regelscenario Tilburg-centrum (NBR-21a)	81
3.11 Regelscenario Efteling (NBR-21b)	84
3.12 Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch (NBR-22)	89
3.13 Multimodale reisinformatie (NBR-24)	94
3.14 Derde tender in-car (NBR-25)	99
3.15 Spookfiles A58 (NBR-26)	104
3.16 Zuid-Willemsvaart/Wilhelminakanaal (NBR-28)	112
Bijlage 1 Geraadpleegde documenten	117
Bijlage 2 Lijst geïnterviewde personen	120
Bijlage 3 Criteria voor programma Beter Benutten (IenM, 2011a)	121
Bijlage 4 Afkortingenlijst	122

## **Leeswijzer**

De Zuidelijke Rekenkamer heeft in de periode juli 2014 - december 2014 onderzoek verricht naar de mate waarin de praktijk van het programma Beter Benutten Brabant overeenkomt met de opzet op regionaal en landelijk niveau en op welke wijze er verantwoording plaatsvindt.

De resultaten van het onderzoek worden in twee deelrapporten weergegeven. Deel I is een bestuurlijke samenvatting van het onderzoek. Deze opent met een beschrijving van de aanleiding en opzet van het onderzoek. Daarna worden voor de vijf onderzoeksvragen de bevindingen op hoofdlijnen en de conclusies weergegeven. Ook worden naar aanleiding van de conclusies aanbevelingen geformuleerd. Tot slot worden de bestuurlijke reactie van Gedeputeerde Staten (GS) op het onderzoek en het nawoord van de rekenkamer weergegeven.

In het voorliggende rapport van bevindingen, deel II, worden de onderzoeksresultaten uitgebreid weergegeven. In hoofdstuk 1 worden de aanleiding van het onderzoek en de onderzoeksopzet beschreven. Hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan de keuze voor, de verantwoordelijkheidsverdeling bij, de financiering van, stand van zaken van en informatievoorziening over (de maatregelen van) het programma Beter Benutten Brabant. In hoofdstuk 3 wordt per onderzochte maatregel ingegaan op deze onderwerpen.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De minister van Infrastructuur en Milieu gaf in 2011 (IenM, 2011d) aan dat de bereikbaarheid in Nederland de komende jaren onder druk komt te staan. De minister van IenM streeft optimale bereikbaarheid na om ‘de economie structureel te versterken’. Daarvoor heeft Nederland ‘een goed functionerende infrastructuur van wegen, spoor- en vaarwegen en openbaar vervoer nodig’ en om die reden investeert het kabinet in de infrastructuur door aanleg en uitbreiding van wegen en vergroting van de capaciteit op het spoor, maar ook in een betere benutting van de bestaande infrastructuur. (IenM, 2011d) Wat betreft betere benutting blijkt uit ervaringen met mobiliteitsprojecten die sinds 2008 in de vijf drukste regio’s, waaronder Eindhoven - ’s-Hertogenbosch, zijn gestart, dat deze kunnen bijdragen aan het verminderen van de files, mits er sprake is van maatwerk.

### *Beleid rijksoverheid*

De minister van IenM wil op een innovatieve wijze komen tot een betere benutting van de bestaande infrastructuur en heeft ingezet op het programma Beter Benutten (BB). Hierin heeft het Rijk als doelstelling om samen met decentrale overheden en het bedrijfsleven de files “deze kabinetsperiode” met circa 20% te reduceren op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land en om daar de groei op het spoor te accommoderen. (IenM, 2011e) BB is een samenwerkingsprogramma, waaraan het Rijk maximaal € 794 miljoen bijdraagt en de decentrale overheden plus bedrijfsleven ten minste € 300 miljoen. (IenM, 2011d)

In twaalf regio’s zijn afspraken gemaakt over het programma. Per BB-regio zijn gebiedsprogramma’s opgesteld welke een op de regio afgestemd maatregelenpakket bevatten. De aansturing van de regionale programma’s gebeurt door bestuurlijke trio’s bestaande uit de minister van IenM, een regionale bestuurder en een CEO uit het regionale bedrijfsleven.

De uitvoering van het programma is in 2012 gestart en de planning was om het in 2014 af te ronden. Sinds eind 2013<sup>1</sup> is de verwachting van de minister dat het merendeel ook daadwerkelijk in 2014 zal zijn opgeleverd.

### *Beleid op decentraal niveau – regio Brabant*

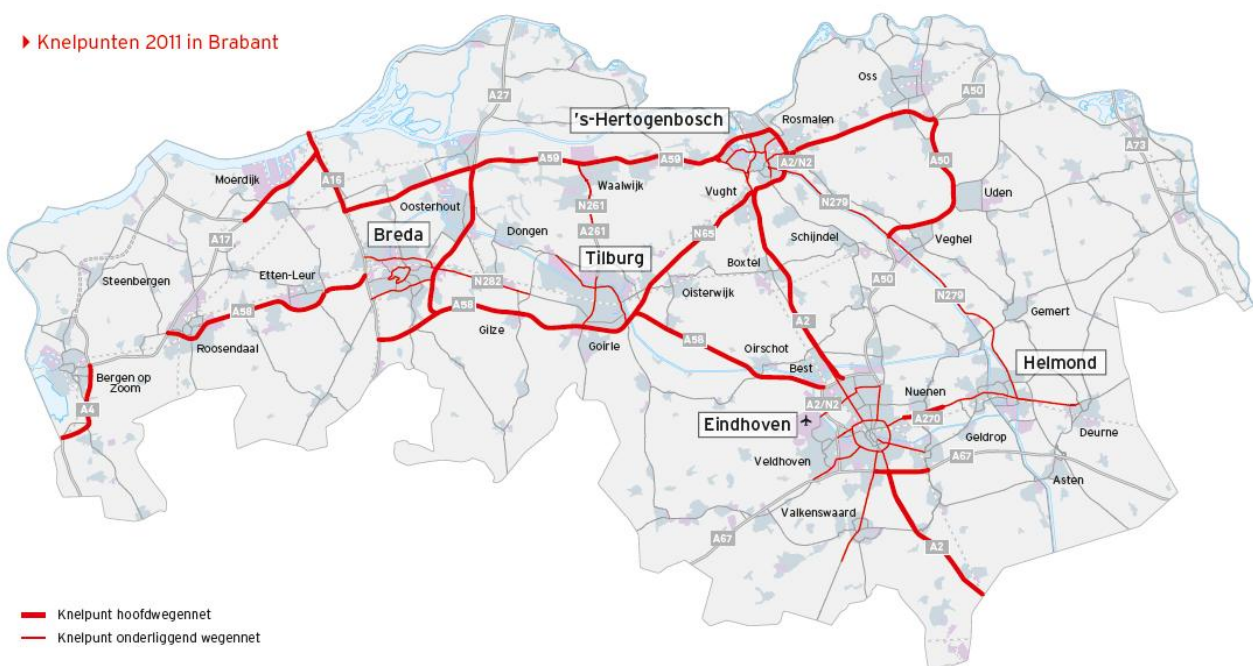
Eén van de BB-regio’s is Brabant. Als onderdeel van het landelijke programma is voor Brabant het Programma Beter Benutten Brabant (BBB) opgesteld. Uitgangspunt daarbij was een voor Brabant opgestelde eigen knelpuntenkaart geweest (zie figuur a). BBB omvat, aansluitend bij het landelijke programma, innovatieve maatregelen

---

<sup>1</sup> Bijvoorbeeld gesteld in brief over uitkomsten Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRT). (IenM, 2013)

die het Rijk, regionale overheden (waaronder de provincie Noord-Brabant) en het bedrijfsleven samen willen realiseren in de drukste regio's van Brabant om de bereikbaarheid te verbeteren. Initieel betrof het 27 projecten/maatregelen. Het doel is om de fileknelpunten in de regio Brabant met circa 20% te reduceren en de stijgende vraag op het spoor en het openbaar vervoer te accommoderen.<sup>2</sup> De effecten moeten eind 2014 zichtbaar zijn. (Provincie Noord-Brabant, 2012)

*Figuur a Knelpuntenkaart regio Brabant: Knelpunten 2011 in Brabant*



*Bron: Folder Programma Beter Benutten Brabant (Regio Brabant, 2012)*

Het programma BB(B) is een complexe en uitgebreide opgave. Zo betreft het een samenwerking waarbij vele partijen betrokken zijn. Elementen die daarbij van belang zijn, zijn bijvoorbeeld de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende partners, verantwoording over de voortgang van de resultaten en sturingsmogelijkheden. Mede gelet op de risico's die de complexiteit met zich meebrengt voor onder andere deze elementen en het financieel en maatschappelijk belang van het programma hebben de Algemene Rekenkamer en Zuidelijke Rekenkamer onderzoek gedaan naar het programma BB(B). Bovendien is sinds 6 maart 2014 bekend dat er een vervolg komt op dit programma, zodat een onderzoek naar het lopende programma mogelijk ook aandachtspunten oplevert voor het vervolg.

<sup>2</sup> Conform de afspraken in het BO-MIRT van 9 november 2011.

## 1.2 Doelstelling, onderzoeksvragen, afbakening en aanpak

Het programma BB betreft beleid dat zich over meerdere overheidslagen uitstrekt. In dit onderzoek is gekeken naar de BB-regio Brabant. De Zuidelijke Rekenkamer heeft de benodigde bevoegdheden om het onderzoek uit te voeren voor zover het taken van de provincie Noord-Brabant betreft, en de Algemene Rekenkamer voor zover het taken van het Rijk betreft. Op deze wijze is het gehele beleidsveld vanuit verschillende betrokken partijen bekeken. In deze rapportage wordt alleen ingegaan op de bevindingen van de Zuidelijke Rekenkamer inzake het programma BBB. Zie voor de bevindingen van de Algemene Rekenkamer inzake het programma BB haar website: [www.rekenkamer.nl](http://www.rekenkamer.nl).

Doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de stand van zaken, achtergrond, verantwoordelijkheidsverdeling en financiering van de maatregelen bij de BB-regio Brabant, de mate waarin dit overeenkomt met hoe het op landelijk en regionaal niveau is bedacht (opgezet) en de informatievoorziening daarover op regionaal niveau.<sup>3</sup>

De volgende onderzoeksvragen vormen daarbij het uitgangspunt:

1. Waarom is in het gebiedsprogramma voor deze maatregelen gekozen?
2. Hoe zijn de verantwoordelijkheden voor de maatregelen van de BB-regio Brabant verdeeld en in hoeverre komt dit overeen met wat werd beoogd?
3. Hoe lopen de geldstromen binnen het programma Beter Benutten (Brabant) en in hoeverre komt de verdeling van de bekostiging van de Brabantse maatregelen overeen met wat werd beoogd?
4. In hoeverre zijn de maatregelen van de BB-regio Brabant tot nu toe (eind 2014) gerealiseerd en wat zijn succes- en faalfactoren?
5. In hoeverre zijn Provinciale Staten (PS) van de provincie Noord-Brabant geïnformeerd over Beter Benutten (Brabant), in hoeverre komt dit overeen met wat werd beoogd en is deze informatie bruikbaar voor hun kaderstellende en controlerende taak (verantwoordelijkheden)?<sup>4</sup>

Voor de beoordeling worden in dit onderzoek de uitgangspunten uit relevante (beleids)documenten met betrekking tot BB(B) van lenM en de provincie Noord-Brabant gehanteerd (zoals de criteria voor het programma BB van lenM (zie bijlage 3), uitgangspunten zoals opgenomen in de Bereikbaarheidsverklaring 'Programma Beter Benutten Brabant' en de plannen van aanpak die voor de maatregelen zijn

---

<sup>3</sup> In de oorspronkelijke beschrijving van het doel van het onderzoek, zoals opgenomen in de startnotitie van het onderzoek, werd gesproken over 'regionaal en landelijk niveau'. De informatievoorziening op landelijk niveau is door de Algemene Rekenkamer onderzocht. De probleemstelling luidt: In hoeverre komt de praktijk van het programma BBB overeen met de opzet op regionaal en landelijk niveau, en op welke wijze vindt er verantwoording plaats?

<sup>4</sup> In de oorspronkelijke onderzoeksvraag werd daarbij ook de Tweede Kamer genoemd. De informatievoorziening aan de Tweede Kamer is door de Algemene Rekenkamer onderzocht.

opgesteld). Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de uitgangspunten die zijn opgenomen in het document Code ‘Sturing in samenwerkingsrelaties’ van de provincie Noord-Brabant en algemeen aanvaarde uitgangspunten met betrekking tot beleids- en verantwoordingsinformatie (bruikbaar).<sup>5</sup>

De daadwerkelijke invulling/uitvoering in de praktijk zal worden vergeleken met deze uitgangspunten. Uiteraard kan in de praktijk weloverwogen zijn afgeweken van deze uitgangspunten. Daarbij is dan wel van belang dat dit onderbouwd is (conform het principe: ‘pas toe of leg uit’).

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen heeft de rekenkamer zich gericht op de periode 2011 tot en met 2014. Daarbij is in algemene zin naar het gehele programma BB en BBB gekeken. Daarnaast is diepgaander naar zestien maatregelen van BBB gekeken waar, uitgaande van provinciale gegevens, de provincie verantwoordelijk is voor de uitvoering (trekker) en/of financieel aan bijdraagt én waar het Rijk financieel aan bijdraagt.

Soort maatregel	Maatregel
Vraag	NBR-02/13 Fietsstimulatieprogramma
	NBR-03 Spitsmijden A2
Weg(infra)	NBR-07 Aansluiting Kempenbaan Tilburg
	NBR-08 Quick win knooppunt Paalgraven
OV/Spoor/P&R	NBR-09 Uitbreiding P&R Maarheeze
	NBR-11 Fietsenstallingen station Breda
Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	NBR-14 Mobiliteitsmanagement A50 Veghel
	NBR-19 Regelscenario A270 Nuenen (vervallen)*
	NBR-20 Regelscenario N69 (vervallen)*
	NBR-21a Regelscenario Tilburg-Centrum
	NBR-21b Regelscenario Efteling
	NBR-22 Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch
Intelligente Transport Systemen (ITS)	NBR-24 Multimodale reisinformatie
	NBR-25 Derde tender in-car
	NBR-26 Spookfiles A58
Binnenvaart	NBR-28 Zuid-Willemsvaart/Wilhelminakanaal

\* Najaar 2013 is besloten deze maatregel niet verder in uitvoering te nemen, omdat uit een analyse bleek dat het niet meer de gewenste verkeerskundige effecten zou hebben (zie ook paragraaf 3.8 en 3.9).

Tijdens het onderzoek is evenwel gebleken dat voor drie van deze maatregelen, Spitsmijden A2, Aansluiting Kempenbaan Tilburg en Fietsenstallingen station Breda, geldt dat de provincie geen trekker is en ook niet financieel bijdraagt.

<sup>5</sup> PS hebben in hun vergadering van 12 december 2014 de nota Samenwerkingsrelaties en Verbonden Partijen vastgesteld. De nota is een samenvoeging en actualisatie van de Code Sturing in Samenwerkingsrelaties en de Nota Deelnemingen uit 2010.

Het onderzoek richt zich op het lopende programma BB(B) en betreft daarmee een ex durante onderzoek. Het vervolg op het programma BB (door de regio Brabant BBB 2.0 genoemd) maakt geen onderdeel uit van voorliggend onderzoek. Verder richt het onderzoek zich wat betreft de stand van zaken (onderzoeksvraag 4) primair op de prestaties, omdat een overall inzicht in effecten van de maatregelen eind 2014 nog niet mogelijk is.

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen zijn gegevens verzameld door middel van gesprekken, documentanalyse en dossieronderzoek. Ten tijde van het plannen van de gesprekken heeft de provincie aangegeven dat ze voor zes van de onderzochte maatregelen verantwoordelijk is. De rekenkamer heeft gesproken met personen die betrokken zijn bij deze zes maatregelen. Daarnaast heeft de rekenkamer nog gesproken met betrokkenen binnen de provinciale organisatie en IenM.

Een overzicht van de geraadpleegde documenten en gesprekspartners is opgenomen in bijlage 1, respectievelijk bijlage 2. Bijlage 4 bevat een afkortingenlijst.



## **2 Bevindingen programma Beter Benutten Brabant**

### **2.1 Keuze maatregelen**

Begin 2011 heeft lenM in een ambtelijk overleg aangegeven dat zij BB wilde starten. Daarvoor dienden de regio's zelf een pakket aan maatregelen voor hun regio in te dienen. Daarop hebben de partners van de regio Noord-Brabant (provincie, de vijf grootste steden uit Brabant (de B5)<sup>6</sup>, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en bedrijfsleven) een onderzoek door Management voor Management en MuConsult laten uitvoeren. Er is een probleemanalyse uitgevoerd op basis van feitelijke gegevens, waarbij de knelpunten in Noord-Brabant in kaart zijn gebracht (zie voor de knelpuntenkaart figuur a in hoofdstuk 1). Daarnaast zijn maatregelen benoemd om deze knelpunten aan te pakken. Dit was, zo is vanuit de provincie aangegeven, ook een vereiste van lenM. De maatregelen zijn gescoord aan de hand van de criteria die door lenM voor BB zijn geformuleerd. Daarvoor is onder andere een inschatting gemaakt van de kosteneffectiviteit van de maatregelen. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in een rapport. Het rapport bevat een pakket van 40 maatregelen ter waarde van € 259 miljoen exclusief BTW, waarvan € 122 miljoen vanuit de regio (47%) en € 137 miljoen BB vanuit het Rijk (53%).<sup>7</sup>

Vervolgens is in een projectgroep regio Brabant met alle betrokken partijen (lenM, Rijkswaterstaat (RWS), provincie, SRE, B5 en bedrijfsleven) gesproken over de uitgevoerde probleemanalyse en daarbij geformuleerde mogelijke oplossingsrichtingen om een keuze te maken uit het totaal aan mogelijke maatregelen. Een expertteam van lenM, samengesteld met externen vanuit verschillende disciplines, heeft meegekeken. Daarvoor zijn twee expertmeetings georganiseerd. Dit alles heeft geleid tot een concept maatregelenpakket dat de regio Brabant bij lenM heeft ingediend voor BBB. Gevraagd naar de manier waarop de maatregelen in samenhang zijn bekeken, wordt door de provincie opgemerkt dat de knelpunten zoals omschreven door MuConsult leidend zijn geweest bij de keuze, maar dat daarbij ook gekeken is naar een bepaalde balans tussen de vier regio's in Noord-Brabant.

Tijdens het gesprek is vanuit de provincie ook aangegeven dat bijna alle maatregelen die gekozen zijn al op stapel stonden, omdat alles gereed moest zijn in een zeer korte tijdsperiode en er een harde voorwaarde was van cofinanciering. De Tweede Kamer wilde namelijk nog in de toenmalige kabinetsperiode, die zou lopen tot en met 2014, de resultaten van BB zien. De minister zette er, zo werd daarbij aangegeven, druk achter. Door BB, zo gaven de gesprekspartners aan, zijn de projecten die al in de pijplijn zaten, versneld opgepakt en uitgevoerd.

---

<sup>6</sup> Breda, Helmond, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Tilburg.

<sup>7</sup> Elders in het rapport van MuConsult wordt gesproken van € 137 miljoen vanuit de regio en € 128 miljoen BB vanuit het Rijk.

Het concept maatregelenpakket is in oktober 2011 ingediend bij lenM. Ecorys heeft, in opdracht van lenM, deze maatregelen vervolgens in zeer kort tijdsbestek getoetst op verwachte kosteneffectiviteit. Daar heeft de provincie, zo is in het gesprek tegenover de rekenkamer aangegeven, verder geen bemoeienis mee gehad. Tevens gaf de provincie aan dat ze ook het rapport van 26 oktober 2011 met de bevindingen van Ecorys niet van lenM heeft ontvangen. De kosteneffectiviteit is door Ecorys gedefinieerd als de verwachte reductie van het aantal voertuigverliesuren (vuu; de baten) in relatie tot de verwachte investering (de lasten). Daarbij staat vuu voor het verschil in reistijd tussen een situatie met files en vertraging op het hoofdwegennet en een situatie waarbij gemiddeld 100 km per uur op deze wegen wordt gereden.<sup>8</sup> Ecorys geeft in haar rapport<sup>9</sup> aan dat de regio (MuConsult) voor een beperkt aantal maatregelen bepaald heeft wat de vermindering van het aantal vuu is dat verwacht mag worden. Voor de meeste maatregelen is via een break-even analyse bepaald welke reductie van vuu nodig is om de jaarlijkse baten (vuu uitgedrukt in €) op gelijke hoogte te krijgen met de jaarlijkse kosten (het break-even punt). Daarbij heeft, zo geeft Ecorys aan, de regio beoordeeld of de benodigde reductie van vuu per werkdag realistisch is. Ecorys merkt bij deze berekeningen op:

- er is geen rekening gehouden met interactie tussen maatregelen wat zowel positief (maatregelen versterken elkaar) of negatief (maatregelen verstoren elkaar) kan uitpakken. Circa 5% van de verliesuren op de grootste knelpunten wordt opgelost, met een enkele uitschieter naar boven. Het algemene beeld van het oplossend vermogen lijkt plausibel;
- de werkingsduur van de maatregelen waarmee is gerekend, is veelal 5 of 10 jaar en in sommige gevallen 15 jaar wat niet conform de richtlijnen is. Voor de mobiliteitsmanagementmaatregelen geldt dat er onduidelijkheid bestaat over een aantal gegevens.

Ecorys heeft een inschatting gemaakt van de plausibiliteit van de break-even analyses van de regio inclusief een (grotendeels) kwalitatief oordeel of de maatregelen kosteneffectief zijn of kunnen worden. De ITS-maatregelen zijn niet beoordeeld op kosteneffectiviteit, omdat het innovatieve maatregelen betreffen waarvoor het niet mogelijk is om een inschatting te maken van de effecten op vuu. Ecorys gaat in haar rapport alleen in op de maatregelen die niet kosteneffectief zijn. MuConsult (de regio) gaf de inschatting dat 19 maatregelen kosteneffectief zullen zijn, 11 niet, 4 wellicht en van de 7 ITS-maatregelen is geen inschatting gemaakt.<sup>10</sup> Ecorys geeft 12 maatregelen waarvoor de inschatting is dat deze niet kosteneffectief zijn. Negen daarvan zijn hetzelfde als die van MuConsult, 2 die de regio niet kosteneffectief inschatte, schat Ecorys wel kosteneffectief in en 3 die de

---

<sup>8</sup> [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) geraadpleegd op 19 mei 2014.

<sup>9</sup> Ecorys, Regiorapport kosteneffectiviteit regionaal maatregelenpakket Beter Benutten Regio Brabant, 26 oktober 2011.

<sup>10</sup> Eén maatregel is opgesplitst waarbij het ene deel kosteneffectief en het andere wellicht kosteneffectief wordt beoordeeld. Hierdoor tellen de aantallen op tot 41 in plaats van 40 maatregelen.

regio kosteneffectief inschatte, schat Ecorys niet kosteneffectief in. Van de 16<sup>11</sup> maatregelen die de rekenkamer in haar onderzoek heeft bestudeerd, was bij één de inschatting dat deze niet kosteneffectief zal zijn (Fietsenstallingen Breda). MuConsult gaf daarnaast bij nog één andere van de door de rekenkamer onderzochte maatregelen de inschatting dat deze niet kosteneffectief zal zijn (Regelscenario A270 Nuenen) en voor twee dat deze wellicht kosteneffectief zijn (Aansluiting Kempenbaan Tilburg en Regelscenario Tilburg-Centrum). Voor alle mobiliteitsmanagementmaatregelen tezamen, waaronder Fietsstimulatieprogramma en Spitsmijden A2, wordt door MuConsult ingeschat dat deze kosteneffectief zijn, maar daarbij wordt opgemerkt “de mate waarin succes wordt bereikt is afhankelijk van diverse factoren”. Voor de drie ITS-maatregelen en de Zuid-Willemsvaart die de rekenkamer in haar onderzoek heeft meegenomen, was geen inschatting gemaakt. De rekenkamer plaatst bij Uitbreiding P&R Maarheeze, zoals geformuleerd in het plan van aanpak, vraagtekens bij de inschatting van de kosteneffectiviteit, omdat daarin staat dat er tenminste 55 parkeerplaatsen bij komen en om break-even te realiseren moeten minstens 75 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

In het rapport van MuConsult wordt aangegeven op welke wijze lenM haar (overige) criteria interpreteert en hanteert. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen randvoorwaardelijke en rangschikkende criteria. De maatregelenpakketten dienden in ieder geval te voldoen aan de randvoorwaardelijke criteria die zijn toegepast op het niveau van het gehele maatregelenpakket (dus niet per individuele maatregel):

- cofinanciering: de regio dient minimaal 30 à 50% bij te dragen in de kosten van het gehele pakket;
- multimodaal en vraagbeïnvloeding: het pakket dient een goede mix te zijn van modaliteiten (weg, OV) en oplossingsrichtingen (aanbod, vraag);
- duidelijkheid uitvoerende instantie (wie is de „eigenaar” en wie participeert daarbij) en bestuurlijk commitment: er wordt duidelijk kenbaar gemaakt wie initiatiefnemer en uitvoerder is en door wie, wanneer en hoe de maatregel wordt uitgevoerd, inclusief coördinatie en monitoring en evaluatie. Met bestuurlijk een heldere afspraak over vorm en inhoud van de uitvoerende projectorganisatie, voldoende bestuurlijke garantie voor het tijdig operationeel zijn daarvan en voor de veiligstelling van de financiering en wie daarvoor verantwoordelijk is/zijn.

Afweging tussen en besluitvorming over de maatregelen vindt plaats op basis van de rangschikkende criteria conform onderstaande volgorde:

- kosteneffectiviteit is het belangrijkste criterium in de beoordeling;
- innovatief: levert een „extra plusje” indien hieraan wordt voldaan;
- multiplier effect en opschaalbaarheid en zelfstandige business-case: opgenomen maatregelen dienen elkaar te versterken, niet tegen te werken.

---

<sup>11</sup> Eén van deze maatregelen (Zuid-Willemsvaart) was niet opgenomen in het concept maatregelenpakket en is zodoende in de rapporten van MuConsult en Ecorys niet beoordeeld. Deze maatregel is later toegevoegd aan BBB.

Opschaalbaarheid en zelfstandige business-case geeft een „extra plusje”, maar is/zijn geen absolute voorwaarde.

Verdere uitgangspunten zijn dat de maatregelen:

- bijdragen aan de doelen van BB: de effecten van de voorgestelde oplossing(en)/maatregel(en) zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd, waar mogelijk in termen van reductie spitsproblematiek (in vvu, reistijden, het aantal uit de spits te halen auto's en/of % minder files) dan wel bijdrage aan faciliteren groei op het spoor;
- aansluiten bij beleidsdoelen van de regio;
- een tastbaar effect opleveren in de periode tot en met 2014. Ze mogen langer doorlopen, mits voldoende effectief en financiering beschikbaar;
- nieuwe projecten zijn: reeds in uitvoering zijnde projecten vallen daarbuiten. Projecten mogen wel een onderdeel zijn van een groter geheel aan maatregelen. Projecten waarvoor nog géén volledige financiering voor deze termijn geregeld is en/of waarover nog géén definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden beschouwd als een nieuw project. Projecten die nog niet in uitvoering zijn en in het kader van BB versneld en/of uitgebreid worden teneinde nog in de periode tot en met 2014 (meer) tastbaar effect te sorteren, worden gezien als nieuwe projecten.

De provincie heeft tegenover de rekenkamer aangegeven dat ze aan lenM heeft laten weten dat zij vvu als outcome een moeilijk te meten waarde vindt. Gevraagd of er maatregelen zijn afgevallen op basis van het Ecorys-onderzoek waar de provincie juist erg positief over was, geeft men aan dat de ruit van Breda afgevallen is. Deze maatregel zou echter afgewezen zijn, omdat de gemeente Breda niet de juiste gegevens had aangeleverd. Over de criteria is vanuit de provincie opgemerkt dat deze in de loop van 2011 fragmentarisch zijn meegedeeld door lenM. Harde randvoorwaarden waren dat de uitvoering van de maatregel eind 2014 gereed zou zijn, 50% cofinanciering (gemiddeld voor het totaalpakket), kosteneffectiviteit en bijdragen aan oplossen van knelpunt (bijdrage aan doelstelling verminderen vvu). Bij ITS-maatregelen was uitgangspunt 'opschaalbaar, overdraagbaar en reproduceerbaar' en dat de overheid alleen maar duwt waar nodig en overlaat aan de markt wat kan. Na bekendmaking van het maatregelenpakket is, zo werd aangegeven, nog het criterium 'package deal'<sup>12</sup> als randvoorwaarde toegevoegd.

Na beoordeling van de kosteneffectiviteit door Ecorys heeft lenM vervolgens besloten welke maatregelen wel en welke niet meegenomen zouden worden binnen BBB en welke maatregelen op de reservelijst zouden komen. De keuzes zijn gemaakt door een kennisboard met inhoudelijk deskundigen van lenM, de programmadirectie BB van lenM, RWS en coördinatoren van beleidsdirecties van lenM. De ITS-projecten zijn daarbij als een apart landelijk project opgepakt. Omdat, zo is vanuit de

---

<sup>12</sup> Maatregelen die door publieke partners worden getrokken en kunnen worden versterkt door het bedrijfsleven.

provincie aangegeven “de minister in de concept maatregelenpakketten van de verschillende regio’s vergelijkbare ITS-projecten tegenkwam, heeft ze ervoor gekozen om deze projecten te laten bundelen en in een landelijk proces op te nemen, zodat niet 5x het wiel zou worden uitgevonden en om massa te creëren zodat het voor de markt aantrekkelijk zou worden.”

Tijdens het BO-MIRT van 9 november 2011 is vanuit de regio de teleurstelling kenbaar gemaakt over drie afgevallen naar de mening van de regio prioritaire maatregelen, maar er was volgens de provincie geen onderhandelingsruimte bij het Rijk. Tijdens dit BO-MIRT heeft de minister akkoord gegeven voor de door lenM gekozen maatregelen, waarmee de maatregelenpakketten zijn vastgesteld. Op dat moment zijn ook de financiële middelen voor Brabant vanuit het Rijk vastgesteld op € 41,3 miljoen; dit betreft een maximum budget. Dit alles onder de voorwaarde van goedgekeurde plannen van aanpak die voor elke maatregel nog moesten worden opgesteld. Daarop is in januari 2012 de Bereikbaarheidsverklaring “Programma Beter Benutten Brabant” opgesteld en op 30 januari 2012 ondertekend door het bestuurlijk trio (zie paragraaf 2.2). Uiteindelijk omvatte het gekozen pakket aan maatregelen voor BBB een totale waarde van ruim € 72 miljoen (€ 41,3 miljoen Rijk (57%) + € 31,5 miljoen regio (43%)).

Vervolgens zijn de plannen van aanpak door de regio Brabant opgesteld, waarna ze door de kennisboard van lenM zijn getoetst, zowel kwantitatief (bijdrage aan doelstellingen en kostentechnisch) als kwalitatief (inclusief vergelijking regio’s). Ten slotte zijn, zo is vanuit de provincie aangegeven, de initiële plannen van aanpak in juni 2012 door de stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar<sup>13</sup> (zie paragraaf 2.2) vastgesteld.

De rekenkamer stelt vast dat uit onder andere de Bereikbaarheidsverklaring, (het format voor) de plannen van aanpak en het plan van aanpak Monitoring & Evaluatie (M&E) blijkt dat vooraf nagedacht is over het belang van het regelen en vastleggen van zaken als verantwoordelijkheden, financiën en verantwoording (monitoring en evaluatie). Verder stelt ze vast dat in de plannen van aanpak aandacht wordt besteed aan wie verantwoordelijk is voor de maatregel, andere betrokken organisaties, probleem en oplossingen, doelstelling, financiën (kosten en budget), planning, risico’s en monitoring en evaluatie. De rekenkamer constateert daarnaast dat de BB-criteria niet altijd, in elk geval niet herkenbaar, terugkomen in de plannen van aanpak. Een voorbeeld daarvan is de verwachte kosteneffectiviteit. De rekenkamer merkt op dat de doelen van de maatregelen aansluiten bij de doelen van het Rijk en de provincie (verbeteren van de bereikbaarheid), maar de kwaliteit van de formulering van de doelstellingen verschilt (niet altijd is duidelijk wat men bereiken wil en hoe termen zijn gedefinieerd, ook zijn doelen niet altijd specifiek voor één maatregel). Niet alle maatregelen hebben een uitgewerkt plan van aanpak. Er is bewust voor gekozen de ITS-maatregelen, die innovatief van aard zijn, later samen met de markt uit te werken, zo is vanuit de provincie aangegeven. Dit was

---

<sup>13</sup> Binnen BrabantStad werken de B5 en de provincie Noord-Brabant samen.

een nieuwe en innovatieve manier van samenwerking (Pre-Commercial Procurement (PCP)). Verder stelt de rekenkamer vast dat de plannen van aanpak door een wisselende samenstelling van partijen zijn ondertekend. In de Bereikbaarheidsverklaring staat aangegeven welke maatregelen door het bestuurlijke trio en welke door de stuurgroep zouden worden ondertekend. Het plan van aanpak dient in alle gevallen ondertekend te worden door de bestuurder en/of directeur van de voor de uitvoering van de maatregel eerstverantwoordelijke organisatie, de programmadirecteur BB van lenM en de bestuurder en/of directeur van de organisaties die financieel bijdragen. Deze laatste omdat via de ondertekening de financiële verplichting werd aangegaan. In een gesprek met de rekenkamer is aangegeven dat in de praktijk de minister soms zelf een plan van aanpak wilde ondertekenen, in de andere gevallen lag daarvoor mandaat bij de programmadirecteur BB. Dit was afhankelijk van het bedrag dat met de maatregel gemoeid was of het belang wat er aan de maatregel gehecht werd (bijvoorbeeld als er sprake was van package deals met het bedrijfsleven). Zie voor de ondertekening in de praktijk verder hoofdstuk 3. In de Bereikbaarheidsverklaring was als vereiste opgenomen dat de plannen van aanpak vóór 1 juli 2012 getekend dienden te worden en daarmee het startbesluit voor die datum zou zijn genomen. De rekenkamer stelt vast dat slechts van één van de 16 maatregelen het plan van aanpak volledig is ondertekend inclusief datering. Hierdoor kan niet worden vastgesteld hoeveel plannen van aanpak vóór 1 juli 2012 zijn ondertekend. Na ondertekening van het plan van aanpak waren de totale projectkosten en bijdragen van de partners formeel vastgesteld en kon met de uitvoering worden gestart.

In de folder 'Programma Beter Benutten Brabant Excellente bereikbaarheid als voorwaarde voor economische ontwikkeling' (Regio Brabant, 2012) wordt in algemene zin gesteld dat het Brabantse maatregelenpakket naadloos aansluit op de criteria van onder andere lenM, de belangrijkste regionale knelpunten aanpakt en het mobiliteitssysteem robuuster maakt. Zie voor bevindingen van de rekenkamer hoofdstuk 3.

## **2.2 Verdeling verantwoordelijkheden**

### *Bestuurlijk trio<sup>14</sup>*

Het bestuurlijk trio dat BBB aanstuurt bestaat uit: de minister van lenM, de gedeputeerde Mobiliteit en Financiën van de provincie Noord-Brabant en de CEO van NXP Nederland. Het trio stuurt primair op het tijdig bereiken van programmadoelen met focus op outcome (effecten), op samenhang binnen het programma, het versterken en verduurzamen van de samenwerking van de partners en het realiseren en structureel inbedden van de benuttingsdoelstellingen.

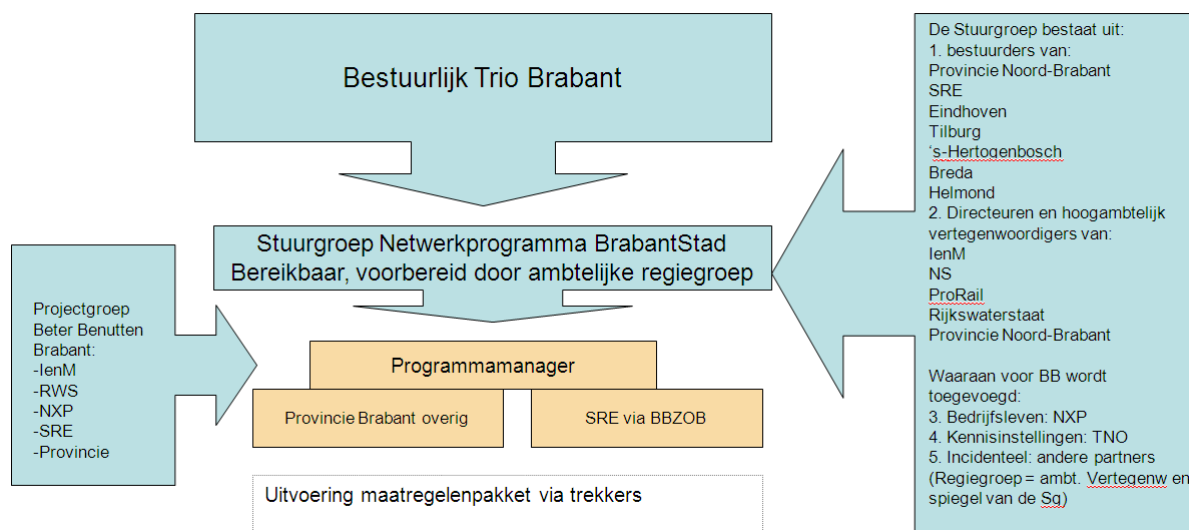
---

<sup>14</sup> Deze alinea is gebaseerd op informatie uit de Bereikbaarheidsverklaring.

De minister en gedeputeerde hebben als hoofdtaken (doel):

- Borgen van het publieke belang; het bevorderen van de bereikbaarheid in de regio. Dit wordt inhoudelijk ingevuld door de uitvoering van het maatregelenpakket en de financiële bijdragen vanuit het Rijk en de regio. (Sturen op de uitvoering).
- Monitoring en evaluatie van het gebiedsprogramma ten behoeve van het afleggen van verantwoording aan Tweede Kamer (minister; programmabrede politieke verantwoordelijkheid) en PS (gedeputeerde; afleggen van verantwoording). De minister zorgt voor het opzetten van uniforme monitoring en evaluatie over de regio's heen (output, outcome, proces en input). In het plan van aanpak wordt voor elke maatregel te leveren informatie (over output en outcome) vastgelegd. De informatie wordt aan alle betrokken partijen beschikbaar gesteld en vormt voor het trio ook sturingsinformatie.

De CEO heeft een inspanningsverplichting om werkgevers op hun (maatschappelijke) verantwoordelijkheid aan te spreken, hen ertoe te bewegen te participeren in BBB; bij voorkeur om via package deals een bijdrage te leveren. Daarnaast dient hij zich in te spannen zelf een voorbeeld te zijn voor de introductie van (innovatieve) maatregelen op het gebied van mobiliteit door bijvoorbeeld deelname aan mobiliteitsstimulerende projecten.



Organisatieschema BBB (bron: Bereikbaarheidsverklaring)

### Stuurgroep en regiegroep

Op bestuurlijk niveau staat er onder het trio een stuurgroep. In verband met de tijdsdruk is bij de vorming van de stuurgroep aangesloten bij de reeds bestaande Stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar die bestaat uit een bestuurder van de provincie, SRE en de B5 en een directeur dan wel hoge ambtenaar

van lenM<sup>15</sup>, NS, ProRail, RWS en de provincie. Voor BBB is deze uitgebreid met een vertegenwoordiger voor het bedrijfsleven: NXP en voor de kennisinstellingen: TNO (en incidenteel andere partners). De aansturing van een deel van de maatregelen is gedelegeerd aan de stuurgroep.

De stuurgroep wordt voorbereid door een ambtelijke regiegroep. Dit is op ambtelijk niveau een weerspiegeling van de stuurgroep. De ambtelijke regiegroep beoordeelt bijvoorbeeld de door de projectgroep (zie hieronder) aangeleverde stukken. De regiegroep staat onder leiding van de programmamanager - ambtenaar afkomstig van de provincie - die eindverantwoordelijk is voor de coördinatie van de uitvoering van BBB en toeziet op de aansturing van de maatregelen.

In een gesprek met de rekenkamer is aangegeven dat er binnen de ambtelijke regiegroep een cultuur bestaat waarin partijen elkaar aanspreken op de (voortgang van) maatregelen van BBB. Dit effect blijkt volgens de geïnterviewden redelijk hoog. Daarnaast wordt aangegeven dat er tussen de partijen een hoge 'gun-factor' bestaat. De regiegroep komt soms maandelijks, soms zes wekelijks bijeen. Niet alle projectleiders van de maatregelen zijn vertegenwoordigd in deze regiegroep. In de stuurgroep spreken de partners elkaar ook aan. Deze manier van samenwerken en gezamenlijk verantwoordelijkheidsgevoel is als positief ervaren. Een voorbeeld hiervan is dat de provincie, SRE en B5 gezamenlijk één concept maatregelenpakket hebben ingediend voor BB.

#### *Projectgroep Beter Benutten Brabant*

De inhoudelijke aansturing gebeurt door de projectgroep BBB. De projectgroep bestaat uit een ambtenaar van lenM, RWS, SRE en de provincie en een vertegenwoordiger van NXP. De projectgroep is nevenschikt aan de ambtelijke regiegroep en valt ook onder eindverantwoordelijkheid van de programmamanager. In de projectgroep treedt RWS op als procescoördinator. De projectgroep ziet samen met de programmamanager toe op de uitvoering van de maatregelen, op het sluiten van package deals, het informeren van het trio over de voortgang en stand van zaken. Daarbij kijkt zij ook naar versterking van het maatregelenpakket en zorgt zij ervoor dat startbeslissingen tijdig kunnen worden genomen.

Gevraagd naar de verantwoordelijkheid voor voortgangsrapportages blijkt dat de provincie binnen de projectgroep samen met RWS Noord-Brabant de voortgangsrapportages opstelt. RWS is daarbij de trekker, conform de verantwoordelijkheidslijnen in de Bereikbaarheidsverklaring. De informatie voor de voortgangsrapportages (2x per jaar) wordt aangeleverd door de partij die trekker is van de maatregel (zie hieronder). Het leveren van de input voor de voortgangsrapportages is opgenomen in de Bereikbaarheidsverklaring en als subsidievoorwaarde opgenomen in de subsidiebeschikking BDU. De provincie stelt

---

<sup>15</sup> Tot de zomer van 2012 (alle startbeslissingen zijn dan genomen) schuift ook de programmadirecteur BB van lenM aan.



vervolgens samen met RWS de voortgangsrapportage op over de regio Brabant die naar de stuurgroep gaat en via RWS naar lenM. Voor de uitvoeringsfase is RWS als uitvoeringsorganisatie van lenM primair aanspreekpunt voor de regionale partners.

Vanuit de provincie is aangegeven dat zij binnen BBB een rol als voortgangsbewaker heeft. In het Brabants MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) 2014-2018 (maart 2014) wordt aangegeven dat de algemene sturing van BBB plaatsvindt door de provincie. In de jaarstukken 2013 van de provincie wordt gesteld dat de provincie een belangrijke rol als regionaal coördinator van BBB heeft.

Vanuit de provincie is aangegeven dat er binnen BBB verder geen sprake is van een hiërarchische structuur; de programmamanager heeft geen hiërarchische relatie met de projectleiders van de maatregelen en heeft daarmee geen direct sturingsinstrument. De programmamanager heeft, zo werd daarbij gesteld, vooral een coördinerende rol en kan alleen via bestaande besturingslijnen de projectleiders van de maatregelen benaderen. Verder werd aangegeven: “Hierdoor waren er grenzen aan de grip die de provincie kon hebben op de prioritering van de uitvoering van maatregelen bijvoorbeeld binnen een bepaalde gemeente. Wel was er een opschalingsafpraak. De programmamanager schaalde bij problemen op via de directeur en/of bestuurder van de provincie met de directeur/bestuurder van de trekkende partij.”

#### *Trekkers*

Per maatregel is een trekker benoemd. Na ondertekening van het plan van aanpak is de trekker van de maatregel gemachtigd om deze verder zelf uit te (laten) voeren (zoals in het plan van aanpak omschreven). De trekker/uitvoerende organisatie is verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel (binnen het gestelde budget en tijdpad), alle outcome-metingen en periodieke voortgangsinformatie over in elk geval in- en output aan het bestuurlijk trio. Op het moment dat er wijzigingen nodig zijn, moet men altijd, met ambtelijk advies, terug naar de stuurgroep die bevoegd is om een beslissing te nemen.

In een tussentijdse procesevaluatie uitgevoerd door Berenschot in december 2012 wordt het volgende geconcludeerd: “De uitvoering is belegd bij de uitvoerende partijen, het programmateam (de projectgroep) is daarin faciliterend. De uitvoering wordt daarmee naar ons oordeel teveel ‘op afstand’ van het programma geplaatst. Het risico is dat de maatregelen vervallen tot losse projecten van de uitvoerende partijen. De verbinding met het programma verdwijnt en ook de druk op de voortgang en mogelijkheden om vanuit het programma bij te sturen.”

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van de trekkers van de door de rekenkamer onderzochte maatregelen.

Soort maatregel	Maatregel	Trekker
Vraag	Fietsstimulatieprogramma	Provincie
	Spitsmijden A2	SRE
Weg(infra)	Aansluiting Kempenbaan Tilburg	Gemeente Tilburg
	Quick win knooppunt Paalgraven	Provincie
OV/Spoor/P&R	Uitbreiding P&R Maarheeze	Gemeente Cranendonck & SRE
	Fietsenstallingen station Breda	Gemeente Breda
DVM	Mobiliteitsmanagement A50 Veghel	Provincie
	Regelscenario A270 Nuenen	Provincie
	Regelscenario N69	Provincie
	Regelscenario Tilburg-centrum	Gemeente Tilburg
	Regelscenario Efteling	Provincie
	Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch	Gemeente 's-Hertogenbosch
ITS	Multimodale reisinformatie	Provincie
	Derde tender in-car	SRE
	Spookfiles A58	Provincie
Binnenvaart	Zuid Willemsvaart/Wilhelminakanaal	RWS

Brabant is trekker bij een aantal in het landelijke proces opgenomen ITS-maatregelen, omdat de provincie naar eigen zeggen op innovatie heeft ingezet (Noord-Brabant wil topregio blijven op gebied van kennis en innovatie).

De rekenkamer constateert dat bij twee van de 16 onderzochte maatregelen onduidelijkheid bestond over de vraag wie de trekker van de maatregel is (zie hoofdstuk 3). Zie voor meer informatie over de verdeling van de verantwoordelijkheden en betrokken partijen bij de onderzochte maatregelen ook hoofdstuk 3.

## 2.3 Financiering

Zoals reeds aangegeven, bekostigen het Rijk en de regio gezamenlijk BBB en is bij de financiering de voorwaarde dat de regio minimaal 30 à 50% bij dient te dragen in de kosten van het gehele pakket. Het Rijk draagt daarmee 50 tot 70% bij. In een gesprek is tegenover de rekenkamer aangegeven dat de verdeling 50% Rijk - 50% regio is.

In het BO-MIRT van november 2011 en in de Bereikbaarheidsverklaring is de bijdrage van het Rijk vastgesteld op € 41,3 miljoen (57%) en die van de regio op € 31,5 miljoen (43%). Op het Platform Beter Benutten wordt nagenoeg in lijn daarmee gemeld dat het totale Brabantse pakket € 71 miljoen kost, waarvan de regio ruim € 30 miljoen bijdraagt.<sup>16</sup> Na ondertekening van de verklaring zijn er nog enkele

<sup>16</sup> www.beterbenutten.nl geraadpleegd medio 2014 en december 2014.

wijzigingen geweest die van invloed zijn geweest op de financiële omvang van BBB. Zo zijn er bijvoorbeeld twee projecten toegevoegd met een totale omvang van € 29 miljoen.

In de voortgangsrapportage ‘Rapportage Monitoring & Evaluatie, najaar 2012, Regio Brabant’ van RWS/lenM<sup>17</sup> wordt aangegeven dat het financiële volume is toegenomen tot € 100 miljoen. In de informatiebrief van het BO-MIRT van 15 november 2012 wordt gesproken over € 101,8 miljoen, waarvan € 53,6 miljoen van het Rijk (53%) en € 48,2 miljoen van de regio (47%). In de Jaarstukken 2012 van de provincie Noord-Brabant wordt aangegeven dat de totale kosten ruim € 102 miljoen bedragen, waarvan het Rijk 52% en de regio 48% bijdraagt. In het Brabants MIT 2014-2018 (maart 2014) wordt gesproken over een beschikbaar budget in 2014 van € 101,38 miljoen, waarvan € 35,93 miljoen Rijk (35%) en € 65,45 miljoen regio (65%) (provincie € 3,66 miljoen).<sup>18</sup> In de bijlage bij dit BMIT worden daarvan afwijkende bedragen genoemd, maar deze komen wel overeen met de bedragen zoals genoemd in de informatiebrief BO-MIRT van 15 november 2012. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt over € 100,1 miljoen inclusief BTW gesproken en exclusief BTW worden de bedragen € 80,7, € 82,6 en € 87,1 miljoen vermeld.<sup>19</sup> In de meest recente voortgangsrapportage M&E (najaar 2014) wordt inclusief BTW aangegeven dat het voorziene budget uit BO-MIRT 2011 € 90,8 miljoen betrof, waarvan € 48,1 miljoen Rijk (53%) en € 42,7 miljoen regio (47%) en dat de financiële omvang op basis van ondertekende plannen van aanpak in najaar 2014 € 87,6 miljoen is, waarvan € 38,5 miljoen Rijk (44%) en € 49 miljoen regio (56%).

De bijdrage van het Rijk aan BB is vastgelegd in de BDU verkeer en vervoer welke een specifieke uitkering/geoordekt budget aan onder andere provincies en stadsregio's is, waarmee zij de exploitatie van regionale projecten op het gebied van onder meer infrastructuur kunnen financieren. Het Rijk heeft de voor BBB gelabelde BDU deels aan de provincie en deels aan SRE overgemaakt. Uit mailwisseling tussen onder andere de programmamanager BBB en juridisch adviseurs van de provincie blijkt dat de regio navraag heeft gedaan over de juiste financiële gang van zaken. De rijksbijdrage is door lenM vastgelegd via de door lenM ondertekende Bereikbaarheidsverklaring en plannen van aanpak. Opgemerkt wordt dat lenM plannen van aanpak als startbesluit/beschikking ziet, waarmee de bestemming van de middelen een gegeven is. Voor alle maatregelen zijn plannen van aanpak ondertekend, waarmee de financiële inbreng door de verschillende partners formeel is geregeld/vastgesteld.

---

<sup>17</sup> In het vervolg van dit rapport worden deze rapportages aangeduid als voortgangsrapportage M&E.

<sup>18</sup> Vanuit de provincie is aangegeven dat het BMIT geen verplicht verantwoordingsmiddel van GS aan PS is, maar een informatief document bestemd voor kennisgeving aan de buitenwereld.

<sup>19</sup> Het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 betreft een intern document van de provincie en geen formeel verantwoordingsdocument, dat, zoals de provincie zelf aangeeft, “slechts als onderligger voor de vierde voortgangsrapportage M&E diende”. Ook merkt de provincie op dat aan deze rapportage geen conclusies zijn te verbinden.

De provincie heeft haar BDU-gelden vervolgens via subsidietoekenning (beschikkingen) over de maatregelen verdeeld conform de plannen van aanpak. Financiële en juridische dekking voor deze subsidies 'van de provincie' is gewaarborgd via de Bereikbaarheidsverklaring.<sup>20</sup>

De provincie en SRE moeten verantwoording aan het Rijk afleggen over de besteding van hun BDU-middelen. De verantwoording is geregeld in de Financiële-verhoudingswet en gebeurt sinds 2006 volgens de sisa-systematiek (single information, single audit). De provincie en SRE leveren op één moment per jaar informatie aan het Rijk (si) en het Rijk steunt op de accountantscontrole van de lokale overheden bij het verifiëren van de rechtmatigheid van de bestedingen (sa). Dit betekent voor BBB dat de rechtmatigheid van de bestede BDU-gelden door de accountant van de provincie of SRE, in het geval BDU van SRE is ingezet, wordt gecontroleerd. Over de BDU-middelen van de provincie wordt door de provincie verantwoording afgelegd in een bijlage bij de jaarstukken die door PS worden vastgesteld.

Eén van de subsidievoorwaarden van de provincie bij het doorsluizen van de rijksbijdrage BB (BDU) is dat voor alle communicatie met betrekking tot het project bekend moet worden gemaakt dat het project mede mogelijk is gemaakt door een subsidie van de provincie Noord-Brabant.<sup>21</sup> De rekenkamer merkt hierbij op dat de provincie daarvoor een subsidiebeschikking maakt, verantwoordingsinformatie moet aanleveren en een accountantscontrole op de bestedingen moet laten uitvoeren. Zie ter illustratie de figuur op de volgende pagina, waarbij overigens geldt dat de provincie geen eigen middelen beschikbaar heeft gesteld.

---

<sup>20</sup> Het document genummerd C2108532 uit Corsa, het Document Management Systeem van de provincie.

<sup>21</sup> Bijvoorbeeld Corsa: C2109254.



Bron: <https://facebook.com/KempenbaanTilburg>

Als een maatregel (deels) niet doorgaat of er geld overblijft omdat de uitvoering minder kost dan geraamd, is er sprake van vrijvallende middelen. Zo is er bijvoorbeeld geld overgebleven bij de vervallen maatregelen Regelscenario A270 en N69 en is de verwachting van de provincie dat bij de maatregel Fietsstimulatieprogramma geld over zal blijven. In de Bereikbaarheidsverklaring zijn regels afgesproken over vrijvallende middelen. De vrijvallende middelen die rijksbijdrage betreffen blijven beschikbaar voor BBB. Met IenM is afgesproken dat dit geld ten eerste beschikbaar is voor het compenseren van de 'BTW-beslissing' (zie voor een toelichting de volgende alinea; vooralsnog is dat, zo is vanuit de provincie aangegeven, bij één project aan de orde geweest) en gegronde tekorten bij andere maatregelen in het programma en daarna is het geld beschikbaar voor maatregelen op de reservelijst van BBB, mits deze voor eind 2014 zijn gerealiseerd. Als er dan nog een restant is, mag dit gebruikt worden voor het programma BBB 2.0. De voorwaarde van 50%-50% financiering blijft gehandhaafd, zo is tegenover de rekenkamer aangegeven. In de Bereikbaarheidsverklaring is nog een extra mogelijkheid opgenomen die niet door de provincie is genoemd: er wordt een voorstel ingediend om het geld in te zetten voor een vergelijkbare maatregel (vraagbeïnvloeding, fiets, infra). Het oplossingsvoorstel voor de vrijvallende middelen moet aan het trio of de gemandateerde stuurgroep worden voorgelegd ter besluitvorming.

Vanuit de provincie is aangegeven dat toen BB al liep het ministerie van Financiën heeft besloten dat de BTW niet uit de rijksbijdrage betaald mag worden. De regio (provincie of SRE) ontvangt de rijksbijdrage (BDU) exclusief BTW, omdat het Rijk de BTW moet afdragen aan het BTW-compensatiefonds. De regio kan de BTW declareren bij dit fonds. Op deze wijze wordt het budget voor BBB uiteindelijk toch inclusief BTW. In de plannen van aanpak van vijf van de onderzochte maatregelen wordt uitgegaan van het budget inclusief BTW. Door de BTW-beslissing van het ministerie dient de rijksbijdrage exclusief 19% BTW te zijn. Uit een vergelijking tussen de genoemde bedragen inclusief BTW in deze plannen van aanpak en het document Voortgang regio Brabant van 14 maart 2014 waarin de bijdragen in- en exclusief BTW worden genoemd, blijkt dat de bijdragen van de andere partijen in- en exclusief BTW hetzelfde zijn.

Gevraagd naar de financiële bijdrage van de provincie zelf aan de maatregelen (dus niet via BDU) geeft de provincie aan dat deze onder verschillende lopende programma's vallen. Zo valt de bijdrage aan de maatregel Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch bijvoorbeeld voor een gedeelte onder het uitvoeringsprogramma DVM en het Fietsstimulatieprogramma onder het project Fiets in de Versnelling. De budgetten voor de meeste maatregelen waren, zo werd aangegeven, "al gereserveerd in deze provinciale programma's. De besluitvorming over de meeste budgetten had dan ook al plaatsgevonden bij de vaststelling van deze programma's". Via vaststelling door PS van de betreffende begrotingen zijn de provinciale middelen beschikbaar gesteld. Ook als BBB er niet was geweest, zouden deze maatregelen dus sowieso uitgevoerd worden, maar wel later zo werd gesteld. Alleen voor de maatregel Quick win knooppunt Paalgraven was nog geen budget geregeld. De controle op de rechtmatigheid van de besteding van de provinciale middelen ligt bij de accountant van de provincie. De provincie heeft aangegeven dat provinciaal geld voor een maatregel ook weer deels afkomstig kan zijn van het Rijk; de stapeling van rijks gelden is toegestaan, maar wel tot een maximum van 50%. Als er sprake is van een rijksbijdrage van een ander project dan moet dit in het plan van aanpak worden weergegeven. De provincie noemde als voorbeeld Fietsenstallingen Breda. De rekenkamer merkt daarbij op dat dat niet uit het plan van aanpak blijkt. Bij de maatregel P&R Maarheeze is daarvan wel sprake.

Voor de door de rekenkamer onderzochte maatregelen geldt dat deze gefinancierd worden door twee of meer partijen. Een uitzondering daarop is het Regelscenario Efteling dat in zijn geheel wordt gefinancierd door de provincie. Dit is het gevolg van het uit elkaar trekken van de oorspronkelijke maatregel Regelscenario Tilburg-Centrum/Efteling waarbij de rijksbijdrage in zijn geheel naar Tilburg-Centrum is gegaan (zie ook hoofdstuk 3). De trekker van de maatregel is, zoals eerder opgemerkt, verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel onder andere binnen het gestelde budget. In de tabel op de volgende pagina wordt voor de onderzochte maatregelen een overzicht gegeven van het voorziene budget exclusief

BTW per bijdragende partij zoals opgenomen in het plan van aanpak.<sup>22</sup> In de tabel is de partij die trekker is 'grijs gearceerd'. Onder het kopje 'Rest' vallen gemeenten, SRE, bedrijven, ProRail, RWS of rijksbijdrage uit andere programma's of is sprake van een tekort. In hoofdstuk 3 wordt per maatregel aangegeven welke partijen het betreft. De rekenkamer stelt vast dat in verschillende documenten niet altijd dezelfde bedragen worden genoemd voor het voorziene budget uit het plan van aanpak (zie hoofdstuk 3 voor voorbeelden).

Soort maatregel	Maatregel	Voorziene bijdrage in € exclusief BTW			
		Rijk	Provincie	Rest	Totaal
Vraag	Fietsstimulatieprogramma	1.932.773 <sup>1</sup>	500.000		2.432.773
	Spitsmijden A2	285.714 <sup>1</sup>		340.000	625.714
Weg(infra)	Aansluiting Kempenbaan Tilburg	462.185		1.286.384	1.748.569
	Quick win knooppunt Paalgraven	420.000	128.000	191.000	739.000
OV/Spoor/P&R	Uitbreiding P&R Maarheeze	86.000	110.000	184.000 <sup>2</sup>	380.000
	Fietsstallingen station Breda	2.900.000		4.500.000 <sup>3</sup>	7.400.000
DVM	Mobiliteitsmanagement A50 Veghel	60.750 <sup>1</sup>		75.000 <sup>4</sup>	135.750
	Regelscenario A270 Nuenen	45.000	53.500		98.500
	Regelscenario N69	70.000 <sup>5</sup>	97.000		167.000
	Regelscenario Tilburg-centrum	294.000	70.000	86.000	450.000
	Regelscenario Efteling		176.500		176.500
	Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch	799.000	188.000	613.000	1.600.000
ITS <sup>6</sup>	Multimodale reisinformatie	1.128.001	152.000	622.000	1.900.000
	Derde tender in-car	882.353 <sup>1</sup>	225.000	1.725.000	2.832.353
	Spookfiles A58 <sup>6</sup>	9.819.790	1.214.173	5.950.023	16.983.986
Binnenvaart	Zuid Willemsvaart/Wilhelminakanaal	RWS 5.508.000 <sup>1</sup>	7.943.000	3.257.000	16.708.000
Totaal	Afgerond op miljoenen	25.000.000	11.000.000	19.000.000	54.000.000

<sup>1</sup> Plan van aanpak geeft bedragen inclusief BTW; In verband met vergelijkbaarheid is de in de tabel gepresenteerde rijksbijdrage exclusief BTW (in het algemeen uit document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014).

<sup>2</sup> Inclusief € 90.000 rijksbijdrage Groei op het spoor.

<sup>3</sup> Inclusief € 3.500.000 ProRail.

<sup>4</sup> Bedrijven.

<sup>5</sup> Document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 geeft € 56.700 exclusief BTW.

<sup>6</sup> Plan van aanpak 2013.

### *Inzicht in werkelijk gemaakte kosten*

Vanuit de provincie is aangegeven dat men pas in het voorjaar van 2015 de eindresultaten qua financiën weet. Ook wat betreft de stand van zaken van de uitgaven tot nu toe kunnen de geïnterviewden nog niet zo veel zeggen. Aangegeven wordt dat de cijfers die nu bekend zijn, 'zachte' cijfers zijn. Dit is, zo is

<sup>22</sup> Als het budget in het plan van aanpak alleen inclusief BTW is weergegeven dan is het bedrag van de rijksbijdrage niet overgenomen maar is in de tabel de rijksbijdrage exclusief BTW vermeld.

aangegeven, inherent aan de gekozen afrekenmethodiek waarbij de werkelijke uitgaven pas na ontvangst van de eindverantwoordingen bekend zullen worden.

In onderstaande tabel wordt voor de onderzochte maatregelen een overzicht gegeven van de (inschatting van de) werkelijk gemaakte kosten eind 2014. Alleen voor de twee vervallen maatregelen (Regelscenario A270 en Regelscenario N69) zijn de daadwerkelijk gemaakte kosten, de gerealiseerde uitgaven, bekend. Van de onderzochte maatregelen die gereed zijn (Fietsstimulatieprogramma, Spitsmijden A2 en Regelscenario Efteling), is alleen voor het Regelscenario Efteling in een voortgangsrapportage informatie vastgelegd over de gerealiseerde uitgaven. Dit betreft een inschatting van de gerealiseerde uitgaven. Zie hoofdstuk 3 voor meer gedetailleerde informatie.

Soort maatregel	Maatregel	Stand van zaken werkelijk gemaakte kosten eind 2014 in € exclusief BTW			
		Rijk	Provincie	Rest	Totaal
Vraag	Fietsstimulatieprogramma <sup>1</sup>				+/- 1.200.000
	Spitsmijden A2				
Weg(infra)	Aansluiting Kempenbaan Tilburg				
	Quick win knooppunt Paalgraven				
OV/Spoor/P&R	Uitbreiding P&R Maarheeze <sup>2</sup>		54.656	167.953 <sup>5</sup>	222.609
	Fietsenstallingen station Breda				
DVM	Mobiliteitsmanagement A50 Veghel				
	Regelscenario A270 Nuenen <sup>3</sup>	7.015	8.235		15.250 <sup>6</sup>
	Regelscenario N69 <sup>3</sup>	7.015	8.235		15.250 <sup>6</sup>
	Regelscenario Tilburg-centrum <sup>1</sup>				450.000
	Regelscenario Efteling <sup>4</sup>		176.830		176.830
	Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch				
ITS	Multimodale reisinformatie <sup>1</sup>	+/- 1.000.000	152.000	onbekend	Binnen budget
	Derde tender in-car				
	Spookfiles A58				
Binnenvaart	Zuid Willemsvaart/Wilhelminakanaal				

<sup>1</sup> Betreft verwachting/benadering realisatie door provincie in een gesprek aangegeven.

<sup>2</sup> Betreft slechts één van de twee onderdelen. Dus nog niet de totaalkosten.

<sup>3</sup> Vervallen maatregel.

<sup>4</sup> Verwachting realisatie.

<sup>5</sup> Inclusief € 93.750 rijksbijdrage Groei op het spoor.

<sup>6</sup> Bedragen uit eindafrekening. In document Voortgang regio Brabant wordt alleen het totaalbedrag genoemd (A270: € 13.750 en N69: € 16.750). Dit wijkt af van het bedrag in de eindafrekening. Voor N69 geldt dat het totaalbedrag in de subsidievaststelling wel € 15.250 is, maar wordt afwijkend voor het Rijk € 6.252,50 en voor de provincie € 8.998 genoemd.

In een gesprek is tegenover de rekenkamer aangegeven dat de verhouding tussen financiering Rijk-regio niet verandert door het afvallen en toevoegen van maatregelen gedurende de uitvoering van BBB. Alleen bij het ophogen van de



regionale bijdrage door bijvoorbeeld provincie of gemeente zoals bij de maatregel Quick win knooppunt Paalgraven wijzigt de verhouding, zo is aangegeven. De verwachting van de provincie is dat de financiële verhouding Rijk-regio voor het gehele pakket gemiddeld 50%-50% zal blijven. Wanneer de eindresultaten qua financiën bij de provincie bekend zijn (naar verwachting voorjaar 2015), zal ook het gerealiseerde percentage cofinanciering van de regio bepaald kunnen worden.

## 2.4 Stand van zaken uitvoering

In een gesprek heeft de rekenkamer de provincie gevraagd naar de resultaten van BBB. De geïnterviewden geven aan dat inzicht in de outcome (filereductie gemeten in vvu, groei op spoor en openbaar vervoer accommoderen) van het totale maatregelenpakket pas na realisatie van de maatregelen bekend wordt. Daarnaast wordt gesteld dat men over de stand van zaken van de gerealiseerde output, evenals voor de financiën (zie paragraaf 2.3), nog niet zo veel kan zeggen. Voor inzicht in de gerealiseerde output en werkelijk gemaakte kosten wordt verwezen naar de voortgangsrapportages.

Het meest recente overzicht van de behaalde resultaten van alle maatregelen is te vinden in het Tweede Effectoverzicht Beter Benutten Regio Brabant (november 2014) van IenM. Voor wat betreft de stand van zaken van de voortgang meldt deze factsheet dat van de 21 maatregelen (per half augustus) vier maatregelen volledig gereed zijn. 13 maatregelen zijn voor meer dan 60% gereed. In de vijfde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2014) van RWS/IenM wordt ook gesteld dat 4 maatregelen gereed zijn (100%), maar daar wordt gesproken van 15 maatregelen die 60-99% gereed zijn. Drie van de vier maatregelen die volledig gereed zijn vallen binnen de door de rekenkamer onderzochte maatregelen. Voor deze maatregelen worden in de factsheet als belangrijkste (tussen)resultaten gepresenteerd:

- Fietsstimulatieprogramma: 2.300 verkochte E-bikes en 5 miljoen gefietste kilometers;
- Spitsmijden A2: 418 autoforensen bereikt, 70 spitsmijdingen per werkdag gerealiseerd;
- Regelscenario Efteling: 67 keer regelscenario ingezet.

In de factsheet staat verder: “binnen de regio Brabant hebben met name de maatregelen Spitsmijden A2 Den Bosch - Eindhoven en het project B-riders<sup>23</sup> gezorgd voor verkeerseffecten en gedragsverandering. Naast de 70 spitsmijdingen per werkdag die het Spitsmijden A2 project heeft gerealiseerd, heeft met name het project B-riders een belangrijke bijdrage geleverd aan gedragsverandering in de regio Brabant.”

---

<sup>23</sup> Fietsstimulatieprogramma.

In de begroting 2014 van de provincie wordt aangegeven dat verwacht wordt dat in 2013 10% van BBB is gerealiseerd, in 2014 95%, in 2015 98% en in 2016 100%.

In hoofdstuk 3 wordt per onderzochte maatregel ingegaan op de realisatie tot nu toe. Daaruit blijkt dat bij een aantal maatregelen vertraging is opgetreden. Vier van de onderzochte maatregelen zullen in 2015 of later worden opgeleverd.

Onderstaande tabel toont voor alle onderzochte maatregelen de oorspronkelijke planning en aangepaste planning of realisatie.

Maatregel	Oorspronkelijke planning	Aangepaste planning of realisatie
Fietsstimulatieprogramma	- Fietsen tot eind oktober 2014 - M&E af eind december 2014	- Fietsen tot eind december 2014 - M&E af eind april 2015
Spitsmijden A2	Uitvoering juni 2012 - 31 december 2013	Gerealiseerd in 2013
Aansluiting Kempenbaan Tilburg	Start eerste kwartaal 2014 - gereed derde kwartaal 2014	Start juli 2014 - gerealiseerd september 2014
Quick win knooppunt Paalgraven	Realisatie september 2014	Verwachte realisatie december 2014
Uitbreiding P&R Maarheeze	- Extra parkeerplaatsen; juni-september 2012 - Verbetering aansluiting bus-trein; september 2012-februari 2013	- In ieder geval augustus 2013 gerealiseerd - Onbekend
Fietsenstallingen station Breda	Eind 2014	Einddatum bepaald op 1 januari 2016 Realisatie verwacht juli 2016
Mobiliteitsmanagement A50 Veghel	Uitvoering tot 1 september 2014	Uitvoering tot en met vierde kwartaal 2014
Regelscenario A270 Nuenen	Uitvoering starten april 2013	Augustus 2013 geannuleerd
Regelscenario N69	Gereed juli 2013	Augustus 2013 geannuleerd
Regelscenario Tilburg-Centrum	Gereed vierde kwartaal 2014 (1 oktober 2014)	1 januari 2015
Regelscenario Efteling	Augustus 2011 - 31 december 2014	In 2013 wordt gesteld: gerealiseerd in 2012, maar in 2014 wordt opgemerkt vertraagd met half jaar naar vierde kwartaal 2014
Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch	1: 1 oktober 2013 2: 1 juni 2013 3: 1 juni 2014 4: start 1 februari 2013	1: september 2013 2: na juli 2014 3: na juli 2014 4: gerealiseerd (datum onbekend)
Multimodale reisinformatie (ITS)	Maart 2014	Grotendeels gerealiseerd in ieder geval juli 2014
Derde tender in-car (ITS)	31 december 2014	Onbekend, wel vertraging > september 2014 is testperiode van start gegaan
Spookfiles A58 (ITS)	Gereed minimaal eind 2016, uiterlijk eind 2018	Geen aanpassing
Zuid-Willemsvaart	December 2014	2015

In de eerder genoemde procesevaluatie van Berenschot werd eind 2012 de volgende verwachting gegeven: “Tegelijkertijd is de conclusie dat de maatregelen naar alle waarschijnlijkheid niet allemaal in 2014 gerealiseerd zullen zijn. De doorlooptijd van de infrastructurele maatregelen is onzeker, vanwege de planprocedures die doorlopen moeten worden. Van de ITS-maatregelen kan nu al met enige zekerheid worden vastgesteld dat deze niet voor 2015 uitgevoerd zullen zijn. Het valt ons op dat de druk die er was in de afgelopen periode, voor de uitvoering niet in dezelfde mate wordt gevoeld (de buit is al binnen). Vertraging en het niet realiseren van de uitvoering in 2014 lijkt niet als problematisch ervaren te worden (de ervaring is dat dat toch geen consequenties heeft). Het ontbreekt naar ons oordeel aan een positieve prikkel of stok achter de deur om de druk op de uitvoering te houden.” Voor de onderzochte ITS-maatregel Multimodale reisinformatie is vanuit de provincie aangegeven dat de databank, die landelijk beschikbaar moest worden gesteld en randvoorwaardelijk was voor de uitvoering van deze maatregel, vertraging had opgelopen. In 2013 is druk uitgeoefend om deze beschikbaar te krijgen (zie ook paragraaf 3.13).

Uit de voortgangsrapportages M&E Totaal Programma van RWS/lenM blijkt dat voor alle regio's al snel na de start van het programma duidelijk werd dat de kans groot was dat niet alle maatregelen tijdig, zijnde voor eind 2014, zouden worden gerealiseerd. Gaandeweg de uitvoering werd dit bewaarheid en versterkt. lenM heeft begrip voor de uitloop en heeft deze ook in een aantal gevallen, soms al bij het plan van aanpak, toegestaan.

Vanuit de provincie is eveneens aangegeven dat de bij ITS-maatregelen toegepaste nieuwe en innovatieve manier van samenwerking (PCP) vooralsnog erg succesvol lijkt.

## **2.5 Informatievoorziening (PS)**

### *Voortgangsrapportages*

De provincie rapporteert richting lenM door middel van voortgangsrapportages per maatregel over:

- het initiële voorziene budget (verdeeld over de financiers), het kasritme en het beschikbaar gestelde budget inclusief wijzigingen;
- het beoogd resultaat, geplande opleverdatum, de mate waarin de output is gerealiseerd (in categorieën 0-20% - 100%), toelichting en gerealiseerd resultaat;
- opmerkingen/bijzonderheden;
- risico's.

De rekenkamer merkt op dat in de tot dan toe werkelijk gemaakte kosten in de meeste gevallen geen inzicht wordt gegeven en het gerealiseerd resultaat vaak output betreft die nog niet gerealiseerd is (maar beoogd). Het betreft een uitzonderingenrapportage: als het loopt dan hoeft er niets gemeld te worden, zo is vanuit de provincie aangegeven. Voor deze rapportage heeft lenM landelijk een

format beschikbaar gesteld. De provincie stelt de rapportage op op basis van informatie van de trekkers van de maatregelen. De rapportage die de rekenkamer van de provincie heeft ontvangen (Voortgang regio Brabant 14 maart 2014) is een intern document dat als onderligger heeft gediend voor de voortgangsrapportage M&E van voorjaar 2014. Deze is niet openbaar beschikbaar en ook niet aan PS toegezonden.

In het plan van aanpak M&E (13 juni 2012) wordt voor BBB gemeld dat monitoring (dataverzameling) en evaluatie (opstellen rapportages) in drie onderdelen gebeurt: voortgang, effecten (outcome) en proces (samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven). Uitgaande van dit plan van aanpak zou “ieder half jaar een monitoringsrapportage ter beschikking komen; het ene halfjaar met een overzicht van de voortgang (input en output) en in het afgelopen halfjaar bemeten maatregelen, het andere halfjaar een volledige rapportage inclusief de generieke outcome (verkeerskundige effecten, gedragsverandering, gebruikerstevredenheid, gebruik, verklarende variabelen)”.

Als belangrijkste risico's op het terrein van M&E worden genoemd:

- dat geen uitspraak over de effectiviteit kan worden gedaan als gevolg van het niet beschikbaar zijn van data (60% kans);
- onvoldoende representatief zijn van metingen (60% kans);
- onvoldoende budget voor uitvoeren M&E (30% kans)
- onduidelijkheid over rolverdeling evaluatie tussen projectleiders en projectteam M&E (30% kans).

Voor deze risico's zijn in het plan van aanpak beheersmaatregelen geformuleerd.

In de praktijk is aan deze rapportages invulling gegeven via de halfjaarlijkse voortgangsrapportage M&E en twee factsheets. De voortgangsrapportage verschijnt sinds najaar 2012 en gaat per regio en voor het totale programma in op de input, output en planning van de maatregelen. RWS stelt als trekker deze rapportages op, waarin wordt gerapporteerd over:

- voortgang financiële omvang per financier en per modaliteit;
- ontwikkeling planning kasritme voor het gehele maatregelenpakket;
- ontwikkeling aantal maatregelen per modaliteit;
- overzicht planning hoeveel maatregelen gereed zijn in de jaren 2012 - 2014 en daarna;
- de mate waarin de output is gerealiseerd (in categorieën 0-20% - 100%);
- top risico's.

Daarbij wordt alleen bij bijzonderheden expliciet op specifieke maatregelen ingegaan. De projectleiders van de maatregelen leveren in dit kader informatie aan RWS. Deze rapportages hebben een functie in de BDU-verantwoordingsystematiek, zijn niet openbaar beschikbaar en ook niet aan PS toegezonden.

De jaarlijkse rapportage waarin naast de in- en output zou worden ingegaan op de outcome beperkt zich in de praktijk tot met name de outcome. Deze landelijke rapportage wordt getrokken door lenM die de inhoud ervan bepaalt. De provincie heeft desgevraagd aangegeven daarop geen invloed te hebben. Op 26 november

2013 heeft lenM de eerste factsheets gepubliceerd over BB. Deze factsheets geven per regio, zo wordt daarin gesteld, “de gemeten effecten tot nu toe (peildatum 15 oktober 2013), de output van de maatregelen waar ook tusseneffect van verwacht mag worden en tot slot enkele gegevens uit landelijke onderzoeken”. In de Factsheet eerste effecten beter benutten regio Brabant worden expliciet zeven maatregelen genoemd die naar verwachting najaar 2013 (tussentijdse) effecten kennen. Voor zes daarvan wordt opgemerkt dat het (tussentijdse) effect nog niet bekend is. Verder wordt gesteld dat er nog twee andere maatregelen in uitvoering zijn en 17 in voorbereiding. Maar welke maatregelen dit betreffen wordt niet aangegeven. De rekenkamer merkt op dat in de factsheet wordt gesteld dat inzicht wordt gegeven in de gerealiseerde output van de zeven eerder genoemde maatregelen, maar de output die daarbij wordt gepresenteerd is niet altijd gerealiseerd. Het betreft in meerdere gevallen namelijk de beoogde output. Verder wordt kort ingegaan op enkele onderzoeken voor BB naar gedrag en gebruik in algemene zin (niet specifiek voor afzonderlijke maatregelen). In november 2014 heeft lenM de tweede outcomerapportage opgesteld: Tweede Effectoverzicht Beter Benutten Regio Brabant. De eerste effectrapportage is openbaar beschikbaar, maar (nog) niet aan PS toegezonden. Toen de rekenkamer in 2014 de provincie naar factsheets uit 2013 vroeg, waren de gesprekspartners hier nog niet mee bekend. De tweede factsheet is (nog) niet openbaar beschikbaar.

Zie voor voorbeelden en verdere bevindingen uit deze drie soorten voortgangsrapportages hoofdstuk 3.

#### *Websites*

Op het Platform Beter Benutten ([www.beterbenutten.nl](http://www.beterbenutten.nl)) van lenM staat informatie en nieuws over BB in algemene zin, per regio en per thema/modaliteit. lenM bepaalt de inhoud van deze website. Voor de regio Brabant wordt op enkele maatregelen expliciet ingegaan (zoals Multimodale reisinformatie, Derde tender in-car en Spookfiles A58), andere worden alleen genoemd als maatregel.

Ook op de website van de provincie staat algemene informatie over BBB, waarbij ter illustratie drie maatregelen (Spookfiles A58, Derde tender in-car en Fietsstimulatieprogramma/B-riders) worden genoemd met een link naar algemene informatie over deze projecten zoals elders opgenomen op [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl). Verder zijn er nog websites over specifieke maatregelen, zoals [www.b-riders.nl](http://www.b-riders.nl) voor Fietsstimulatieprogramma, [www.winnenvandefile.nl](http://www.winnenvandefile.nl) voor Spitsmijden A2, [www.spookfiles.nl](http://www.spookfiles.nl) voor Spookfiles A58 en [www.mobiliteitsfabriek.nl](http://www.mobiliteitsfabriek.nl) bij Mobiliteitsmanagement A50 Veghel.

#### *Informatie subsidies/BDU*

Voor de maatregelen waaraan de provincie subsidie heeft toegekend, al dan niet BDU, geldt als subsidievoorwaarde dat de ontvangende partij twee keer per jaar (in samenwerking met een medewerker van de provincie) een voortgangsrapportage

moet opstellen (1 februari en 1 juli) en na verwachte realisatiedatum van de maatregel een financieel verslag.<sup>24</sup>

Voor informatie over de prestaties die met BDU zijn behaald, verwijst lenM in haar jaarverslag naar verantwoordingen van de lokale overheden.<sup>25</sup> Tot en met najaar 2014 bevatten de verantwoordingsdocumenten van de provincie (jaarverslagen en BMIT) in het algemeen geen expliciete informatie over de prestaties van de BBB-maatregelen. Alleen in de jaarstukken 2013 staan enkele prestaties genoemd. De provincie merkt hierbij op dat veel maatregelen nog doorlopen in 2014 en informatie over de prestaties pas in de loop van 2014 of voorjaar 2015 beschikbaar zal zijn. De minister zal najaar 2015 verantwoording aan de Tweede Kamer afleggen over BB.

*PS*

Gevraagd naar de informatievoorziening aan PS is vanuit de provincie aangegeven dat PS:

- aan het begin van het programma over BBB zijn geïnformeerd via de folder 'Programma Beter Benutten Brabant Excellente bereikbaarheid als voorwaarde voor economische ontwikkeling' uit 2012;
- het Brabantse MIT ontvangen waarin wordt ingegaan op BBB;
- jaarlijks de informatiebrief BO-MIRT ontvangen met daarin een terugkoppeling BBB;
- via de planning- en controlcyclus (begroting en jaarstukken inclusief sisa-bijlage) worden geïnformeerd.

In de folder BBB uit 2012 wordt in algemene zin ingegaan op (de opzet van) BBB. Deze is ter kennisneming aan PS aangeboden.

In het door GS vastgestelde Brabants MIT 2013-2017<sup>26</sup> (maart 2013) en 2014-2018 (maart 2014) wordt in algemene termen ingegaan op BBB en wordt globaal aandacht besteed aan enkele specifieke maatregelen (zoals de ITS-maatregelen Multimodale reisinformatie, Spookfiles en Derde tender in-car en de Zuid-Willemsvaart). Voor een overzicht van de maatregelen wordt verwezen naar [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl). De rekenkamer merkt daarbij op dat op deze site en in de links die daarbij worden gegeven geen volledig overzicht wordt gegeven van de maatregelen. Er wordt alleen voor het totaalprogramma BBB inzicht gegeven in het beschikbare (en gereserveerde) budget verdeeld over de partners. Deze informatie omvat ook de informatie/bedragen uit de Bestedingsplannen BDU die PS hebben ontvangen (zie

---

<sup>24</sup> Bijvoorbeeld Corsa: C2109254.

<sup>25</sup> Bron: Website Algemene Rekenkamer, geraadpleegd 12 juni 2014.

<sup>26</sup> Het BMIT wordt jaarlijks opgesteld en is het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP). In 2011 is de status van het BMIT gewijzigd. Deze wordt met ingang van 2011 niet meer als bijlage bij de begroting opgenomen, maar wordt afzonderlijk ter informatie aan PS aangeboden. Het betreft, zoals reeds eerder aangegeven, geen verplicht verantwoordingsmiddel van GS aan PS, maar een informatief document bestemd voor kennisgeving aan de buitenwereld.

twee alinea's hierna). In de projectenbijlagen van het BMIT 2014-2018 wordt aangegeven of het project een BBB-maatregel is of omvat (bijvoorbeeld DVM welke meerdere BBB-maatregelen omvat en Sluis 4,5,6 welke de BBB-maatregel Zuid-Willemsvaart betreft). Deze BMIT's zijn ter informatie aan PS aangeboden.

In de informatiebrieven over het jaarlijks BO-MIRT<sup>27</sup> (2011 tot en met 2014) wordt over het algemeen op het niveau van het programma globaal ingegaan op BB(B) en wijzigingen/ontwikkelingen (niet op resultaten). Deze brieven zijn ter kennisneming aan PS aangeboden.

In een document ter kennisneming aan de commissie Mobiliteit en Financiën (MF) van 11 september 2012 over het Bestedingsplan BDU 2013-2017 en het uitvoeringsprogramma DVM 2013-2015 worden PS geïnformeerd over de BDU-reservering BB voor 2012 van € 3.800.000. In deze notitie geven GS ook aan dat PS separaat zullen worden geïnformeerd over het programma BB. Het jaar daarop laten GS PS via een statenmededeling d.d. 10 september 2013 kennis nemen van het door GS vastgestelde BDU-bestedingsplan 2014-2019. Daarin wordt melding gemaakt van een reservering BB voor 2014 van € 250.000. Datzelfde gebeurt op 9 september 2014 maar dan voor het BDU-bestedingsplan 2015-2019, waarin melding wordt gemaakt van een reservering BB voor 2014 van € 8.774.000.

In de statenmededeling 'Fiets in de Versnelling' van 2 december 2014 (ingekomen stuk) wordt het programma BB niet expliciet genoemd, maar er wordt wel ingegaan op resultaten van B-riders welke de BBB-maatregel Fietsstimulatieprogramma betreft en er wordt ingegaan op het vervolg van BB.

In de begroting 2013 en 2014 van de provincie wordt BBB kort benoemd. In de begroting 2013 wordt in algemene termen verwezen naar enkele maatregelen en in de begroting 2014 wordt ingegaan op verwachte realisatiepercentages van het programma in 2013 tot en met 2016.

In de jaarstukken 2012 wordt bij het te bereiken effect 'Verzorgen van een betere bereikbaarheid van deur tot deur' waar BBB een bijdrage aan moet leveren gesteld: "De conclusie is dat de provincie met haar partners op koers ligt." Verder wordt daarin in algemene zin een toelichting gegeven op (de opzet van) BBB. Ook wordt gemeld dat het proefproject Spitsmijden in Brabant in 2012 nagenoeg is afgerond en zeer succesvol bleek te zijn verlopen. In het deel Burgerjaarverslag wordt kort ingegaan op de maatregel Zuid-Willemsvaart waarbij wordt aangegeven dat 16 regionale bedrijven hebben toegezegd voortaan 460 vrachtladingen per dag via de Brabantse kanalen te gaan vervoeren in plaats van over de weg.

In de jaarstukken 2013 wordt eveneens in algemene termen een toelichting gegeven op BBB. Verder wordt bij de beleidsprestatie 'Uitvoering programma Beter Benutten' opgemerkt dat deze in 2013 deels is gerealiseerd:

---

<sup>27</sup> BO-MIRT van 9 november 2011, 15 november 2012, 13 november 2013 en 13 november 2014.

- negen regionale regelscenario's uitgevoerd en ingezet. De rekenkamer stelt vast dat deze informatie niet overeenkomt met informatie in andere voortgangsdocumenten;<sup>28</sup>
  - het project Spitsmijden in Brabant is afgerond en geëvalueerd. In de gebieden waar het project is uitgevoerd (binnenstad Eindhoven en 's-Hertogenbosch) is door de deelnemers ruim de helft minder ritten in de spits gereden. De automobilisten kiezen ervoor de spits te blijven mijden;
  - ontwikkeling van de routekaart 2013-2023, welke tevens aan de minister is gepresenteerd;
  - aanbesteding project doorstroming A67: Brabant in-car III: start uitvoering project;
  - aanbesteding project spookfiles A58: start uitvoering;
  - start met de voorbereiding van de innovatieve verkeerscentrale (Automotive Slimme Mobiliteit Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility (DITCM)).
- In de paragraaf 'Heeft het gekost wat het mocht kosten' wordt opgemerkt: "Het budget voor 5 ITS projecten van het programma Beter Benutten (ca € 1 mln) is onderschreden. Dit kent meerdere verklaringen. Allereerst is het project spitsmijden A2 dat het SRE heeft uitgevoerd goedkoper uitgevallen. De provinciale bijdrage valt hiermee vrij."

Voor alle genoemde documenten geldt dat er over het algemeen niet wordt ingegaan op de stand van zaken en resultaten (output/prestaties en gemaakte kosten) van de maatregelen. Zie voor voorbeelden hoofdstuk 3. De provincie geeft aan dat de eindverantwoording over BB(B) pas in 2015 is te verwachten, omdat veel maatregelen nog in 2014 doorlopen.

In de vergaderstukken van PS 2011 tot en met 2014 en in de ingekomen stukken voor 2014 heeft de rekenkamer verder geen documenten over BBB aangetroffen. Dit komt, zo is vanuit de provincie aangegeven, omdat PS kaderstellend zijn en GS (bij)sturen op de uitvoering van de maatregelen en conform afspraken verantwoording aan PS plaatsvindt via de planning- en controlcyclus.

Op 25 april 2014 heeft de commissie MF op voorstel van de gedeputeerde ingestemd met de organisatie van een werkbezoek van de commissie MF rond het thema 'Gedragsbeïnvloeding en Beter Benutten'. Het werkbezoek stond gepland voor 5 september 2014 en op het programma stonden een toelichting op de ITS-maatregelen Brabant in-car III en Spookfiles A58 en op Innovatie in het fietsbeleid: B-Riders (maatregel Fietsstimulatieprogramma) en BikePRINT. Vanuit de provincie is aangegeven dat de insteek van dit werkbezoek is de commissie te informeren over een deel van het Brabantse mobiliteitsbeleid dat zelden in de Staten aan bod komt omdat het veelal om uitvoeringsgerichte zaken gaat, maar desondanks van wezenlijk belang is in het kader van de bevordering van de mobiliteit in Brabant. In verband

---

<sup>28</sup> De provincie geeft in reactie op deze constatering van de rekenkamer aan dat de vervallen regelscenario's abusievelijk hierop niet in mindering zijn gebracht.



met te weinig aanmeldingen is het werkbezoek niet doorgedaan.

Op 10 oktober besluit de commissie om het werkbezoek opnieuw in te plannen en op 19 december 2014 heeft het werkbezoek plaatsgevonden.

Op 19 november 2014 werd de minister bijgepraat over de voornoemde ITS-projecten.

### 3 Bevindingen per maatregel

#### 3.1 Fietsstimulatieprogramma (NBR-2/13)

##### **Korte beschrijving maatregel<sup>29</sup>**

Onder deze maatregel hangen vier 'activiteiten':

- Coaching/Online Fietscoach: werknemers en andere automobilisten worden gestimuleerd om mee te doen met een individueel mobiliteitscoachingsprogramma. Ze worden via een Online Fietscoach app aangesproken op hun reisgedrag, hun verplaatsingspatroon wordt geanalyseerd en ze worden verleid om op een andere manier te gaan reizen (van de auto naar de fiets).
- Pedelec/E-Bike Bonus: gedragsverandering waarbij werknemers hun eigen e-bike (Pedelec) bij elkaar fietsen. Er wordt gebruik gemaakt van een in een ander project beproefd concept (Fietsen Loont). De deelnemer kan maximaal de aanschaf van de e-bike terugverdienen, waarbij het totaalbedrag is gemaximeerd op € 1.000. Als het maximumbedrag bij elkaar is gefietst, vervalt het recht op betaalde kilometers, maar kan nog wel worden deelgenomen waarbij men verder wordt gecoacht. In de spits is de vergoeding per gefietste kilometer hoger dan daarbuiten.
- Campagne: regionale promotiecampagne 'ons Brabant fietst'.
- Maatregelen in de omgeving: divers door verschillende partners.

De laatste twee onderdelen worden uitgevoerd en gefinancierd buiten BBB, maar worden wel in samenhang uitgevoerd.<sup>30</sup> Het project B-riders, met als doel om fietsen in het algemeen te stimuleren (woon-werk), komt overeen met de plannen voor de drie activiteiten Coaching, Pedelec en Campagne.<sup>31</sup>

##### **Keuze en doelstelling maatregel**

De provincie Noord-Brabant is in 2009 gestart met het project Fiets in de versnelling ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid met ambities tot 2020. Op 11 november 2011 verzochten PS om het fietsbeleid na 2013 voort te zetten. Uit de notitie *Voortzetten van het programma Fiets in de Versnelling in de jaren 2013-2015* ten behoeve van de vergadering van de commissie MF d.d. 1 juni 2012 blijkt dat twee van de voorziene projecten worden opgenomen binnen

---

<sup>29</sup> Bron: Plan van aanpak (14 juni 2012), [www.b-riders.nl](http://www.b-riders.nl) en [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl).

<sup>30</sup> In de Bereikbaarheidsverklaring wordt nog gesproken van twee afzonderlijke projecten: 02 Introductie Pedelec (vraag) en 13 Fietsstimulatieprogramma (fiets). Dit is ook het geval in het plan van aanpak M&E maar dan beide onder de modaliteit 'fiets'.

<sup>31</sup> <http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/verkeer-en-vervoer/fiets/fiets-actueel/fiets-actueel-2013/project-brid-ers-van-start.aspx>.

BBB: Pedelec en Fietsstimuleringsprogramma. Deze zijn samengevoegd in de maatregel Fietsstimulatieprogramma.

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Doelstelling coaching: reductie van 500 autoverplaatsingen in de spits per dag in Brabant, in totaal ruim 1,6 miljoen voertuigkilometers. Doelstelling pedelec: in de steden Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch maken minstens 300 automobilisten in de spits gebruik van de pedelec-regeling, in de regio Eindhoven-Helmond in totaal 450. Een reductie van 1.350 autoverplaatsingen in de spits per dag in Brabant, in totaal ruim 4,5 miljoen voertuigkilometers
Plan van aanpak M&E	'Doelstelling pedelec: Breda, Tilburg, Den Bosch: 300 automobilisten in de spits maken gebruik van de pedelec-regeling ofwel 300 auto's per stad uit de spits. Regio Eindhoven-Helmond: 450 automobilisten in de spits maken gebruik van de pedelec-regeling ofwel 450 auto's uit de spits. Doelstelling Fietsstimulatieprogramma: in iedere stad (Eindhoven, Helmond, Breda, Tilburg, Den Bosch) minimaal honderd auto's uit de spits.'
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	- Fietswinsturen 1.350 in de Brabantse steden; - 4.500 minder autokilometers.

De doelen van deze maatregel passen binnen de voor BB(B) geformuleerde doelstelling en het beleid van de provincie Noord-Brabant.

Wel is in gesprek met de rekenkamer de kanttekening geplaatst dat de doelstelling van vvu eigenlijk niet bij de fietsmaatregel past. Dit is vanuit de regio ook aan lenM kenbaar gemaakt, maar in verband met de mogelijkheid tot vergelijking met andere projecten, was het toch de wens van lenM om in deze termen te spreken. Er is daarom gekozen voor 'aantallen autoverplaatsingen', hoewel deze, zo is daarbij aangegeven, erg moeilijk zijn te voorzien. Zo kun je, zo wordt gesteld, het aantal deelnemers vermenigvuldigen met het aantal fietsritten, waarbij de assumptie is dat alle autoritten worden omgezet naar fietsritten, maar dat hoeft niet altijd het geval te zijn. De in het plan van aanpak genoemde aantallen zijn dan ook, zo wordt opgemerkt, echt een maximum en waarschijnlijk een overschatting.

In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan, uitgaande van de informatie in met name het plan van aanpak, of deze maatregel aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B). De tabel is samengesteld op basis van criteria geformuleerd door lenM en uitgangspunten die zijn opgenomen in de Bereikbaarheidsverklaring (zie ook paragraaf 2.1). Bij 'kosteneffectiviteit' wordt voor alle onderzochte maatregelen de conclusie van MuConsult gegeven.

Criteria (na '- ' zijn extra elementen uit de Bereikbaarheidsverklaring)		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling <sup>1</sup> (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten): - gericht op reductie fileknooppunt - gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt - gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied - zet in op één van de vier genoemde elementen* - gericht op één van de vijf genoemde gebieden**	Nee Ja -Ja -Ja -Ja -Ja	Zeer algemeen geformuleerd, dus geen specifiek knooppunt, knelpunt of economisch kerngebied  Mobiliteitsmanagement
Kosteneffectiviteit	Ja	Conclusie MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter) - Realiseerbaar vóór 2015	Ja -Ja	Direct
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten) - package deal	Ja -Nee	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Ja	Gehele pakket overziend
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Ja	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	Conclusie MuConsult: ja
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

<sup>1</sup> SMART: specifiek, meetbaar, afgestemd, realistisch en tijdgebonden. Het criterium van lenM luidt: SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten). De rekenkamer heeft naar beide elementen daarvan gekeken. Ze heeft beoordeeld of de doelstelling SMART is geformuleerd en daarnaast gekeken naar de bijdragen aan gesignaleerde knelpunten (zie volgende regel in de tabel). In het rapport van MuConsult is bij dit criterium gekeken of de effecten zijn gekwantificeerd, aansluiten bij de doelstellingen van de regio en in 2014 worden gerealiseerd. De rekenkamer heeft ook gekeken naar de aansluiting met andere doelstellingen en rapporteert daarover onder het kopje 'Keuze en doelstelling maatregel'.

\* 1. Verbeteren van de samenhang op hoofd- en onderliggend wegennet. 2. Verbeteren van de samenhang in en met het openbaar vervoersysteem. 3. Uitbreiden van multimodaliteit in goederenvervoer. 4. Inzetten van slimme en duurzame mobiliteit.

\*\* 1. ITS. 2. Verknopen van netwerken. 3. Mobiliteitsmanagement/het nieuwe werken. 4. Verkeersmanagement. 5. Infrastructurele maatregelen.

### Betrokken partijen

De provincie Noord-Brabant is de uitvoerende organisatie en daarmee verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. Door de provincie zelf ook wel aangeduid als ‘de trekker van de maatregel’. Daarnaast zijn betrokken: de B5, SRE en NHTV Breda (hogeschool).

De rolverdeling tussen de verschillende partijen is vastgelegd, maar daarin zijn in de loop van de tijd enkele wijzigingen doorgevoerd in verband met de gang van zaken in de dagelijkse praktijk, zo is tegenover de rekenkamer aangegeven.

Voor elk van de benoemde activiteiten heeft de provincie een projectleider aangesteld. Dit is in samenspraak met de B5-steden gegaan (soort klankbordgroep). Zij leverden vooral hulp in de beginfase. De provincie heeft (als contractpartij) een aantal opdrachten uitgezet naar externe partijen voor de daadwerkelijke uitvoering. Het gaat vooral om de communicatie, het maken van de app, helpdesk, backoffice en een bureau voor gedragspsychologie. De provincie, NHTV (die advies geeft over het beleid) en de externe partijen vormen samen het projectteam. De voortgang werd met de programmamanager BBB besproken en ook binnen het grotere project Fiets in de versnelling.

Wat betreft het projectmanagement geeft de provincie aan dat dit echt een innovatief project is. “Er zijn wel afspraken gemaakt over verantwoordelijkheden maar niet - op het niveau van dit project - over escalatiemogelijkheden. Dit laatste is volgens de provincie op een hoger niveau wel geregeld. Door het innovatieve karakter van dit project komt de provincie er gaandeweg achter waar er gaten vallen.”

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie Noord-Brabant
Verder betrokken bij uitvoering	Gemeente Breda Gemeente Tilburg Gemeente 's-Hertogenbosch Gemeente Eindhoven Gemeente Helmond NHTV Breda
Financiën	Rijk Provincie

### Bekostiging/financieel

In de twee tabellen op de volgende pagina staan de geraamde kosten voor het Fietsstimulatieprogramma uitgesplitst naar respectievelijk activiteit en partij die financieel bijdraagt.

Activiteit	Prijspeil 2012 in €
Pedelec bijdragen deelnemers	1.350.000
Coaching	300.000
Administratie deelnemers	105.000
Informatiesysteem naar reiziger	600.000
Analyse	78.000
<b>Totaal exclusief BTW</b>	<b>2.433.000</b>
BTW*	367.000
<b>Totaal inclusief BTW</b>	<b>2.800.000</b>

\* Hier is sprake van 15% BTW (eigen berekening rekenkamer)

Bijdrage van	Budget in € prijspeil 2012 (inclusief BTW)	Budget in € (exclusief BTW)
	Plan van aanpak	Voortgang 14 maart 2014
Rijk	2.300.000	1.932.773
Provincie	500.000	500.000
<b>Totaal</b>	<b>2.800.000</b>	<b>2.432.773</b>

In totaal draagt de provincie Noord-Brabant € 500.000 bij aan deze maatregel, waarvan € 100.000 afkomstig is uit de bestaande middelen voor het programma Fiets in de versnelling 2009-2012 en € 400.000 is gereserveerd in de Voorjaarsnota van de provincie bij Fiets in de versnelling 2013-2015. Het Rijk draagt € 2,3 miljoen bij op het totaal van € 2,8 miljoen. Dit betreffen bedragen inclusief BTW.

In de notitie *Voortzetten van het programma Fiets in de Versnelling in de jaren 2013-2015* (8 mei 2012) wordt het volgende aangegeven: Pedelec: 100% gefinancierd door het ministerie (€ 1,8 miljoen), Fietsstimuleringsprogramma begroot op € 1 miljoen waarvan 60% reeds gefinancierd is, waarvan 50% door het Rijk.

Uit de subsidiebeschikking blijkt dat GS op 26 maart 2013 op basis van het plan van aanpak een maximale subsidie verlenen € 1.932.773 exclusief BTW (rijksbijdrage), zijnde 46% van subsidiabele kosten.<sup>32</sup>

Verder wordt in de toelichting op documenten uit Corsa gesteld "Subsidietoekenning aan provincie Noord-Brabant (...) Totaal van de toekenning € 500.000, waarvan € 100.000 uit bestaande middelen Fiets in de Versnelling 2012".<sup>33</sup> In bijgevoegde documenten gaat het echter niet om deze middelen maar om de rijksbijdrage (zie voorgaande alinea).

Volgens het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 is de verdeling van financiën, exclusief BTW als volgt: Rijk € 1.932.773, provincie € 500.000, totaal € 2.432.773.

<sup>32</sup> Corsa: hoofdcase C2115367 en C2109189 stuknummers 3382974 en 3353188.

<sup>33</sup> Corsa: hoofdcase C2109189 en daarbij behorende documenten.

Bij navraag naar de berekening achter de subsidiebeschikking wordt door de provincie het volgende gemeld. De totale bijdrage van het Rijk bedroeg € 2.300.000 (inclusief 19% BTW) en € 1.932.773 exclusief BTW. Het beschikbare bedrag voor het Fietsstimuleringsprogramma bedroeg € 1.000.000 waarvan € 500.000 (inclusief BTW) rijksbijdrage en € 500.000 van de provincie. De bijdrage van het Rijk exclusief BTW is € 420.168, waardoor het financieringspercentage van het Rijk uitkomt op 46%. Voor Fietsstimulering was dus totaal € 920.168 beschikbaar. Pedelec is voor 100% gefinancierd door het Rijk. De rekenkamer merkt daarbij op dat als ze uitgaat van € 1.932.733 rijksbijdrage op een totaalbedrag van € 2.432.733, zij voor de gehele maatregel uitkomt op 79% financiering door het Rijk.

Uit een document (mail) uit Corsa kan worden opgemaakt dat tot en met augustus 2014 € 448.932,34 is uitgegeven; het reeds ontvangen voorschot is € 497.034 waarbij wordt verondersteld dat het wijs lijkt om dit aan te vullen met € 275.000 (bijlage, waar in de mail naar wordt verwezen, ontbreekt).<sup>34</sup>

Vanuit de provincie is aangegeven dat van het begrote budget exclusief BTW tot nu toe iets meer dan de helft (€ 1,2 miljoen) is uitgegeven. De provincie verwacht daardoor dat er geld over zal blijven. Daarbij wordt aangegeven dat het restant van de rijksbijdrage beschikbaar blijft voor BBB.

### **Stand van zaken uitvoering**

De regeling was bedoeld voor degenen die naar de B5-steden fietsen, maar, zo is vanuit de provincie aangegeven, er is voor gekozen om mensen buiten de B5-steden niet uit te sluiten, omdat fietsen voor Brabant als geheel goed is (gezondheid). Uiteindelijk blijkt toch wel 80% van de deelnemers uit één van die steden te komen (waar de meeste congestieproblemen zich voordoen en waarop BBB zich eigenlijk richt), al zou dit, zo is aangegeven, ook verklaard kunnen worden doordat de wervingscampagne zich wél uitsluitend richtte op de B5.

Uit de voortgangsrapportage stuurgroep d.d. 24 september 2013 blijkt dat de oorspronkelijke looptijd van het project liep van 26 augustus 2013 tot 31 december 2014.

In de factsheet met eerste effecten (peildatum 15 oktober 2013) van lenM staat dat het Fietsstimulatieprogramma één van de maatregelen is met een tussentijds effect. Dit tussentijds effect is echter op dat moment nog niet bekend. Als gerealiseerde output staat in de factsheet geformuleerd "1.350 deelnemers, 500 deelnemers kregen coaching, campagne uitgevoerd". Bij navraag bij de provincie blijkt dit echter de doelstelling te betreffen en niet de daadwerkelijk gerealiseerde aantallen.

---

<sup>34</sup> Corsa: hoofdcase C2154324 stuknummer 3652792.

In de vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2014) van RWS/lenM staat dat de maatregel 9 maanden vertraagd is in verband met technische problemen met de ontwikkeling van de app.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 staat dat 80-99% van de maatregel gerealiseerd is. Als extra opmerking staat: “Geplande oplevering was 01-10-2014 met doorlooptijd tot 01-12-2014 t.b.v. evaluatie. Deadline evaluatie blijft gehandhaafd, maar we gaan deelnemers tot eind 2014 blijven uitbetalen. Dit om geste te doen naar deelnemers voor de app die in het begin soms haperde.” Als gerealiseerd resultaat staat: “app gereed; 1.350 deelnemers Pedelec; 500 deelnemers coaching; start campagne”. De genoemde aantallen deelnemers betreffen naar verwachting ook de doelstelling in plaats van de realisatie. In een nieuwsbericht op de B-riderssite wordt aangegeven dat het project in 2014 vanwege succes verlengd is met twee maanden tot 31 december 2014, om het enthousiasme te belonen maar ook omdat er enkele storingen zijn geweest.<sup>35</sup> In het gesprek met de rekenkamer is hierop desgevraagd een toelichting gegeven: het ‘fietsen’ zou oorspronkelijk tot eind oktober lopen en de monitoring en evaluatie tot eind december 2014. Er is een paar maanden uitstel aangevraagd (fietsen tot eind december 2014, monitoring en evaluatie tot eind april 2015), omdat de app in de eerste drie maanden nog wat kinderziektes had (niet goed werkte en het gebruik nog ingewikkeld was). De provincie vond het daardoor niet meer dan redelijk om deelnemers extra tijd te geven om kilometers te registreren.

Volgens de resultatenkaart op de website van B-riders rijden sinds september 2013 ruim 1.600 mensen met de B-riders app naar hun werk. Begin september 2014 waren er inmiddels ruim 2.000 Brabanders die met B-riders app naar het werk fietsten. In het gesprek met de rekenkamer gaf de provincie aan dat er inmiddels 2.300 deelnemers zijn (stand van zaken eind september 2014). De doelstelling was 1.850, maar het budget liet dit toe. Er was namelijk rekening gehouden met € 1.000 per deelnemer, maar veel deelnemers reddden dat bedrag niet. Uiteindelijk zijn er, zo werd opgemerkt, 400 mensen op de wachtlijst gezet. Tevens werd aangegeven dat het animo voor alleen coaching laag is. “De combinatie van beloning + coaching lijkt het beste te werken. De verwachting was dat coaching moeilijk zou zijn, maar verder wist de provincie niet zo goed wat te verwachten. Het idee is om bij BBB 2.0 verder te gaan met de combinatie belonen en coaching.”

In het tweede effectoverzicht (november 2014) van lenM wordt als tussenresultaat (output) genoemd: 2.300 verkochte e-bikes en 5 miljoen kilometers. Ook wordt aangegeven dat binnen de regio Brabant met name deze maatregel en Spitsmijden A2 gezorgd hebben voor verkeerseffecten en gedragsverandering. Deze maatregel heeft, zo wordt gesteld, “een belangrijke bijdrage geleverd aan gedragsverandering in de regio Brabant. Het project staat bekend om het hoge draagvlak onder de 2.300 gebruikers door de goede overheidscommunicatie (Galjaardprijs gewonnen) én door

---

<sup>35</sup> <http://www.b-riders.nl/content/succesproject-b-riders-met-2-maanden-verlengd>.



de financiële prikkel in combinatie met positieve coaching via de B-Riders App. Deelnemers zijn trots op hun prestaties (al méér dan 5 miljoen kilometer gefietst) en delen dit met hun omgeving. Alle data is beschikbaar via het innovatieve project Bike Print. In Beter Benutten vervolg wordt dit succes doorgezet en uitgebreid met een werkgeversaanpak.”

### **Informatievoorziening (PS)**

Op 2 december 2014 zijn PS in een statenmededeling geïnformeerd over de stand van zaken Fiets in de Versnelling. Daarin wordt ook ingegaan op het onderdeel B-riders: 2.300 deelnemers en 5,5 miljoen gefietste kilometers. Deze informatie is eind december 2014 ook toegevoegd op [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl), waarbij ook wordt vermeld dat vrijwel iedereen tijdens de spits, naar en van de stad fietst.

Op 19 december 2014 is de commissie MF tijdens een werkbezoek mondeling geïnformeerd over innovaties in het fietsbeleid (B-riders en BikePrint).

Op de B-riderssite is informatie opgenomen over onder andere de maatregel, voortgang en resultaten. Een werving/communicatiebureau beheert in opdracht van de provincie deze site.

In zowel het eerste als het tweede effectoverzicht van lenM wordt expliciet ingegaan op deze maatregel. De eerste rapportage is openbaar beschikbaar, maar is (nog) niet aan PS aangeboden. De tweede is (nog) niet openbaar beschikbaar.

## **3.2 Spitsmijden A2 (NBR-3)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>36</sup>**

De verbreding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven van 2 naar 3 rijstroken per richting stond gepland voor 2012 en 2013. Verwacht werd dat de werkzaamheden zouden duren van januari 2012 tot en met december 2013 en dat deze zouden kunnen leiden tot substantiële verkeershinder. Om deze verkeershinder te beperken is de maatregel Spitsmijden A2 ingezet. Het gaat om spitsmijden nieuwe stijl, waarbij het doel is via bepaalde overtuigingsstrategieën mensen op de A2 uit de spits te halen.

### **Keuze en doelstelling maatregel**

In de tabel op de volgende pagina wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

---

<sup>36</sup> Bron: Plan van aanpak (13 juni 2012).

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Reductie van 300 autoverplaatsingen per spits (beide richtingen samen) te bereiken (op de route Den Bosch-Eindhoven en andersom). Dit levert tijdens de wegwerkzaamheden voor de deelnemers een besparing op van 200 vvu per dag. Dat de deelnemers wegblijven uit de spits, zorgt ervoor dat het verkeersaanbod slechts zelden de door de wegwerkzaamheden beperkte capaciteit overschrijdt. Dit levert nog eens een extra besparing van 1.200 vvu per dag op.
Plan van aanpak M&E	300 auto's uit spitsen op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven (2 richtingen) ten tijde van de ombouwwerkzaamheden (van 2x2 naar 2x3 rijstroken).
Eindrapport 'Winnen van de file' (6 maart 2014)	Ingezet wordt op het leren van de interventies. Ingezet wordt op stimuleren dat deelnemers de app aanzetten. De evaluatieopzet wordt aangepast en wordt meer kwalitatief van aard.
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	"450 deelnemers 100% App aan (doelstelling voorheen: 300 spitsmijders tijdens werkzaamheden A2 Den Bosch-Eindhoven)"

In het plan van aanpak wordt aangegeven dat de effectiviteit van de aanpak vooralsnog niet bekend is, aangezien in dit project nieuwe technieken worden toegepast (door middel van een marketingaanpak gebaseerd op overtuigingsstrategieën die leidt tot verandering naar een structureel ander reisgedrag). Daarom wordt een streefgetal aan mijdingen per dag gehanteerd, welke geen resultaatverplichting is maar er wordt wel een inspanningsverplichting van de marktpartij gevraagd.

Oorspronkelijk betrof de maatregel een viertal projecten op het gebied van Spitsmijden: A2, N65, N279 en A58. Met lenM is afgesproken om de maatregel als eerste op de A2 uit te voeren. Uit het plan van aanpak blijkt dat aan de hand van de ervaringen uit Spitsmijden A2 en de periode waarin op de andere drie trajecten werkzaamheden zouden worden uitgevoerd, zou worden overwogen of de overige maatregelen ook worden uitgevoerd.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Ja	Redelijk
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Nee	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Nee	
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	
Kosteneffectiviteit	Ja	Inzet slimme en duurzame mobiliteit
Planning realisatie	Ja	Mobiliteitsmanagement
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Conclusie MuConsult
- Realiseerbaar vóór 2015	Ja	In plan van aanpak opgenomen
	-Ja	
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Ja	
- package deal	-Nee	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	Conclusie MuConsult: ja. Gehele pakket overziend wel multimodaal
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Ja	Enigszins
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-SRE
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	Conclusie MuConsult: ja
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	Alleen rol provincie onduidelijk
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	

### Betrokken partijen

In het plan van aanpak wordt aangegeven dat SRE de uitvoerende organisatie is en daarmee verantwoordelijk voor de realisatie van deze maatregel. Verder is RWS Noord-Brabant betrokken. De provincie Brabant wordt niet genoemd in het plan van aanpak. Bij navraag door de rekenkamer, is vanuit de provincie aangegeven dat de provincie overall trekker was van de vier spitsmijdenprojecten en dat de projectleiding voor Spitsmijden A2 was ondergebracht bij SRE. Op de site [www.winnenvandefile.nl](http://www.winnenvandefile.nl) staat dat de app (wat het resultaat is van dit project), een initiatief is van SRE en de provincie.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	SRE
Verder betrokken bij uitvoering	RWS Noord-Brabant
Financiën	Rijk SRE

### **Bekostiging/financieel**

Volgens het plan van aanpak worden de volgende kosten voorzien:

- Inhoudelijke begeleiding: € 25.000
- Kentekenregistratie: € 25.000
- Externe procesbegeleiding: € 65.000
- Uitvoerende partij: € 200.000 (maximaal)
- Incentives (prijzen e.d.): € 300.000
- Aanvullende communicatie (onderdeel mobiliteitsplan RWS)
- Onvoorzien: € 65.000

Totaal: € 680.000

In onderstaande tabel staan de geraamde kosten uitgesplitst naar partij die financieel bijdraagt.

Bijdrage van	Budget in € Plan van aanpak	Budget in € (exclusief BTW) Voortgang 14 maart 2014
Rijk	340.000	285.714
SRE	340.000	340.000
Totaal	680.000	625.714

Op 26 maart 2013 sturen GS aan SRE een subsidiebeschikking voor het project Spitsmijden A2 waarin zij een subsidie toekennen van maximaal € 340.000, wat, zo wordt aangegeven, 72% van de geraamde subsidiabele kosten is. Bij navraag door de rekenkamer wordt vanuit de provincie aangegeven dat de verhouding bijdrage lenM en regio voor de vier spitsmijdenprojecten 72% Rijk en 28% regio betrof en dat Spitsmijden A2 voor 50% gefinancierd is door het Rijk en voor 50% door SRE. De rekenkamer merkt hierbij op dat in het plan van aanpak voor de overige drie maatregelen ook nog sprake was van de verdeling 50%-50%; de reservering betrof € 1.050.000 Rijk en € 1.050.000 regio.

Op 3 juni 2014 wordt er door GS een brief naar SRE gestuurd. In de brief staat dat door SRE op 24 maart 2014 een mail naar de provincie is gestuurd waarin zij meldt dat zij de bijdrage voor het project Spitsmijden A2 eveneens vanuit lenM heeft ontvangen. Daarom delen GS mee dat de subsidiebeschikking van 26 maart 2013 ingetrokken wordt. In een mailwisseling tussen provincie en SRE geeft SRE aan dat afgesproken was met lenM dat zij het bedrag direct van het Rijk zou ontvangen en niet via BDU van de provincie. Dit zou ook kortgesloten zijn met de provincie. Bij navraag door de rekenkamer wordt in dit kader vanuit de provincie het volgende opgemerkt: "SRE heeft, vanwege de WGR+, een zelfstandige verantwoordelijkheid en eigen financiële middelen. De bijdrage voor het project Spitsmijden A2 is daarom direct vanuit lenM aan SRE uitgekeerd via de BDU en niet aan de provincie. Abusievelijk is er door de provincie wel een subsidieverleningsbeschikking gemaakt die naderhand is ingetrokken."

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt de volgende verdeling van het voorziene budget (exclusief BTW) uit het plan van aanpak gegeven: rijksbijdrage € 285.714 en SRE € 340.000.

In de jaarstukken 2013 van de provincie wordt aangegeven dat het project dat SRE heeft uitgevoerd goedkoper is uitgevallen en dat de provinciale bijdrage daarmee vrijvalt.

### **Stand van zaken uitvoering**

Volgens het plan van aanpak zou de voorbereiding plaatsvinden in de periode 1 maart 2012 - 1 augustus 2012. De uitvoering zou in de periode 14 juni 2012 - 31 december 2013 plaatsvinden. Deze periode (1 maart 2012 - 31 december 2013) wordt ook genoemd in de subsidiebeschikking.

De maatregel heeft uiteindelijk geleid tot de ontwikkeling van de app 'Winnen van de file' ([www.winnenvandefile.nl](http://www.winnenvandefile.nl)). Deze app helpt deelnemers om slim te reizen, hinder van wegwerken te omzeilen en prijzen te verdienen.

De app laat zien of je op de A2 kunt doorrijden of niet. Ook wordt berekend hoeveel tijdswinst een automobilist kan behalen door eerder of later te reizen. Daarnaast kunnen automobilisten op verschillende manieren punten verdienen, onder andere door de spits te mijden, door een mijdsplan in te vullen, intenties op te geven, een ervaring te schrijven voor de website, een andere deelnemer te werven of het spel 'filejacht' te spelen. Aan het eind van de periode maakt de deelnemer met de verdiende punten in een loterij kans op een prijs.

In de jaarstukken 2012 van de provincie wordt aangegeven dat het proefproject in 2012 nagenoeg is afgerond en zeer succesvol bleek te zijn verlopen.

In de tweede voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2013) van RWS/lenM wordt gemeld dat het project Spitsmijden A2 gereed is. Daarnaast wordt aangegeven dat er nog geen getekend plan van aanpak is voor Spitsmijden A58, N65, N279, maar dat de projectgroep BBB hiervoor één voorstel voorbereidt dat op korte termijn aan regie- en stuurgroep ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Bij navraag door de rekenkamer is vanuit de provincie aangegeven dat op basis van voortschrijdend inzicht van zowel provincie als lenM en de leerervaringen met Spitsmijden A2 op 24 september 2013 door de stuurgroep is besloten de overige drie spitsmijdenprojecten niet uit te voeren. In de agenda voor het stuurgroepoverleg wordt bij het voorstel voor het laten vervallen van deze projecten aangegeven dat de verkeersproblematiek op de N65 en N279 volgens lenM niet groot genoeg is en het project op de A58 conflicteert met het reeds lopende BBB-project Spookfiles A58. Informatie met een soortgelijke strekking staat ook in de derde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2013) van RWS/lenM en in het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014.

In de factsheet met eerste effecten (peildatum 15 oktober 2013) van lenM staat dat Spitsmijden A2 één van de maatregelen is met een tussentijds effect. Dit is echter op dat moment nog niet bekend. Als output staat weergegeven: 'spitsmijdenproject is afgerond' en 'project wordt momenteel geëvalueerd'. In dezelfde factsheet wordt ook verwezen naar een gebruiksonderzoek BB, waarin aan weggebruikers in de regio Brabant wordt gevraagd naar maatregelen die een rol hebben gespeeld in de aanpassing van het reisgedrag.

Het onderzoek noemt daarbij zowel 'A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven verbreding (aanleg 3<sup>e</sup> rijstrook) als 'A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven Winnen van de file (spitsmijden)'. Het lijkt echter alsof deze twee dezelfde maatregel betreffen.

In de derde en vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2013 en 1-3-2014) van RWS/lenM wordt aangegeven dat het project Spitsmijden A2 is uitgevoerd.

Ook in de jaarstukken 2013 van de provincie wordt gemeld dat het project is afgerond. Daarin wordt verder aangegeven dat het is uitgevoerd in de binnenstad van Eindhoven en 's-Hertogenbosch, dat daar door de deelnemers ruim de helft minder ritten in de spits zijn gereden en de automobilisten ervoor kiezen de spits te blijven mijden. Ook wordt gesteld dat het project is geëvalueerd en goedkoper is uitgevallen, waarmee de provinciale bijdrage vrijvalt.

Op 6 maart 2014 is het eindrapport 'Winnen van de file' gepubliceerd in opdracht van SRE waarin wordt ingegaan op de resultaten. Van de 1.192 ingeschreven deelnemers hadden tijdens de eerste spelperiode 258 deelnemers actief deelgenomen door via de app signalen te versturen. Het aantal actieve deelnemers groeide tijdens Winnen van de file naar 418 in de laatste spelperiode. De deelnemers zetten de app echter niet of onregelmatig aan, zodat niet gemeten kon worden of ze daadwerkelijk de spits meden. Ook deed de app het soms niet goed. Daarnaast hadden deelnemers problemen met het gebruik van de app; deze was lastig te bedienen en zoog de batterij van de smartphone leeg. Op basis van de data van de app is niet vast te stellen of deelnemers hun gedrag door het spelen van het spel aanpassen. Op basis van een eindenquête en een focusgroep wordt geconcludeerd dat de ingezette middelen een specifieke groep weggebruikers een prikkel geven tot positieve gedragsverandering. Voor een deel zelfs een duurzame aanpassing. De omvang van deze groep op het traject tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch is door het beperkte aantal gegevens echter niet goed vast te stellen. Hoewel het aantal spitsmijdingen niet precies is vast te stellen, is duidelijk dat het doel om 300 auto's minder in de spits te laten rijden niet gehaald is. In overleg met lenM is het doel gedurende het project bijgesteld. Er is bepaald dat:

- ingezet wordt op het leren van de interventies;
- ingezet wordt op stimuleren dat deelnemers de app aanzetten;
- de evaluatieopzet aangepast wordt en meer kwalitatief van aard wordt.

De rekenkamer merkt daarbij op dat in het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 ook wordt gemeld dat de doelstelling is aangepast, maar daarbij wordt gesproken van '450 deelnemers 100% app aan'. In dit document wordt daarnaast aangegeven dat het project 100% is gerealiseerd in 2013 en wordt als

gerealiseerde output omschreven: ‘opdracht gegund, wervingsborden geplaatst op A2, app ontwikkeld en metingen’.

In de vijfde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2014) van RWS/lenM wordt evenals in de derde en vierde gemeld dat het project is uitgevoerd.

In het tweede effectoverzicht (november 2014) van lenM wordt als tussenresultaat (output) genoemd: reistijdapplicatie Winnen van de File met Mobiliteitsspel, 418 autoforensen bereikt en 70 spitsmijdingen per werkdag gerealiseerd. Ook wordt aangegeven dat binnen de regio Brabant met name deze maatregel en het Fietsstimulatieprogramma (zie paragraaf 3.1) gezorgd hebben voor verkeerseffecten en gedragsverandering. De rekenkamer merkt hierbij op dat de 70 spitsmijdingen per werkdag niet in het eindrapport ‘Winnen van de file’ worden genoemd en dat daarin juist wordt gesteld dat het aantal spitsmijdingen niet precies is vast te stellen.

#### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn in de jaarstukken 2012 en 2013 over deze maatregel geïnformeerd.

### **3.3 Aansluiting Kempenbaan Tilburg (NBR-7)**

#### **Korte beschrijving maatregel<sup>37</sup>**

Deze maatregel betreft de aanpassing van een kruispunt op de Kempenbaan in Tilburg waar, in verband met de beperkte capaciteit ervan, in de spits regelmatig files ontstaan met terugslag (eveneens filevorming) tot op de A58. Tevens wordt een nabijgelegen kruispunt aangepast omdat voorzien wordt dat de situatie, door de ontwikkeling van het aangrenzende plangebied Kempenbaan West niet zal verbeteren. Verwacht wordt dat met deze aanpassingen de wachtrijen op de Kempenbaan verminderen, hiermee de kans op terugslag naar de snelweg aanzienlijk kleiner wordt en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de economische toplocatie Tilburg centrum verbetert.

#### **Keuze en doelstelling maatregel**

Deze maatregel betreft een project dat reeds voorzien was vóór BB. Uit een studie naar het hoofd- en onderliggend wegennet (HWN - OWN) was de afrit 10 op de A58 als knelpunt naar voren gekomen, waarbij terugslag van verkeer op het OWN zorgt voor een kans op file op de A58 wat de bereikbaarheid niet ten goede komt. Vervolgens werd in een nader onderzoek uit 2008 geconcludeerd dat dit wordt veroorzaakt door de beperkte capaciteit van het kruispunt Kempenbaan-Ringbaan Zuid/Oost. Gemeld wordt dat dit op piekmomenten resulteert in wachtrijlengtes van

---

<sup>37</sup> Bron: Plan van aanpak (12 juni 2012) en Tilburgs Verkeers- en vervoersplan (Mobiliteit in Balans, paragraaf 5.9 *Verkeer en parkeren* en paragraaf 5.9.2 *Verkeer toegespitst op Kempenbaan West*, z.d. (TVVP)).

ruim 1.100 meter in de avond- en ruim 1.400 meter in de ochtendspits en dat de situatie er door de ontwikkeling van het plangebied Kempenbaan West niet beter op zal worden. Om de verkeerssituatie en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren is een aantal verkeerstechnische maatregelen ontwikkeld. De aanpassing van de twee voornoemde kruispunten<sup>38</sup> is als maatregel in het programma BBB ingebracht en ook opgenomen.

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten. De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. Daarnaast sluit het aan bij doelen van de gemeente Tilburg (TVVP).

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	<p>“het verminderen van de wachtrijen op de Kempenbaan en hiermee de reductie van filevorming op de A58 als gevolg van een slechte doorstroming op de kruisingen met de Koningshoeve en de Ringbaan-Zuid. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van de economische toplocatie Tilburg centrum verbeterd, wordt de leefbaarheid verbeterd en kan het gebied Kempenbaan-West worden ontwikkeld”.</p> <p>Verder wordt in het plan van aanpak opgemerkt dat de vermindering van het aantal vvu op de Kempenbaan wordt ingeschat op 1.363, waarbij het minimaal effect wordt ingeschat op 5%.</p>
Plan van aanpak M&E	<p>“reductie voertuigverliesuren op de A58 en in Tilburg. Verminderen van wachtrijen op de afrit (10) Hilvarenbeek en als gevolg daarvan files op de A58. Effect wordt direct na afronding van de werkzaamheden bereikt en heeft een structureel karakter”</p>
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Aantal vvu 1.363 op Kempenbaan

In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

<sup>38</sup> Wat betreft het kruispunt Kempenbaan-Ringbaan Zuid/Oost wordt in het plan van aanpak voor deze BBB-maatregel één van de drie aanpassingen genoemd uit het TVVP.



Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	stedelijke regio Tilburg maintenance & logistics West- en Midden (WM)-Brabant verbeteren samenhang op hoofd- en onderliggend wegennet infrastructurele maatregel
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	
Kosteneffectiviteit	Wellicht	Conclusie MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Direct na afronden werkzaamheden
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	Realisatie verwacht derde kwartaal 2014
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	
- package deal	-Nee	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	Conclusie MuConsult: nee
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-gemeente
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	Gemeente (plan van aanpak)
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

De gemeente Tilburg is de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. De verantwoordelijk bestuurder (wethouder) en projectmanager zijn afkomstig van de gemeentelijke organisatie. Verder zijn RWS Noord-Brabant en de provincie Noord-Brabant betrokken bij de uitvoering en worden de daadwerkelijke infrastructuurle werkzaamheden uitgevoerd door BAM Wegen BV Regio Zuidwest. In financiële zin is het Rijk naast de gemeente Tilburg betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Gemeente Tilburg
Verder betrokken bij uitvoering	RWS Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant
Financiën	Rijk Gemeente Tilburg

In de Bereikbaarheidsverklaring (januari 2012) staat dat het bestuurlijk trio voor deze maatregel het plan van aanpak ondertekent. Het plan van aanpak is door het trio ondertekend met uitzondering van de minister. De programmadirecteur BB van lenM heeft, zo is vanuit de provincie aangegeven, conform afspraken in mandaat ondertekend.

### **Bekostiging/financieel**

In onderstaande tabel staan de geraamde projectkosten weergegeven. Deel A betreft een extra rijstrook op het ene kruispunt, deel B een extra tak op het andere kruispunt.

	Bedrag in €
Bouwkosten deel A	459.487
Bouwkosten deel B	633.744
Engineeringskosten deel A	58.689
Engineeringskosten deel B	80.946
Overige bijkomende kosten deel A	141.108
Overige bijkomende kosten deel B	139.748
<b>Investeringskosten</b>	<b>1.513.722</b>
Risico/scheefte	227.057
Kosten opstellen kostenraming Tauw	7.790
<b>Projectkosten exclusief BTW</b>	<b>1.748.569</b>
BTW 19%	332.228
<b>Projectkosten inclusief BTW</b>	<b>2.080.797</b>

*Bron: Plan van Aanpak, juni 2012 (oorspronkelijke bron kostenraming Tauw 25 april 2012)*

Op basis van de in het plan van aanpak geraamde projectkosten en financieringsverdeling (zie de tabel op de volgende pagina) heeft de provincie de bijdrage BDU van het Rijk à € 462.185 (maximaal exclusief BTW) aan de uitvoerende organisatie (de gemeente Tilburg) toegekend. Per brief d.d. 26 maart 2013 laat de provincie weten dat ze heeft besloten deze subsidie toe te kennen, zijnde 46% van de geraamde subsidiabele kosten. Daarbij werd gesteld dat na realisatie van 50% een aanvraag voor voorschot kan worden gedaan. De gemeente draagt € 1.286.384 bij (cofinanciering) vanuit het Meerjarenprogramma van de gemeente Tilburg. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat de regio/gemeente 74% cofinanciert en het Rijk 26% bijdraagt.

In een overzicht dat de provincie desgevraagd aan de rekenkamer heeft verstrekt, wordt aangegeven dat de provincie alleen co-financier is, maar dat blijkt niet uit andere documenten. Bij navraag door de rekenkamer is vanuit de provincie aangegeven dat de provincie geen co-financier is, maar subsidiënt; ze sluit alleen de rijksbijdrage door naar de gemeente.

Bijdrage van	Budget in € prijspeil 2012 (exclusief BTW)
Rijk	462.185
Gemeente Tilburg	1.286.384
Totaal	1.748.569

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

De provincie heeft de rekenkamer geen inzicht gegeven in de stand van zaken van de werkelijk gemaakte kosten. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 waarin voor deze maatregel informatie is opgenomen over de stand van zaken die is aangeleverd door de gemeente Tilburg, worden de tot op de peildatum gemaakte kosten niet gegeven.

### **Stand van zaken uitvoering**

Het plan van aanpak voor deze maatregel is ondertekend, maar de datering daarbij is niet volledig.

In het plan van aanpak was realisatie voorzien in derde kwartaal van 2014 met start in eerste kwartaal en een variatiecoëfficiënt van één kwartaal.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt aangegeven dat het project voor 40-60% is gerealiseerd, de verwachte realisatiedatum 30 september 2014 is en het gerealiseerd resultaat: 'definitief ontwerp, aanbesteding, extra rijstrook Kempenbaan/Koningshoeven, extra tak afrit A58'. De rekenkamer merkt hierbij op dat deze laatste twee resultaten nog niet waren gerealiseerd in maart 2014.

In de vijfde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-08-2014) van RWS/lenM wordt expliciet op deze maatregel ingegaan (prestaties/output). Aangegeven wordt dat deze maatregel in september 2014 "zal moeten opleveren".

In het plan van aanpak wordt gesteld dat tijdens de werkzaamheden het BBB-project regelscenario Tilburg-centrum kan worden ingezet. Dit is echter niet gebeurd omdat dit regelscenario ten tijde van de werkzaamheden nog niet in werking was.

### **Informatievoorziening (PS)**

Enkele dagen voor volledige ondertekening van het plan van aanpak (20 en 28 juni 2012) kondigen de site van de gemeente Tilburg (19 juni 2012) en het Brabants Dagblad (20 en 22 juni 2012) de start van het project (in 2014) aan.

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel geïnformeerd.

### 3.4 Quick win knooppunt Paalgraven (NBR-8)

#### Korte beschrijving maatregel<sup>39</sup>

Probleem is filevorming in de ochtend- en avondspits op zowel de rijkswegen als de provinciale wegen bij het knooppunt Paalgraven, knooppunt van de A50, A59, N329 en N324 en daardoor mindere bereikbaarheid economische topsector Agrofood & Heath (Noordoost-Brabant). Dit knooppunt is uit de knelpuntenanalyse als knelpunt naar voren gekomen. Het aantal vvu wordt voor het referentiejaar 2010 berekend op 527 in de ochtendspits en 535 in de avondspits.

Om afname van de files en betere doorstroming van het verkeer te bewerkstelligen wordt op vier punten, die op of direct aan het knooppunt Paalgraven gelegen zijn, extra weginfrastructuur aangelegd en worden verkeersregelinstanties (VRI's) geoptimaliseerd (aanpassing op- en afritten en rotonde). Indien het budget het toelaat, worden nog twee extra infrastructurele maatregelen doorgevoerd. Deze twee zijn niet meegenomen in het plan van aanpak van deze maatregel en daarmee ook niet in onderstaande beschrijving. De maatregel werd in eerste instantie uitgevoerd binnen het project N329 Weg van de toekomst, maar is uiteindelijk ondergebracht bij het Programma provinciale wegen.

#### Keuze en doelstelling maatregel

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten. De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Volledige afname van de file op zowel de A59 als de A50 afrit Oss-oost. Afname van de files op de N329 naar de A50 en A59 en op de N324 vanuit de richting Grave.
	Reductie van structureel gemiddeld 171 vvu (6%) in 2020 en 149 vvu (4%) in 2030.
Plan van aanpak M&E	Reductie van ± 40 vvu per werkdag. Het effect heeft een structureel karakter.
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Beoogd resultaat: Volledige afname files A59 en A50 en afname files N329 en N324.

In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

<sup>39</sup> Bron: Plan van aanpak (18 juni 2012) en Bereikbaarheidsverklaring (januari 2012).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	In spits
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	Knooppunt Paalgraven
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Agrofood & Heath Noordoost-Brabant
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Verbeteren samenhang op hoofd- en onderliggend wegennet
	-Ja	Infrastructurele maatregel
Kosteneffectiviteit	Ja	Conclusie MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Direct na realisatie
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	Realisatie verwacht september 2014
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	
- package deal	-Nee	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	Samenhang met verschillende andere projecten. Conclusie MuConsult: nee
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie-gemeente
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

In het plan van aanpak en het overzicht dat de rekenkamer voor dit onderzoek van de provincie heeft ontvangen, wordt de provincie als de uitvoerende organisatie/trekker genoemd en daarmee verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. Vanuit de provinciale organisatie is tijdens het onderzoek echter aangegeven dat de gemeente Oss verantwoordelijk is voor deze maatregel. Nadat de rekenkamer later nogmaals heeft nagevraagd hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld, geeft de provincie aan dat de provincie verantwoordelijk is voor de uitvoering van het project, maar de gemeente om efficiëntieredenen het projectleiderschap heeft ingevuld onder verantwoordelijkheid van de provincie. Verder is het Rijk/RWS bij de uitvoering betrokken omdat zij wegbeheerder is van knooppunt Paalgraven, de provincie en de gemeenten Oss en Bernheze omdat zij wegbeheerder zijn van de toelidende wegen. In financiële zin zijn het Rijk, de provincie en de gemeente Oss betrokken. Afspraken over de uitvoering zijn vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk (IenM/RWS), provincie en

gemeente Oss.<sup>40</sup>

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie Noord-Brabant
Verder betrokken bij uitvoering	Gemeente Oss Gemeente Bernheze RWS
Financiën	Rijk Provincie Gemeente Oss

In de Bereikbaarheidsverklaring (januari 2012) staat dat de stuurgroep het plan van aanpak zal ondertekenen. In de praktijk is het ondertekend door de programmadirecteur BB van IenM en door de andere twee partijen die financieel aan deze maatregel bijdragen.

### **Bekostiging/financieel**

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Vorbereiding en uitvoering (inclusief onvoorzien)	695.460
Beheer en onderhoud (inclusief onvoorzien)	43.537
<b>Projectkosten exclusief BTW (prijsspeil 1-4-2012)</b>	<b>738.997</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage	Budget in € prijspeil 1-1-2012 exclusief BTW Plan van Aanpak	Budget in € exclusief BTW (raming 2013) Uitvoeringsovereenkomst 2013
Rijk	420.000	420.000
Provincie	128.000	495.000
Gemeente Oss	191.000	330.000
<b>Totaal</b>	<b>739.000</b>	<b>1.245.000</b>

Bron: Tweede kolom Plan van Aanpak, juni 2012; derde kolom Uitvoeringsovereenkomst 2013 met berekening provinciale bijdrage door de rekenkamer

In het plan van aanpak wordt exclusief BTW gesproken over € 420.000 rijksbijdrage<sup>41</sup>, € 128.000 bijdrage van de provincie en € 191.000 van de gemeente Oss. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt wat betreft de rijksbijdrage gesproken van € 420.168 waarmee ook het totaalbedrag iets afwijkt van het plan van aanpak (€ 739.168). Ook in de subsidiebeschikking/toekenning van

<sup>40</sup> Corsa: 3567415.

<sup>41</sup> De provincie geeft aan dat dit een afgerond bedrag is.

de provincie Noord-Brabant aan de provincie Noord-Brabant d.d. 26 maart 2013<sup>42</sup> wordt gesteld dat de provincie op basis van het ondertekende plan van aanpak een subsidie toekent aan de provincie van maximaal € 420.168 exclusief BTW, zijnde 46% van de geraamde subsidiabele kosten. Hiermee sluit de provincie de rijksbijdrage door. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat het Rijk 57% bijdraagt, de provincie 17% en de gemeente 26% (verdeling Rijk-regio: 57-43).

Uit documentatie uit Corsa<sup>43</sup> blijkt dat in 2013 een planstudie is uitgevoerd, welke op 23 april 2013 akkoord is bevonden en ondertekend (door Rijk, provincie en gemeente Oss). In deze planstudie wordt geconcludeerd dat het budget niet toereikend is om ook de twee in het plan van aanpak extra genoemde maatregelen uit te voeren en dat uit nadere analyse is gebleken dat de kosten naar verwachting hoger zullen uitvallen (€ 1.245.000) dan de in de verkenningsfase geraamde € 740.000. Uit één van de bijlagen van de planstudie blijkt dat de rijksbijdrage een vast bedrag betreft van € 420.168 en bij de raming van € 740.000 de provincie en de gemeente het restant bijdragen conform de verhouding 40-60%. In de uitvoeringsovereenkomst uit 2013 wordt gesproken over een rijksbijdrage van € 420.000 en bijdrage van de gemeente van € 330.000. Hiermee komt de provinciale bijdrage uit op € 495.000, draait de financiële verhouding provincie-gemeente om (naar 60-40%) en komt de verdeling Rijk-regio uit op 34%-64%. Overigens zijn in het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 alleen de oude bedragen (per partij) opgenomen. Een uitzondering daarbij is dat op het tabblad 'Voortgang budget per maatregel' bij het kasritme wel over € 200.000 in 2013 en € 1.045.000 in 2014 wordt gesproken.

### **Stand van zaken uitvoering**

Het plan van aanpak was 18 juni 2012 definitief en is ondertekend. De datering bij de ondertekening is niet volledig.

In het plan van aanpak wordt aangegeven dat deze maatregel naar verwachting zal zijn uitgevoerd in september 2014. In de planstudie uit 2013 wordt daarover opgemerkt dat het een ambitieuze planning betreft gezien onder andere het archeologisch onderzoek. In de uitvoeringsovereenkomst wordt gesteld dat de werken 1 december 2014 moeten zijn opgeleverd, maar de overeenkomst loopt tot 31 maart 2015. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 staat bij 'oorspronkelijke opleverdatum plan van aanpak' 31 maart 2015 en bij 'verwachte realisatiedatum' december 2014.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt aangegeven dat de maatregel voor 40-60% is gerealiseerd. Als gerealiseerd resultaat wordt omschreven: "Planstudie fase 1 gereed, bestuurlijke besluitvorming variant, extra zijstrook plus opstellengte Graafsebaan richting A50". In de andere door de rekenkamer van de

---

<sup>42</sup> Corsa: 3353425.

<sup>43</sup> Corsa: C2146142/3558244.

provincie ontvangen voortgangsrapportages wordt niet ingegaan op deze maatregel.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel geïnformeerd.

## **3.5 Uitbereiding P&R Maarheeze (NBR-9)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>44</sup>**

Deze maatregel betreft het vergroten van het aanbod van parkeerplaatsen op P&R Maarheeze (75 + tijdelijk 20) met minimaal 55 en het verbeteren van de aansluiting tussen bus en trein door de buschauffeur te voorzien van informatie op de boordcomputer of op panels op het busstation en afspraken te maken over wat te doen bij vertraging van de trein. Verwacht wordt dat met deze aanpassingen de OV-keten betrouwbaarder/effectiever wordt (aantrekkelijk reisalternatief; meer reizigers in de trein) en hiermee de structurele congestie in de spits op de A2 tussen Nederweert en Leenderheide vermindert en zo de bereikbaarheid van de economische topsector Brainport regio Eindhoven robuuster wordt.

### **Keuze en doelstelling maatregel**

Eén van de twee projecten binnen deze maatregel (uitbreiden parkeerplaatsen) was reeds voorzien en gestart vóór BB. De betrokken gemeente Cranendock, provincie en Rijk hadden al in november 2011 budget vrijgemaakt voor de aanleg van 75 parkeerplaatsen en de aanbesteding is in maart 2012 opgestart met gunning in mei 2012. De uitbreiding is vervolgens, samen met de daaraan toegevoegde verbetering van de aansluiting bus-trein, als maatregel in het programma BBB ingebracht en ook opgenomen.

Op het knelpunt is sprake van 360 vvu per ochtendspits met spitsintensiteiten van 3.600 motorvoertuigen (mvt) in het drukste uur. In het plan van aanpak wordt gesteld dat voor break-even 75 voertuigen van de A2 moeten worden gehaald, waarmee een daling van 26 vvu per dag wordt verwacht (7%). In het plan van aanpak is opgenomen dat er tenminste 55 parkeerplaatsen bijkomen. De rekenkamer merkt hierbij op dat hiermee niet zeker is dat break-even wordt gehaald.

In de tabel op de volgende pagina wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

---

<sup>44</sup> Bron: Plan van aanpak (7 juni 2012).



Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Verbetering van de ketenmobiliteit op de vervoersrelatie Maarheeze-Eindhoven. Auto's worden uit de spits gehaald op de A2 Maarheeze-Eindhoven. "Congestie te verminderen die mede ontstaat door de extra verkeersdruk die afkomstig is van voor de auto kiezende reizigers, geforceerd door de ineffektieve schakels in de OV-keten." Tenminste 55 parkeerplaatsen erbij.
Plan van aanpak M&E	"realisatie 55 extra parkeerplaatsen, vertraginginformatie treinen op paneel busstation of op dashboard in bus, meer reizigers in trein, reductie van ± 26 vvu per werkdag op traject Leende - Knp. Leenderheide"
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Beoogd resultaat: "99 parkeerplaatsen gerealiseerd. Besparing 26 vvu per dag op A2 Leende-Leenderheide"

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. Daarnaast sluit het aan bij doelen van SRE, de provincie en de gemeente Cranendonck zoals verwoord voor Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant (BBZOB): een vlotte, betrouwbare en veilige doorstroming van het verkeer in Zuidoost-Brabant.<sup>45</sup> In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

<sup>45</sup> Samenwerkingspartners daarin zijn: SRE, provincie Noord-Brabant, RWS Noord-Brabant en de gemeenten Asten, Bergeijk, Best, Bladel, Cranendonck, Deurne, Eersel, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Heeze-Leende, Helmond, Laarbeek, Nuenen c.a., Oirschot, Reusel-De Mierden, Someren, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven, Waalre.

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	In spits
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	Knooppunt Leenderheide vanuit alle windrichtingen
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Brainport regio Eindhoven
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Verbeteren samenhang in en met openbaar vervoersysteem
Kosteneffectiviteit	Ja	OV/spoor/P&R
Planning realisatie	Ja	Conclusie MuConsult
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	In plan van aanpak opgenomen
- Realiseerbaar vóór 2015	Ja	Waarschijnlijk redelijk snel na afronden werkzaamheden
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	-Ja	Realisatie verwacht eerste kwartaal 2013
- package deal	Nee	Alleen mogelijk de realtime aankomstinformatie
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	-Ja	Bij onderdeel aansluiting bus-trein
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Ja	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	Conclusie MuConsult: nee
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie-SRE-gemeente
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	Gemeente en SRE (plan van aanpak)
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

Vanuit de provincie is tegenover de rekenkamer aangegeven dat eveneens een voorwaarde was dat een project financieel niet al rond mocht zijn. Dat was bij deze maatregel voor het onderdeel uitbreiding parkeerplaatsen wel het geval. Dit is echter door het Rijk geaccordeerd.

### Betrokken partijen

De gemeente Cranendonck en SRE zijn de uitvoerende organisatie en daarmee gezamenlijk verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. De verantwoordelijk bestuurders zijn ook afkomstig van de gemeente en SRE. Het project wordt uitgevoerd door de gemeente en valt onder regie van SRE in het kader van BBZOB. Verbeteren aansluiting bus-trein wordt uitgevoerd door SRE in samenwerking met Hermes en NS. Verder zijn ProRail, Veolia, RWS Noord-Brabant, Connexion, NS Reizigers en DRIS panelen betrokken bij de uitvoering. In financiële

zin zijn het Rijk en de provincie naast de gemeente Cranendonck en SRE betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Gemeente Cranendonck SRE
Verder betrokken bij uitvoering	ProRail, Veolia, RWS Noord-Brabant, Connexion, NS-reizigers, DRIS panelen, Hermes, NS
Financiën	Rijk Provincie SRE Gemeente Cranendonck

Conform het gestelde in de Bereikbaarheidsverklaring is het plan van aanpak ondertekend door het bestuurlijk trio. In aanvulling daarop is het ook ondertekend door de voor dit project vanuit de uitvoering verantwoordelijke bestuurders van de organisaties die ook financieel bijdragen (gemeente en SRE).

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabel staan de geraamde kosten weergegeven.

	Bedrag in €
Uitbreiden P&R station Maarheeze	334.000
Verbeteren overstap trein-bus	46.000
<b>Projectkosten exclusief BTW</b>	<b>380.000</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Uit een brief van lenM aan GS cc gemeente Cranendonck d.d. 10 oktober 2011<sup>46</sup> blijkt dat lenM in 2012 voor de aanleg van 75 parkeerplaatsen bij station Maarheeze uit het actieplan Groei op het spoor € 93.750 aan de provincie zal uitkeren via de BDU Verkeer en Vervoer, waarbij de provincie de bijdrage weer doorsluisst naar de gemeente. Dit alles onder voorwaarde dat de gemeente zal cofinancieren. In het subsidieverzoek van de gemeente aan de provincie d.d. 22 november 2011<sup>47</sup> vraagt ze de provincie ter financiering van de geraamde projectkosten (€ 334.000) om de rijksbijdrage aan te vullen met provinciale middelen; 50% van de resterende € 240.250 waarbij de gemeente zorgdraagt voor de andere helft die reeds beschikbaar is in de op 8 november 2011 vastgestelde begroting van de gemeente. Uit de subsidiebeschikking van de provincie aan de gemeente d.d. 20 december 2011 en daarbij behorend intern begeleidingsformulier<sup>48</sup> blijkt dat de provincie heeft besloten de volgende subsidie te verlenen aan de gemeente: € 93.750 aan

<sup>46</sup> Corsa: C2050608.

<sup>47</sup> Corsa: C2055883/S0233619.

<sup>48</sup> Corsa: C2055883/S0233619.

rijksbijdrage en € 120.125 uit het provinciale actieprogramma Snelle busverbindingen en overstappunten. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat het Rijk 28% en de provincie en de gemeente elk 36% financiert van de aanleg van de extra parkeerplaatsen.

In 2012 is met het plan van aanpak voor BBB het onderdeel verbeteren aansluiting bus-trein toegevoegd aan het project. In het plan van aanpak wordt gesproken van het volgende budget: rijksbijdrage € 90.000, rijksbijdrage BB € 86.000, provincie € 110.000, SRE € 25.000 en gemeente € 69.000. De rekenkamer maakt hieruit op dat het Rijk 46%, de provincie 29% en de gemeente samen met SRE 25% financiert van de gehele maatregel (Rijk 46% - regio 54%).

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014, dat de provincie opstelt op basis van gegevens van de trekkers van de maatregel, worden deze bedragen ook genoemd.

Verder staat in het Overzicht verplichtingen tot en met 31-12-2013 van de website van SRE<sup>49</sup> € 111.000 toegekend aan aanvrager Cranendonck voor uitbreiding P&R terrein Maarheeze, met 18-12-2012 als datum toekenning en subsidiabele kosten € 380.000. Daar in een overzicht dat de provincie desgevraagd aan de rekenkamer heeft verstrekt, wordt aangegeven dat de subsidiebeschikking voor deze maatregel via BDU SRE loopt, leidt de rekenkamer af dat dit bedrag is opgebouwd uit € 86.000 rijksbijdrage BB en € 25.000 van SRE.

Uit het verzoek tot subsidievaststelling van de gemeente aan de provincie d.d. 3-12-2013<sup>50</sup> blijkt dat de kosten voor het onderdeel uitbreiden parkeerplaatsen zijn uitgekomen op € 222.608,73. De provincie stelt de subsidie op 13-12-2013 conform het verzoek van de gemeente vast op 2/3 zijnde € 148.405,82. Uit het interne begeleidingsformulier bij deze vaststelling blijkt dat het bedrag wordt opgebouwd uit € 93.750 rijksbijdrage en € 54.655,82 provinciale middelen. De rekenkamer maakt hieruit op dat het Rijk 42%, de provincie 25% en de gemeente 33% heeft gefinancierd van de aanleg van de extra parkeerplaatsen.

Bijdrage	Geraamd budget in €		Realisatie in €
	onderdeel uitbreiding oktober-december 2011	beide onderdelen Plan van Aanpak 2012	onderdeel uitbreiding december 2013
Rijk Groei op het spoor	93.750 (28%)	90.000	93.750 (42%)
Rijk BB		86.000	
Provincie	120.125 (36%)	110.000	54.656 (25%)
SRE		25.000	
Gemeente Cranendonck	120.125 (36%)	69.000	74.203 (33%)
<b>Totaal</b>	<b>340.000</b>	<b>380.000</b>	<b>222.609</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012 en de in de voetnoten genoemde documenten 2011 en 2013 uit Corsa.

<sup>49</sup> Geraadpleegd 24 juli 2014; met in voettekst onder andere BDU/MJUP 2015.

<sup>50</sup> Corsa: C2137691/S0277371. Daarbij wordt, per abuis, gesproken van € 340.000 geraamde kosten.

De provincie heeft de rekenkamer geen inzicht gegeven in de stand van zaken van de totale werkelijk gemaakte kosten.

### **Stand van zaken uitvoering**

Het plan van aanpak voor deze maatregel is in juni 2012 door vier van de vijf partijen ondertekend, de minister tekende op 8 juli 2012.

Het project liep, wat betreft het onderdeel parkeerplaatsen, al bij het opstellen van het plan van aanpak voor BBB. Bij de subsidieaanvraag in 2011 werd uitgegaan van uitvoering in augustus 2012. Eén van de subsidievoorwaarden was dat het project uiterlijk 1 oktober 2012 gereed zou zijn. In het plan van aanpak (juni 2012) was uitvoering voorzien in juni/augustus-september 2012 en voor de verbetering aansluiting bus-trein september 2012-februari 2013.

In de factsheet met eerste effecten (peildatum 15 oktober 2013) wordt gemeld dat voor deze maatregel 90 extra parkeerplaatsen zijn gerealiseerd en dat het project nog in uitvoering is; wat nog uitgevoerd moet worden (bus) wordt niet aangegeven. Verder wordt gemeld dat het project in de uitvoeringsfase al effecten heeft, maar deze nog niet gemeten zijn. Er wordt niets expliciet gezegd over het andere onderdeel.

Dit aantal parkeerplaatsen is (fors) meer dan de tenminste 55 die werden voorzien in het plan van aanpak en de 75 waarvan werd gesproken in de plannen uit 2011 (wat minus tijdelijke plaatsen ook uitkomt op 55). Ook wordt niet duidelijk of de parkeerplaatsen op tijd zijn gerealiseerd. De subsidie is wel definitief vastgesteld, zodat aangenomen kan worden dat aan de subsidievoorwaarden van realisatie vóór 1 oktober 2012 is voldaan (zat goedkeurende accountantsverklaring bij). Overigens wordt in het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 gemeld dat 80-99% van het project is gerealiseerd, dat 99 parkeerplaatsen zijn gerealiseerd en dat het andere onderdeel nog niet is gerealiseerd. Dit betekent dat dit onderdeel veel later zal worden gerealiseerd dan voorzien (februari 2013). In het plan van aanpak werd onder andere als risico genoemd dat ProRail en/of NS Reizigers geen realtime reisinformatie leveren. De kans dat dit risico zou optreden werd hoog ingeschat en de uitloop werd niet gespecificeerd. In de door de rekenkamer bestudeerde documenten wordt geen reden genoemd voor vertraging van dit onderdeel.

### **Informatievoorziening (PS)**

In het plan van aanpak Monitoring & Evaluatie (13 juni 2012) wordt aangegeven dat de doelstelling wel is om vvu te besparen, maar dit niet wordt gemeten omdat het te besparen aandeel vvu dusdanig klein is dat dit niet te meten is. In de brief van lenM aan de provincie d.d. 10 oktober 2011 wordt (voor parkeerplaatsen) gesteld dat de vervoerwaarde vertaald in extra reizigerskilometers laag wordt ingeschat. In de factsheet (peildatum 15 oktober 2013) wordt opgemerkt 'effecten (nog) niet bekend'.

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel geïnformeerd.

### **3.6 Fietsenstallingen station Breda (NBR-11)**

#### **Korte beschrijving maatregel<sup>51</sup>**

In het nieuwe Openbaar Vervoer Terminal Complex (OVTC) in Breda komt alle openbaar vervoer samen. Door aansluiting van de netwerken van Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de hogesnelheidslijn (HSL) is de verwachting dat het aantal reizigers zal toenemen. In het plan van aanpak wordt aangegeven dat de keten voor fietsverkeer in Breda bij het station niet goed eindigt. Er zijn te weinig stallingen en de buitenruimte rondom het station is niet veilig en goed bereikbaar door de vele gestalde fietsen. Naar de toekomst toe zal dit probleem groter worden, indien het knelpunt niet wordt aangepakt. Indien het knelpunt blijft bestaan of door de verwachte groei van reizigers groter wordt, zal dit leiden tot vermindering van het aantal mensen op de fiets en zal het aantal voertuigen op de weg toenemen. Om het knelpunt in de fietsketen op te lossen, dient enerzijds de stallingscapaciteit uitgebreid te worden en anderzijds handhaving in de buitenruimte beter ingezet te worden, waarbij er een doorkijk moet zijn voor de komende 15 jaar. De gelden uit BBB worden ingezet om een extra fietskelder te realiseren met 4.000 plekken, deels bewaakt/betaald en deels toezicht/gratis (naast de reeds opgenomen fietskelder van 4.300 in het OVTC).

#### **Keuze en doelstelling maatregel**

In de tabel op de volgende bladzijde wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

---

<sup>51</sup> Bron: Plan van aanpak (12 juni 2012).

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	<p>“Het effect van een goede fietsketen is dat reizigers niet afhaken om openbaar vervoer te gebruiken en dat meer mensen de fiets als voor- en/of natransport zullen gebruiken, immers totale (bestaande) reistijd wordt korter en de comfortbeleving is beter. Door een verbetering in de kwaliteit van de stallingen (in dit geval in en rond het station) zullen fietsers met betere fietsen rijden en langere afstanden overbruggen (mede dankzij e-bikes).</p> <p>Bij de goedkeuring van het Programma Beter Benutten Brabant d.d. 21 oktober 2011 is geconcludeerd dat de kosteneffectiviteit nauwelijks te berekenen is voor dit project. Om toch effect te kwantificeren is er een onderzoek uitgevoerd met daarin het volgende geformuleerde effect (vvu zijn daarbij vervangen door fietswinsturen): Investeren in een stationsstalling én in een verdere verbetering van het (snel) fietsnetwerk levert gemeten over een jaar, maar zeker over een periode van 10 jaar (niet ongebruikelijk in de autowereld) flink wat fietswinsturen op. Alleen al voor diegenen die naar het station fietsen gaat het daarbij, uitgedrukt in fietswinsturen, al om een bedrag van bijna € 1 miljoen. Als de verbeteringen op de keten worden meegenomen, gaat het om nog grotere bedragen oplopend tot € 21 miljoen, samen goed voor ruim € 22 miljoen. Grootste besparing zit 'm in keten, het stallen als zodanig heeft veel minder besparingseffect, vanwege het feit, dat de reistijdwinst hier niet groot is. Maar belangrijk is de stalling te zien als een cruciaal onderdeel van de keten.”</p>
Plan van aanpak M&E	Realisatie van een fietsflat van 1.000-3.000 fietsen, in tijdelijke dan wel definitieve vorm.
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Besparing € 1 miljoen fietswinsturen, realisatie 4.000 extra plaatsen in fietsenkelder.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

In de tabel op de volgende bladzijde geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Nee	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Nee	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Nee	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Verbeteren van samenhang in en met het openbaar vervoersysteem
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Verknopen van netwerken
Kosteneffectiviteit	Nee	Conclusie MuConsult (maar noodzakelijk)
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Nee	
- Realiseerbaar vóór 2015	-Nee	In eerste instantie wel de bedoeling, maar bleek al snel niet realiseerbaar
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	
- package deal	-Ja	Hoewel niet duidelijk omschreven
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Ja	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	Conclusie MuConsult: ja
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-gemeente-ProRail
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

De gemeente Breda is opdrachtgever/uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van deze maatregel. Andere betrokken organisaties zijn ProRail en NS. Voor de bouw van de fietsenstalling is zowel de gemeente Breda als ProRail opdrachtgever. ProRail is de penvoerder en gunt de opdracht. Beide partijen zetten een bijdrage in die zij ontvangen van lenM. ProRail en Breda dragen de risico's van de realisatie van deze maatregel. De realisatie van de fietsenstalling zal door ProRail worden gedaan. NS is de exploiterende partij. Breda zorgt voor flankerend beleid, handhaving in en onderhoud van de openbare ruimte.

Bij navraag naar de rol van de provincie bij deze maatregel wordt door de provincie aangegeven: de provincie heeft geen financiële dan wel inhoudelijke bemoeienis met deze maatregel, behoudens het doorsluizen van de financiële bijdrage van het



Rijk via een subsidiebeschikking. Overigens heeft de provincie, zoals bij alle maatregelen vanuit het programma BBB wel een rol als voortgangsbewaker.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Gemeente Breda
Verder betrokken bij uitvoering	ProRail NS
Financiën	Rijk ProRail Gemeente Breda

Het plan van aanpak is ondertekend door de gemeente Breda en vanuit het Rijk/lenM door de plaatsvervangend DG Bereikbaarheid. Dit betekent dat niet (direct) is ondertekend door ProRail, de derde partij die financieel bijdraagt (alleen indirect via lenM welke ProRail financiert).

### **Bekostiging/ financieel**

In onderstaande tabel staan de geraamde kosten weergegeven, zoals opgenomen in het plan van aanpak. Daarbij maakt alleen Deel 1 onderdeel uit van de maatregel binnen BBB.

Omschrijving		Bedrag in €
Deel 1	maatregel 1 (fietsenkelder; ontwerp en realisatie)	7.100.000
	maatregel 2 (opstellen, vaststellen en uitvoering flankerend beleid)	300.000
Deel 2	maatregel 3 (kosten beheer, exploitatie, toezicht en handhaving 15 jaar na oplevering)	6.000.000
<b>Totaal, prijspeil 1 januari 2012, exclusief BTW</b>		<b>13.400.000</b>

In de tabel op de volgende pagina staan de geraamde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

Bijdrage	Budget in € (exclusief BTW) Plan van aanpak	Budget in € (exclusief BTW) Voortgang regio Brabant 14 maart 2014
Rijk	2.900.000	2.941.176
ProRail	3.500.000	3.500.000
Gemeente Breda	1.000.000	1.000.000
ProRail (beheer)		750.000
Gemeente Breda (beheer)		5.250.000
<b>Totaal</b>	<b>7.400.000</b>	<b>13.441.176</b>

In een ander tabblad van het voortgangsdokument worden de bedragen € 2.941.176 en € 3.140.496 genoemd met een totaalbedrag van € 6.081.672.

### **Stand van zaken uitvoering**

In de eerste voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-08-2012) van RWS/lenM staat al dat de maatregel na 2014 gereed zal zijn. In de tweede rapportage van voorjaar 2013 staat dat er € 6 miljoen uitgegeven zal worden na 2014, dat de aanleg van het station heeft stilgelegd vanwege problemen met het heien en dat de hoogte van de bijdrage van ProRail nog onzeker is. In de rapportage van najaar 2013 staat dat de geplande uitgaven voor 2016 € 6,9 miljoen bedragen.

Vervolgens wordt in de voortgangsrapportage van de stuurgroep d.d.

24 september 2013 gemeld dat tussen de gemeente Breda, lenM, ProRail en de projectgroep BBB overeenstemming is bereikt over de maximale bijdrage van het Rijk (dit betreft in dit geval rijksbijdrage en bijdrage ProRail) van 50% voor het gehele project (Deel 1 en 2). De gemeente Breda zal daartoe een extra bijdrage leveren van € 300.000, waarmee het totaal voor Breda op € 6,55 miljoen komt. Daarnaast wordt gemeld dat er diverse externe redenen zijn die ervoor zorgen dat de fietsenstalling niet voor 31-12-2014 kan worden gerealiseerd. Gezien de bijzondere omstandigheden gaat lenM ermee akkoord de einddatum van het project vast te stellen op 1-1-2016. De provincie geeft aan dat in verband met deze geaccordeerde latere opleveringsdatum de gemeente op 21 januari 2015 de provincie heeft verzocht om een herziene subsidiebeschikking af te geven.

In de vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2014) van RWS/lenM staat dat er na 2014 € 6,4 miljoen zal worden uitgegeven aan de maatregel en dat in 2016 de geplande uitgaven geschat worden op € 6,9 miljoen.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 staat dat per maart 2014 de voortgang als % van het beoogde resultaat 0-20% is. Verder wordt opgemerkt dat met lenM een nieuwe deadline (1-1-2016) is afgesproken die geaccordeerd is in de stuurgroep, maar dat deze ook niet wordt gehaald. De nieuwe planning voor de oplevering is juni 2016, maar deze is nog niet geaccordeerd door de stuurgroep. Als reden van vertraging wordt genoemd dat de bouw van de fietsenstalling moet worden meegenomen in de bouwstroom van de OVTC en deze is met 6 maanden vertraagd.

Als gerealiseerd resultaat/output wordt gegeven: € 1 miljoen fietswinsturen gerealiseerd en uitbreiding stallingscapaciteit met 4.000 plaatsen. De rekenkamer merkt hierbij op dat dit geen gerealiseerde maar beoogde zaken betreffen. Verder merkt ze op dat de extra bijdrage van de gemeente à € 300.000 niet in dit document is opgenomen.

Op 22 mei 2014 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Breda de gemeenteraad geïnformeerd over deze maatregel. Daarbij wordt gemeld dat de aannemer heeft aangegeven dat hij de fietsenstalling gebruiksklaar kan opleveren in juli 2016, wat later is dan met lenM is afgesproken. Opgemerkt wordt dat daarover nog overleg zal volgen met lenM, maar als lenM besluit om niet akkoord te gaan, het project geen doorgang kan vinden. Daarnaast wordt aangegeven dat de stalling in minder stalplaatsen voorziet dan vooraf was voorzien.

Als redenen daarvoor worden gegeven dat de twee verdiepingen stalling - die nodig zou zijn voor zoveel stalplaatsen - niet past binnen de financiële kaders en dat de kosten zo hoog zouden worden dat het Europees aanbesteed zou moeten worden, wat niet binnen de planning past. Opgemerkt wordt dat ook hierover overlegd moet worden met lenM en dat dit moet leiden tot een nieuw vastgesteld plan van aanpak.

In de vijfde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-08-2014) van RWS/lenM staat dat de geplande uitgaven voor 2016 geschat worden op € 3,1 miljoen.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

## **3.7 Mobiliteitsmanagement A50 Veghel (NBR-14)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>52</sup>**

Probleem is filevorming en veiligheidsproblemen in de spits op de A50 bij afslag 10 bedrijventerreinen De Dubbelen en Doornhoek in de economische topsector Agro-food & Health in Noordoost-Brabant. Om de bereikbaarheid en veiligheidssituatie op de A50 te verbeteren wordt, in het kader van het programma 'Meer veilig 2' van RWS door provincie, Rijk en gemeente de kruising/afrit aangepast. Verwacht wordt dat dit in de ochtendspits zal leiden tot een reductie van 600 vvu en in de avondspits van 300. Maar daarbij is tevens onderkend dat de capaciteitsproblemen na verloop van tijd zullen terugkeren. Om de besparing van deze infrastructurele maatregel vast te houden en terugkeer van problemen te voorkomen wordt binnen het programma BBB mobiliteitsmanagement bij bedrijven ingevoerd; het stimuleren van werknemers om anders, minder of op andere tijdstippen te reizen.

### **Keuze en doelstelling maatregel**

Deze maatregel is bedoeld om een combinatie te maken met de verbreding van de afrit A50 die al in uitvoering was toen deze maatregel onder het programma BBB werd gebracht. In 2011 heeft stichting BRAMM (Brabant MobiliteitsManagement) onderzoek gedaan naar de bereikbaarheidsproblemen van de twee bedrijventerreinen. Dat onderzoek is voorgelegd aan provincie, gemeenten en Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (bedrijvenvereniging). De overheden hebben aangegeven het programma BBB van toepassing te laten zijn op de situatie rondom afslag 10. In de Bereikbaarheidsverklaring werd voor deze maatregel nog gesproken van 'Aanpassing verkeerslichtenregeling N279 bij Veghel' maar dit is, zo is tegenover de rekenkamer aangegeven, met het idee van het nieuwe werken komen te vervallen; uitgangspunt is gedragsverandering geworden. Voorzien werd dat dit grote potentie heeft omdat er veel drukte is op een bepaald tijdstip. Bedrijven

---

<sup>52</sup> Bron: Plan van aanpak (juni 2012), [www.mobiliteitsfabriek.nl](http://www.mobiliteitsfabriek.nl) (geraadpleegd 28-7 en 24-11-2014) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.

moesten, zo werd gesteld, ook iets doen om de verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid voor de lange termijn te bestendigen; reguleren van aanvoer- en vertrektijden van bedrijven (werknemers).

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Het structureel vasthouden van de winst van de infrastructurele aanpassing zijnde reductie van 600 uur in de ochtendspits en bijna 300 uur in de avondspits, ondanks de verbeterde situatie voor de auto. Hierdoor blijvende doorstroming op A50, N266 en Corridor (Veghel).
Plan van aanpak M&E	Vasthouden besparing vvu die worden behaald door de infrastructurele aanpassingen die door de provincie worden uitgevoerd in het kader van het Programma Meer veilig 2.
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Beoogd resultaat: 600 vvu ochtendspits, 300 vvu avondspits

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. Daarnaast sluit het aan bij doelen van de Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (afwikkeling autoverkeer op afrit 10 van de A50; bereikbaarheid en verkeersveiligheid). In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten): - gericht op reductie fileknooppunt - gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt  - gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied - zet in op één van de vier genoemde elementen - gericht op één van de vijf genoemde gebieden	Nee Ja -Ja -Ja  -Ja -Ja -Ja	In spits Afrit 10 A50 (knooppunt Paalgraven-Veghel-Uden) Agrofood & Health Noordoost-Brabant  Slimme en duurzame mobiliteit  Mobiliteitsmanagement/het nieuwe werken, vraagbeïnvloeding
Kosteneffectiviteit	Ja	Conclusie MuConsult verkeerslichtenregeling
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter) - Realiseerbaar vóór 2015	Ja -Ja	Waarschijnlijk direct na realisatie Realisatie verwacht eind 2014
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten) - package deal	Ja -Ja	Rol markt en verder afhankelijk van gekozen alternatief Convenanten met bedrijven
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Ja	Afhankelijk van gekozen alternatief
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Ja	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-bedrijven
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Ja	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

De provincie is de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. De verantwoordelijk bestuurder en projectmanager zijn afkomstig van de provinciale organisatie. Voor de uitvoering heeft de provincie een mobiliteitsmakelaar ingeschakeld. De provincie heeft haar taken/de uitvoering gedelegeerd naar deze mobiliteitsmakelaar die het project trekt. De provincie blijft wel eindverantwoordelijk. Verder zijn de gemeente Veghel, bedrijfsleven Veghel (BZW; Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging en Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel) en RWS betrokken bij de uitvoering. Na het opstellen van het plan van aanpak hebben meerdere bedrijven op de betreffende industrieterreinen een convenant/intentieverklaring ondertekend waarmee ze zich committeren aan het monitoren van het mobiliteitsgedrag van hun werknemers en aan het stimuleren van de werknemers om zich anders te verplaatsen. Daarmee heeft de overheid specifiek

de bal bij de bedrijven neergelegd. De provincie heeft, zo is in een gesprek gesteld, in dit project dan ook de rol van aanjager en niet die van trekker. Motto is, zo is tegenover de rekenkamer aangegeven, dat er alleen iets gebeurt als de bedrijven het willen, het initiatief moet van hen komen. In financiële zin zijn het Rijk en de bedrijven die het convenant hebben ondertekend betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie
Verder betrokken bij uitvoering	Mobiliteitsmakelaar Gemeente Veghel Bedrijfsleven Veghel RWS
Financiën	Rijk Bedrijven die convenant hebben ondertekend

Het plan van aanpak is ondertekend door de gedeputeerde en de programmadirecteur BB van lenM. In afwijking van de voor BBB gehanteerde regels, hebben de andere financieel betrokken partijen, de bedrijven, het plan van aanpak niet ondertekend. Dit was echter ook nog niet mogelijk omdat er ten tijde van het opstellen van het plan van aanpak nog convenanten met bedrijven dienden te worden ondertekend.

### **Bekostiging/financieel**

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Opstellen en ondertekenen convenant	4.202
Makelaar bij deelnemende bedrijven	58.823
Uitvoeren maatregelen door bedrijven	63.025
<b>Projectkosten exclusief BTW</b>	<b>126.050</b>
Inclusief 19% BTW	150.000

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage	Budget in € prijspeil 2012 (inclusief BTW) Plan van Aanpak	Budget in € (exclusief btw) Voortgang regio Brabant 14 maart 2014
Rijk	75.000	60.750
Bedrijven die convenant hebben ondertekend	75.000	75.000
<b>Totaal</b>	<b>150.000</b>	<b>135.750</b>

Bron: 2<sup>e</sup> kolom Plan van Aanpak, juni 2012 en 3<sup>e</sup> kolom document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014

In het plan van aanpak wordt gesproken over € 75.000 rijksbijdrage inclusief BTW, waarbij het Rijk en de bedrijven die het convenant hebben ondertekend elk 50% financieren van deze maatregel. In het plan van aanpak wordt ook als voorwaarde genoemd: 'Bijdragen bedrijven moet minstens even hoog zijn als rijksinvestering uit BB om de 50% cofinanciering te halen'. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt gesproken over een rijksbijdrage van € 60.750 exclusief BTW en bijdragen van bedrijven € 75.000 exclusief BTW. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat het Rijk 45% bijdraagt en de bedrijven 55% cofinancieren. Uitgaande van rijksbijdrage inclusief BTW is de verdeling 50-50. De rekenkamer merkt daarbij op dat in een brief/subsidiebeschikking van de provincie Noord-Brabant aan de provincie Noord-Brabant d.d. 26 maart 2013<sup>53</sup> wordt gesteld dat de provincie op basis van het ondertekende plan van aanpak een subsidie toekent aan de provincie van maximaal € 75.000 *exclusief* BTW, zijnde 46% van de geraamde subsidiabele kosten. Hiermee sluist de provincie de rijksbijdrage door.

De provincie heeft de rekenkamer geen inzicht kunnen geven in de stand van zaken van de totale werkelijk gemaakte kosten omdat, zo is aangegeven, het project nog niet is afgerond.

### **Stand van zaken uitvoering**

Het plan van aanpak voor deze maatregel is ondertekend, maar de datering daarbij is niet volledig.

In het plan van aanpak was opgenomen dat er in september 2012 een go/no-go-moment zou zijn. De maatregel zou pas doorgaan als bedrijven, verantwoordelijk voor minstens 10% van de werknemers het convenant hadden ondertekend. In een gesprek (eind september 2014) is tegenover de rekenkamer aangegeven dat het nu om 32 bedrijven gaat.<sup>54</sup> De uitvoering was voorzien van 1 oktober 2012 tot 1 september 2014. De subsidie is 26 maart 2013 toegekend. De deelnemende bedrijven zouden een mobiliteitsscan uitvoeren, arbeidsvoorwaarden wijzigen, werknemers actief stimuleren zich anders te verplaatsen of te gedragen en het mobiliteitsgedrag van medewerkers onderzoeken/monitoren.

In de vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2014) van RWS/lenM wordt opgemerkt dat deze maatregel is vertraagd van het derde naar het vierde kwartaal 2014. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt gemeld dat de intentieverklaringen zijn ondertekend en de mobiliteitsscans zijn uitgevoerd. Verder wordt opgemerkt dat het bedrijfsleven vooral collectief OV naar het bedrijventerrein wil halen voordat ze actief aan de gang willen met mobiliteitsmanagement en dat de provincie zeer terughoudend is met opdrachten aan de mobiliteitsmakelaar gezien het ontbreken van draagvlak; het project bevindt

---

<sup>53</sup> Corsa: C2109277, C2115358/S0262199.

<sup>54</sup> Op [www.mobiliteitsfabriek.nl](http://www.mobiliteitsfabriek.nl) (geraadpleegd 28-7-2014 en 24-11-2014) staat dat 25 bedrijven het convenant hebben getekend.

zich in een impasse (0-20% realisatie). Maar met de openstelling op 19 mei 2014 van de infrastructurele maatregel zal nog worden gekeken wat alsnog mogelijk is rondom mobiliteitsmanagement/slimme deal. Ten slotte wordt gesteld dat door het feit dat de onderhandelingen over de slimme deal tussen provincie en bedrijfsleven stokken, er een risico is dat in 2014 aan deze maatregel geen budget meer wordt uitgegeven. In het gesprek met de rekenkamer is aangegeven dat er de meeste interesse is voor fietsmaatregelen en dat daarmee nu als eerste wordt begonnen. Uiteindelijk hebben echter weinig tot geen bedrijven echt actie ondernomen. Het denkproces, zo wordt gesteld, is weliswaar op gang gekomen, maar als het daarbij blijft, stopt het project, zo heeft de provincie aan de bedrijven kenbaar gemaakt. De bedrijven hebben in reactie daarop aangegeven wel 'iets' te willen. Op initiatief van de bedrijven is er een gesprek geweest met de gedeputeerde en de wethouder van de gemeente Veghel over wat er nog gedaan zou kunnen worden om het tot een positief einde te brengen. De gedeputeerde en wethouder hebben de bedrijven daarbij opgeroepen om in actie te komen.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

## **3.8 Regelscenario A270 Nuenen (NBR-19)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>55</sup>**

Probleem is congestie in de kern van Nuenen en op de N270/A270-corridor Deurne-Helmond-Eindhoven doordat verkeer op de aansluiting aan het einde van de A270 aan de oostkant van Eindhoven kiest voor een sluiproute door Nuenen. Hierdoor ontstaat een minder robuuste bereikbaarheid van de economische toplocatie Brainport regio Eindhoven. Om doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Nuenen te verbeteren en verkeershinder op de corridor te verminderen, wordt het reeds ontwikkelde regelscenario A270 Nuenen geïmplementeerd (verstrekken van reistijdinformatie over voorkeurs- en ongewenste route en doseren van instroom op de ongewenste route via Nuenen middels een VRI; doel van een regelscenario is betere verdeling verkeersaanbod over het netwerk). Dit wordt geacht tot een verbetering te leiden van de robuustheid van het regionale verkeersnetwerk en bereikbaarheid van Brainport regio Eindhoven. Op de website brabantstad.nl wordt aangegeven: een regelscenario is een combinatie van samenhangende verkeersmanagementmaatregelen, die worden ingezet wanneer zich een specifiek knelpunt voordoet. De regionale verkeerscentrale, in dit geval Verkeerscentrale Zuid-Nederland, houdt de verkeersdrukke in de gaten met camera's en detectiesystemen in de weg. De maatregelen leiden het verkeer over een alternatieve route(s).

---

<sup>55</sup> Bron: Plan van aanpak (8 juni 2012), [www.brabantstad.nl](http://www.brabantstad.nl) (geraadpleegd september 2014) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.



In een gesprek met de provincie is aangegeven dat de verkeerscentrale hierbij een protocol hanteert wat er in welke situatie moet gebeuren, zogenaamde 'schakelschema's'. Afhankelijk van de verkeersgegevens geeft de verkeerscentrale vervolgens de beste route aan.

### **Keuze en doelstelling maatregel**

Reeds vóór BB heeft de provincie in 2010 vanuit het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar voor DVM een analyse uitgevoerd. Adviesbureau DHV verzamelde hiervoor de verkeersgegevens. Uit de analyse kwamen zeven regelscenario's naar voren als interessante oplossing voor in kaart gebrachte (verkeers)knelpunten. Vijf<sup>56</sup> hiervan zijn in het programma BBB terecht gekomen, omdat deze voldeden aan het criterium van het programma dat de maatregel eind 2014 moet zijn gerealiseerd. Voor BBB is onderzocht wat het oplossend vermogen van deze maatregelen voor de bereikbaarheid, uitgedrukt in vvu, zou zijn.

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Verbeterd de doorstroming op de vervoersrelatie Deurne - Helmond - Eindhoven en binnen het lokale verkeerssysteem van Nuenen. De Europalaan in Nuenen wordt minder belast (maximum aantal van 25.000 mvt per etmaal haalbaar) en de congestie wordt verminderd. Draagt bij aan de verbetering van de robuustheid van het regionale verkeersnetwerk en aan de bereikbaarheid van de Brainport regio Eindhoven.
	Reductie van 2.634 vvu per jaar op de ongewenste sluiproute.
Plan van aanpak M&E en Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Reductie van (±) 2.634 vvu per jaar.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

<sup>56</sup> Op [www.brabantstad.nl](http://www.brabantstad.nl) wordt gesproken van vier maatregelen die deel uitmaken van BBB. De rekenkamer telt er vijf op deze site.

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	Kern Nuenen en N270/A270-corridor Brainport regio Eindhoven
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Slimme en duurzame mobiliteit
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Verkeersmanagement/DVM
Kosteneffectiviteit	Nee	Conclusie MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Waarschijnlijk direct na realisatie
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	Realisatie verwacht juli 2013
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	
- package deal	-Nee	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	Samenhang met verschillende andere (BB-) projecten. Conclusie MuConsult: nee
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

De provincie is de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. De provincie heeft deze maatregel opgepakt als provinciale wegbeheerder; het betreft een provinciale weg. De verantwoordelijk bestuurder en projectmanager zijn afkomstig van de provinciale organisatie. Verder zijn de gemeente Nuenen, de gemeente Eindhoven en RWS (Verkeerscentrale Zuid-Nederland) betrokken bij de uitvoering. Ook is er een adviesbureau ingehuurd. In financiële zin zijn de provincie en het Rijk betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie
Verder betrokken bij uitvoering	Gemeente Nuenen Gemeente Eindhoven RWS (Verkeerscentrale Zuid-Nederland)
Financiën	Rijk Provincie

De provincie heeft de rekenkamer geen ondertekende versie van het plan van aanpak overhandigd, ook niet bij navraag. De provincie beschikt niet over een ondertekende versie, omdat, zo is aangegeven, “het plan van aanpak bij lenM in ongerede is geraakt, toen het daar was voor ondertekening”. Uitgaande van het plan van aanpak zou dit ondertekend worden door de gedeputeerde en de programmadirecteur BB van lenM.

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Vorbereidingskosten	10.000
Uitvoeringskosten	
- Koppelen	15.000
- Proefproject	52.000
- VRI A270-Smits v. Ooyenlaan	12.500
Onvoorzien 10%	8.958
<b>Projectkosten exclusief BTW (prijspeil 2011)</b>	<b>98.458</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage van	Geraamd budget in € (exclusief BTW)		Realisatie in €	
	Plan van Aanpak 2012*	Voortgang 14 maart 2014	Eindafrekening 27-2-2014	Voortgang 14 maart 2014
Rijk	45.000	44.958	7.015	
Provincie	53.500	53.500	8.235	
<b>Totaal</b>	<b>98.500</b>		<b>15.250</b>	<b>13.750</b>

\* In het plan van aanpak staat daarbij ‘prijspeil 2013’, maar de rekenkamer gaat ervan uit dat dit prijsspeil 2011 moet zijn.

In het plan van aanpak wordt exclusief BTW gesproken over € 45.000 rijksbijdrage en € 53.500 cofinanciering door de provincie. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt gesproken over een rijksbijdrage van € 44.958 exclusief BTW (€ 53.500 inclusief) en een provinciale bijdrage van € 53.500 exclusief BTW. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat het Rijk 46% bijdraagt en de provincie 54% cofinanciert. Uitgaande van de rijksbijdrage inclusief BTW is de verdeling 50-50. De rekenkamer merkt daarbij op dat in de subsidiebeschikking van de provincie Noord-Brabant aan de provincie Noord-Brabant d.d. 29 maart 2013<sup>57</sup> wordt gesteld dat de provincie op basis van het ondertekende plan van aanpak een subsidie toekent van maximaal € 45.000 exclusief BTW, zijnde 46%

<sup>57</sup> Corsa: C2114403.

van de geraamde subsidiabele kosten. Hiermee sluit de provincie de rijksbijdrage door.

Uit het verzoek voor de eindafrekening d.d. 27-2-2014 en de brief betreffende akkoord daarvoor van bijna 5 maanden later (16-7-2014) komt naar voren dat de daadwerkelijk gemaakte kosten € 15.250 exclusief BTW bedragen, waarvoor vanuit de rijksbijdrage € 7.015 is overgemaakt, 46% van de subsidiabele kosten.<sup>58</sup> In een gesprek met de provincie is tegenover de rekenkamer aangegeven dat de overige € 8.235 provinciale bijdrage betreft.

De gerealiseerde kosten betreffen de voorbereidingskosten. Deze zijn gezamenlijk met die van de maatregel Regelscenario N69 (NBR-20) gemaakt en zijn gelijkelijk verdeeld tussen deze maatregelen (zie ook paragraaf 3.9).<sup>59</sup> Ten tijde van het opstellen van de plannen van aanpak was de inschatting dat de (voorbereidings)-kosten van deze projecten niet hetzelfde waren (€ 10.000 A270 versus € 15.000 N69). Echter in de uitvoering is gebleken dat de voorbereidingskosten voor project A270 te laag en de voorbereidingskosten voor project N69 te hoog zijn ingeschat, voor beide projecten is nagenoeg dezelfde hoeveelheid werk verricht. Hiermee vallen de werkelijke voorbereidingskosten voor deze maatregel ruim € 5.000 hoger uit dan voorzien. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt overigens niet het bedrag van € 15.250 gemeld, maar is opgenomen dat de gerealiseerde totaaluitgave van deze maatregel € 13.750 betreffen.

De vrijvallende middelen rijksbijdrage blijven, zoals reeds eerder opgemerkt, beschikbaar voor BBB. Dat betreft in dit geval € 37.485 (€ 45.000 - € 7.015).

### **Stand van zaken uitvoering**

De provincie heeft, in overleg met betrokken partijen, het plan van aanpak geschreven. Het plan van aanpak was 8 juni 2012 definitief.

In het plan van aanpak was de voorbereidingsfase voorzien van september 2012 tot april 2013 en zou de uitvoeringsfase in april 2013 starten. Na het opstellen van het plan van aanpak is in de zomerperiode door adviesbureau Arcadis de in 2010 uitgevoerde analyse opnieuw uitgevoerd met actuele gegevens, zodat op basis daarvan in juni 2013 een go/no-gobeslissing kon plaatsvinden.<sup>60</sup> Uit deze analyse bleek dat deze maatregel niet meer het gewenste verkeerskundige effect zou hebben en is besloten om de maatregel te annuleren. Het resultaat uit deze nieuwe analyses kon, zo is door de provincie in een gesprek met de rekenkamer aangegeven, verklaard worden door diverse ontwikkelingen op het wegennet, zoals wegwerkzaamheden. De voorstellen tot no-go zijn besproken in de regiegroep en de projectgroep BBB en daartoe is besloten door de stuurgroep in hun eerste

---

<sup>58</sup> Corsa: C2144383 en 3621693.

<sup>59</sup> Corsa: 3547680 onder C2144383.

<sup>60</sup> Uit het document uit Corsa met nummer 3547680 onder C2144383 blijkt dat Arcadis op 20 maart 2013 voor de voorbereiding nog een (vervolg)opdracht ter uitvoering heeft ontvangen.

bijeenkomst in augustus 2013.<sup>61</sup>

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt conform opgemerkt: maatregel vervallen; project stopgezet. Ook in de derde en vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum respectievelijk 15-8-2013 en 1-3-2014) van RWS/lenM wordt aangegeven dat de maatregel is vervallen. In de vierde voortgangsrapportage wordt daarbij aangegeven dat de stuurgroep daarmee op 24 september 2013 heeft ingestemd.

In de factsheet met eerste effecten (peildatum 15 oktober 2013) van lenM wordt niet vermeld dat deze maatregel is geannuleerd. Dit ondanks het feit dat deze factsheet mede is gebaseerd op de derde voortgangsrapportage van RWS/lenM waarin dit wel wordt vermeld en het annuleringsbesluit van augustus 2013 is. Gevraagd naar de reden daarvoor heeft de provincie aangegeven dat ze niet weet waarom dat niet in de factsheet wordt vermeld.

In het gesprek met de rekenkamer is door de provincie aangegeven dat zij het bij deze maatregel als positief heeft ervaren dat er veel energie is gestoken aan de voorkant (plan van aanpak). Door goed onderzoek, zo wordt daarbij gesteld, kon een goede onderbouwing worden gegeven voor (nut en noodzaak, financiën, planning, risico's en dergelijke van) de maatregel en daardoor was ook het proces duidelijk. Daarnaast waren de korte lijntjes naar onder andere de stuurgroep een succesfactor. Daardoor konden er, zo werd gesteld, snel besluiten worden genomen, zoals het stopzetten van de maatregel toen bleek dat de effecten anders zouden zijn dan eerder was berekend. Juist door die analyses kon het advies richting de stuurgroep, zo werd aangegeven, goed worden onderbouwd. Door een voorlopige schatting van de vrijvallende middelen van onder andere deze maatregel, kan de reservemaatregel 'Ruit van Breda' worden uitgevoerd.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

## **3.9 Regelscenario N69 (NBR-20)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>62</sup>**

Probleem is structurele filevorming/ lange wachtrijen in de spits op de kruispunten van de N69 in de kernen Aalst en Valkenswaard en daardoor minder robuuste bereikbaarheid van de economische toplocatie Brainport regio Eindhoven. Om doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze kernen te verbeteren

---

<sup>61</sup> Corsa: 3547680 onder C2144383 en Voortgangsrapportage BBB van 17 juli 2013 agenda van de stuurgroep d.d. 24 september 2013.

<sup>62</sup> Bron: Plan van aanpak (8 juni 2012), [www.brabantstad.nl](http://www.brabantstad.nl) (geraadpleegd september 2014) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.

wordt het reeds ontwikkelde regelscenario N69 geïmplementeerd (optimalisatie en koppeling VRI's, verstrekken reistijdinformatie (proefproject), op drie punten op goede manier doseren van het verkeer en daarna passeren via groene golf VRI's).

### Keuze en doelstelling maatregel

Dit is het tweede van de vijf regelscenario's die vanuit DVM/Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar in BBB terecht zijn gekomen. Zie voor een toelichting op de keuze en wat een regelscenario is de voorgaande paragraaf (Regelscenario A270).

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Verbetering van de doorstroming als gevolg van optimalisatie en koppeling van VRI's in de kom Aalst en Valkenswaard. Het verstrekken van reistijdinformatie (aangevuld met route-adviezen) levert in de drukke spitsperioden een toename van de gemiddelde snelheid op vanwege een betere verdeling van het verkeer.
	Reductie van 1.788 vvu per jaar.
Plan van aanpak M&E en Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Reductie vvu ( $\pm$ ) 1.788 per jaar.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. Voor de aansluiting van deze maatregel bij andere uitgangspunten van BB(B) geldt hetzelfde als voor het Regelscenario A270, alleen het gesignaleerde knelpunt betreft nu de kernen Aalst, Waalre, Valkenswaard en N69-corridor, deze maatregel is gericht op reductie in de spits en werd door MuConsult als kosteneffectief beoordeeld. Zie verder de tabel in de voorgaande paragraaf.

### Betrokken partijen

De provincie is de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. Verder geldt hetzelfde als voor het Regelscenario A270 (zie voorgaande paragraaf), alleen zijn hier de gemeenten Valkenswaard en Waalre in plaats van de gemeente Nuenen betrokken bij de uitvoering.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie
Verder betrokken bij uitvoering	Gemeente Valkenswaard Gemeente Waalre Gemeente Eindhoven RWS (Verkeerscentrale Zuid-Nederland)
Financiën	Rijk Provincie

In de Bereikbaarheidsverklaring staat dat de stuurgroep het plan van aanpak zal ondertekenen. In de praktijk is ondertekend door de twee partijen die financieel aan deze maatregel bijdragen.

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Vorbereidingskosten	15.000
Uitvoeringskosten	
- Koppelen	15.000
- Rest proefproject	52.000
- Filedetectie	70.000
Onvoorzien 10%	15.000
<b>Projectkosten exclusief BTW (prijspeil 2011)</b>	<b>167.000</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage van	Geraamd budget in € (exclusief BTW)			Realisatie in €		
	Plan van Aanpak* juni 2012	Subsidie-beschikking maart 2013	Voortgang 14 maart 2014	Eindafrekening februari 2014	Voortgang 14 maart 2014	Subsidie-vaststelling juli 2014
Rijk	70.000	70.000	56.700	7.015		6.252,50
Provincie	97.000		97.000	8.235		8.998,00
<b>Totaal</b>	<b>167.000</b>			<b>15.250</b>	<b>16.750</b>	<b>15.250</b>

\* In het plan van aanpak staat daarbij 'prijspeil 2013', maar de rekenkamer gaat ervan uit dat dit prijsspeil 2011 moet zijn.

In het plan van aanpak wordt exclusief BTW gesproken over € 70.000 rijksbijdrage en € 97.000 cofinanciering door de provincie. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt gesproken over een rijksbijdrage van € 56.700 exclusief BTW (€ 70.000 inclusief) en een provinciale bijdrage van € 97.000 exclusief BTW. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat het Rijk 37% bijdraagt en de provincie 63% cofinanciert. Uitgaande van de rijksbijdrage inclusief BTW is de verdeling 42-58. De rekenkamer merkt daarbij op dat in de subsidie-beschikking van de provincie Noord-Brabant aan de provincie Noord-Brabant d.d. 29 maart 2013<sup>63</sup> wordt gesteld dat de provincie op basis van het ondertekende plan van aanpak een subsidie toekent van maximaal € 70.000 exclusief BTW, zijnde 41%

<sup>63</sup> Corsa: C2109279 en S0262133, C2115346 en S0281441.

van de geraamde subsidiabele kosten. Hiermee sluit de provincie de rijksbijdrage door.

Voor de eindafrekening d.d. 27-2-2014 geldt hetzelfde als voor het Regelscenario A270 (zie voorgaande paragraaf): daadwerkelijk gemaakte kosten bedragen € 15.250 exclusief BTW, waarvoor vanuit de rijksbijdrage € 7.015 is overgemaakt, 46% van de subsidiabele kosten.<sup>64</sup> Over deze eindrapportage wordt in een interne notitie opgemerkt dat zowel het bedrag als het % niet kloppen en dat er niets over verantwoording in stond, maar dat dat gezien het feit dat het een interne subsidie is niet zo erg is.<sup>65</sup> In de brief d.d. 15 juli 2014<sup>66</sup> betreffende het besluit van GS tot subsidievaststelling wordt opgemerkt dat in de brief van februari abusievelijk het verkeerde bedrag en % waren opgenomen. Verder wordt gesteld dat de geraamde subsidiabele kosten € 170.700 bedragen en de maximum toegekende subsidie 41% betreft zijnde € 70.000. Daar de werkelijke kosten € 15.250 bedragen, komt het vastgestelde subsidiebedrag uit op € 6.252,50, zijnde 41%. Ook in een gesprek met de provincie is tegenover de rekenkamer aangegeven dat het om € 6.252,50 rijksbijdrage gaat en de overige € 8.998 is betaald uit de provinciale bijdrage. De kosten betreffen de voorbereidingskosten. Deze zijn, zoals reeds aangegeven in de voorgaande paragraaf, gezamenlijk met die van de maatregel Regelscenario A270 gemaakt. Zie aldaar. De werkelijke voorbereidingskosten voor deze maatregel zijn nagenoeg gelijk aan wat was voorzien. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt overigens niet het bedrag van € 15.250 gemeld, maar is opgenomen dat de gerealiseerde totaaluitgave van deze maatregel € 16.750 betreft. De vrijvallende rijksbijdrage is in dit geval € 63.747,50.

### **Stand van zaken uitvoering**

De provincie heeft, in overleg met betrokken partijen, het plan van aanpak geschreven. Het plan van aanpak was 8 juni 2012 definitief en is ondertekend. De datering bij de ondertekening is niet volledig.

In het plan van aanpak staat als randvoorwaarde de realisatie in het eerste respectievelijk tweede kwartaal 2014 van een 'groene golf' in Waalre en Valkenswaard vermeld. De rekenkamer merkt daarbij op dat dit een onmogelijke voorwaarde lijkt, omdat dit een realisatiedatum betreft die na de eindrealisatiedatum van deze maatregel ligt (juli 2013).

Verder was de voorbereidingsfase voorzien van september 2012 tot april 2013 en zou de uitvoeringsfase in april 2013 starten. Maar evenals voor het Regelscenario A270 is na het opstellen van het plan van aanpak in de zomerperiode een nieuwe analyse uitgevoerd en bleek dat ook deze maatregel niet meer het gewenste verkeerskundige effect zou hebben en is in augustus 2013 formeel besloten om de maatregel te annuleren. In voortgangsrapportage 3 van de gemeente Valkenswaard

---

<sup>64</sup> Corsa: C2143606, C2144376, S0280788 en S0287058.

<sup>65</sup> Corsa: SA0002980.

<sup>66</sup> Corsa: C2144376.



over het programma N69 d.d. 12 maart 2013 staat nog dat de technische uitvoering van het regelscenario op dat moment plaatsvond, binnenkort volgens planning marktpartijen worden benaderd, in het tweede kwartaal de aanpassing VRI's en reisinformatieborden zal plaatsvinden en zomer 2013 ingebruikname is voorzien.

Zie verder voorgaande paragraaf (besluit stuurgroep, informatie in document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 en derde en vierde voortgangsrapportage M&E, door de provincie genoemde positieve ervaringen en gevolg van vrijvallende middelen).

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

## **3.10 Regelscenario Tilburg-centrum (NBR-21a)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>67</sup>**

Voor Tilburg zijn er met name op de invalsroutes Ringbaan West en Ringbaan Oost en de aansluitingen op de A58 knelpunten die vooral tijdens de ochtend- en avondspits en tijdens koopavonden en zaterdagmiddagen van invloed zijn op de bereikbaarheid van het centrum van Tilburg. Om het centrum van Tilburg aantrekkelijk te houden voor bezoekers en bedrijven is een goede bereikbaarheid van belang. Om dit te bevorderen wordt verkeer geïnformeerd en geadviseerd over de keuze voor de snelste invalsroute richting stad en wordt een speciaal regelprogramma ingezet op het kruispunt Spoorlaan - Ringbaan-Oost bij grote drukte richting binnenstad. Dit gebeurt door middel van dynamische route-informatie (berm DRIP's (dynamische route-informatie panelen) tonen permanent informatie over reistijden naar het centrum en verlengen groentijd stoplichten).

### **Keuze en doelstelling maatregel**

Dit is het derde van de vijf regelscenario's die vanuit DVM/Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar in BBB terecht zijn gekomen.<sup>68</sup> Voor Tilburg is een regiospecifieke regelstrategie opgesteld in de DVM Nota Tilburg. Zie voor een toelichting op de keuze en op wat een regelscenario is paragraaf 3.8. In het plan van aanpak wordt opgemerkt dat bij dit regelscenario een effectschatting complex is.

In de tabel op de volgende pagina wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten. De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het

---

<sup>67</sup> Bron: Plan van aanpak (juni 2012), [www.brabantstad.nl](http://www.brabantstad.nl) (geraadpleegd september 2014) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.

<sup>68</sup> Dit regelscenario wordt op [www.brabantstad.nl](http://www.brabantstad.nl) niet genoemd als scenario dat deel uitmaakt van BBB.

plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	“De veronderstelde effectiviteit is 20%. Dit betekent dat gemiddeld dagelijks 250 vvu’s moeten optreden. Dat lijkt niet realistisch, maar met dit regelscenario wel haalbaar. Over het geheel geldt dat door het toepassen van het regelscenario verwacht mag worden dat het doel van een betere bereikbaarheid van de binnenstad wordt bereikt. Ecorys heeft dit effect becijferd op 15%.”
Plan van aanpak M&E	Reductie van ± 5.698 vvu per jaar.
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	250 vvu per dag.

Voor de aansluiting van deze maatregel bij andere uitgangspunten van BB(B) geldt hetzelfde als voor het Regelscenario A270 en N69, alleen het gesignaleerde knelpunt betreft nu de gemeente Tilburg; het economisch kerngebied Maintenance & logistics WM-Brabant; de maatregel is onderdeel van een groter geheel; en werd door MuConsult als wellicht kosteneffectief beoordeeld; de projectorganisatie moet deels nog worden ingevuld. Zie voor de tabel paragraaf 3.8 (Regelscenario A270).

### Betrokken partijen

De gemeente Tilburg is verantwoordelijk voor de realisatie van deze maatregel. Andere betrokken organisaties zijn RWS (directie Noord-Brabant en directie Verkeer- en Watermanagement) en de provincie Noord-Brabant. In het plan van aanpak staat dat de uitvoering van de maatregel ligt bij de gemeente Tilburg en RWS Noord-Brabant en RWS Verkeer- en Watermanagement. Uitgaande van het plan van aanpak en het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 zijn in financiële zin het Rijk, de provincie, gemeente Tilburg en RWS betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Gemeente Tilburg
Verder betrokken bij uitvoering	Provincie RWS Noord-Brabant RWS Verkeer- en Watermanagement
Financiën (uitgaande van plan van aanpak en Voortgang 14 maart 2014)	Rijk Provincie (DVM BrabantStad) Gemeente Tilburg RWS (pakket 18 en 20)

Bij navraag van de rekenkamer naar de precieze rol van de provincie bij deze maatregel geeft zij aan dat de provincie geen financiële dan wel inhoudelijke bemoeienis met deze maatregel heeft, behoudens het doorsluizen van de financiële bijdrage van het Rijk via een subsidiebeschikking.

## Bekostiging/financieel

In de tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Opstellen en vaststellen definitief regelscenario	5.000
Twee berm DRIP's A58	400,000
Nieuw regelprogramma Ringbaan-Oost	20.000
Data-inwinning Ringbanen Oost en West en A58	15.000
Koppeling met centrale van RWS/VWM	10.000
<b>Totale investeringskosten exclusief BTW</b>	<b>450.000</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage van	Budget in € (exclusief BTW) Plan van Aanpak 2012	Budget in € (exclusief BTW) Voortgang 14 maart 2014
Rijk	294.000	294.118
Provincie	70.000	70.000
Gemeente Tilburg	70.000	70.000
RWS, pakket 18	10.000	10.000
RWS, pakket 20	6.000	6.000
Totaal	450.000	434.118*

\* De rekenkamer merkt daarbij op dat de bedragen optellen tot € 450.118. In een tweede tabblad worden de bedragen: € 294.118, € 70.000 en € 112.448 genoemd. Bij navraag over deze bedragen geeft de provincie aan dat het bedrag € 112.448 abusievelijk in de voortgangsrapportage is opgenomen.

De investeringskosten dekken de exploitatie tot en met 2013. Vanaf 2014 zullen de exploitatiekosten nog gedekt moeten worden. Hierover worden volgens het plan van aanpak nog afspraken gemaakt.

Verder wordt aangegeven dat voor de provinciale bijdrage (DVM BrabantStad) nog formele besluitvorming moet plaatsvinden. Bij negatieve besluitvorming wordt naar andere dekkingsbronnen gezocht of wordt het project voor een volgende jaarschijf ingediend. Zoals reeds eerder vermeld, heeft de provincie aangegeven dat zij geen financiële bemoeienis heeft met deze maatregel, behoudens het doorsluizen van de rijksbijdrage.

Verder heeft de provincie aangegeven dat de maatregel nog niet is afgewikkeld, maar dat de voortgang ervan wel wordt gemonitord en de bijdrage per partner vaststaat. De verwachting is dat het volledige budget (€ 450.000) wordt opgesoupeerd met mogelijk een kleine overschrijding. Eventuele hogere kosten zijn, zo wordt daarbij gesteld, voor risico en rekening van de trekker, de gemeente Tilburg.

## Stand van zaken uitvoering

In het plan van aanpak was de realisatie van de output voorzien in de periode 2013-2014.

In de vijfde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-08-2014) van RWS/lenM staat dat dit regelscenario in het vierde kwartaal van 2014 zal draaien.

Via brief C2146634-3567897 heeft de provincie de gemeente Tilburg tot 1 januari 2015 uitstel verleend voor het uitvoeren van de werkzaamheden. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 staat als gerealiseerd resultaat/output: 'realisatie berm-DRIP's en reistijdinformatie en verlengen groentijd linksaf richting Spoorlaan'. De rekenkamer merkt hierbij op dat deze output nog niet volledig gerealiseerd is.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

## **3.11 Regelscenario Efteling (NBR-21b)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>69</sup>**

Probleem is ongeveer 60 keer per jaar wachtrijen/filevorming voornamelijk na de ochtendspits en bij vertrek in de avondspits met pieken in weekenden en schoolvakanties op en bij de ingang van de economische toplocatie Eftelingterrein, aansluitingsweg naar N261 en A59 en op de N261 en A59 zelf en daardoor mindere bereikbaarheid regio Maintenance & Logistics (WM-Brabant/Tilburg). Om doorstroming en bereikbaarheid van de regio te verbeteren ofwel om het verkeer zoveel mogelijk te spreiden over het netwerk en optimaal te geleiden van en naar de Efteling wordt het reeds ontwikkelde regelscenario geïmplementeerd (gebruik druktekaler Efteling, filewaarschuwing op de A59 via ingehuurde tekstkarren op geprognoseerde topdruktedagen totdat permanente filewaarschuwingssysteem gereed is (dit valt buiten dit project, maar vormt wel randvoorwaarde), advisering via DRIP om A59 te mijden, aanpassing VRI's, realisatie monitoringscamera's).

### **Keuze en doelstelling maatregel**

Dit is het vierde van de vijf regelscenario's die vanuit DVM/ Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar in BBB terecht zijn gekomen. Zie hiervoor en voor een korte toelichting op wat een regelscenario is paragraaf 3.8.

In de tabel op de volgende pagina wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten. De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

---

<sup>69</sup> Bron: Plan van aanpak (8 juni 2012), [www.brabantstad.nl](http://www.brabantstad.nl) (geraadpleegd september 2014) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Hinder beperken voor regionaal verkeer op met name de A59, N261 bij instroom van Efteling verkeer (verbeteren doorstroming en bereikbaarheid regio). Voorkomen van filevorming op de A59 bij instroom van Efteling verkeer (verbeteren verkeersveiligheid). Hinder beperken voor regionaal verkeer op met name de N261 bij uitstroom van Efteling verkeer (verbeteren doorstroming en bereikbaarheid regio).
	Reductie van 6.250 vvu per jaar.
Plan van aanpak M&E en Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	(Reductie van ±) 6.250 vvu per jaar.

In onderstaande tabel geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	Eftelingterrein, N261 en A59 en aansluitingen daarop
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	Regio Maintenance & Logistics WM-Brabant
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Slimme en duurzame mobiliteit
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Verkeersmanagement/DVM
Kosteneffectiviteit	Ja	Conclusie MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Waarschijnlijk direct na realisatie
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	Realisatie verwacht april 2012/dec. 2014
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	Conclusie MuConsult: ja
- package deal	-Ja	Private partij (Efteling)
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	Samenhang met verschillende andere (BB-) Projecten
Cofinanciering/PPS	Nee	Alleen provincie bijdrage; geen rijksbijdrage
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

De provincie is de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel binnen het gestelde budget en tijdpad. De provincie heeft deze maatregel opgepakt als provinciale wegbeheerder; het betreft (mede) een provinciale weg. De verantwoordelijk bestuurder en projectmanager zijn afkomstig van de provinciale organisatie. Verder zijn de gemeenten Loon op Zand, Tilburg en Waalwijk, RWS (verkeerscentrale Zuid-Nederland) en Efteling B.V. betrokken bij de uitvoering. Ook is er een adviesbureau ingehuurd en zullen systeemleveranciers en installateurs worden gecontracteerd. In financiële zin is alleen de provincie betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie
Verder betrokken bij uitvoering	Gemeente Loon op Zand Gemeente Tilburg Gemeente Waalwijk RWS (Verkeerscentrale Zuid-Nederland) Efteling B.V.
Financiën	Provincie

In de Bereikbaarheidsverklaring staat dat de stuurgroep het plan van aanpak zal ondertekenen. In de praktijk is het ondertekend door de programmadirecteur BB van lenM en door de partij die financieel aan deze maatregel bijdraagt.

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de provincie weergegeven.

	Bedrag in €
Vorbereidingskosten	23.500
Uitvoeringskosten	141.500
Onvoorzien 7%	11.500
<b>Projectkosten exclusief BTW (prijspeil 2011)</b>	<b>176.500</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage van	Geraamd budget in € prijspeil 2011 exclusief BTW	Verwachting realisatie
	Plan van aanpak en Voortgang 14 maart 2014	
Provincie	176.500	176.830
Totaal	176.500	176.830

Deze maatregel wordt geheel gefinancierd door de provincie. In het plan van aanpak en het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt exclusief BTW gesproken over € 176.500 bijdrage van de provincie. In het plan van aanpak wordt aangegeven dat de rijksbijdrage BB wordt ingezet voor het aan deze maatregel gerelateerde Regelscenario Tilburg-Centrum (zie verder onder het kopje Stand van

zaken uitvoering). Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat het Rijk 0% bijdraagt en de provincie 100% (verdeling 0-100%).

In een gesprek is tegenover de rekenkamer aangegeven dat inmiddels (eind september 2014) € 165.000 is gerealiseerd en het restantbedrag van € 11.500 alleen nog zal worden gebruikt voor de kosten van de evaluatie. Uit een aantal documenten uit Corsa<sup>70</sup> blijkt dat de kosten van de evaluatie zijn begroot op € 9.800 met voor aanvullende werkzaamheden € 3.030 (beide exclusief BTW). Het totaalbedrag (€ 11.830) ligt daarmee, zo stelt de rekenkamer vast, net iets boven het nog beschikbare bedrag.

### **Stand van zaken uitvoering**

In de Bereikbaarheidsverklaring heet het project nog Regelscenario Tilburg/Efteling met trekker Tilburg/provincie.<sup>71</sup> In een gesprek is tegenover de rekenkamer aangegeven dat de maatregelen NBR-21a (Regelscenario Tilburg-Centrum) en NBR-21b eerst een gezamenlijk project waren omdat ze in elkaars gebied liggen, maar bij het opstellen van het plan van aanpak uit elkaar zijn gehaald. NBR-21a Tilburg-Centrum valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Tilburg omdat het de binnenstad van Tilburg betreft (zie voorgaande paragraaf). De financiën van het Rijk (BDU; rijksbijdrage) zijn bij de maatregel voor Tilburg-Centrum terechtgekomen.

De provincie heeft, in overleg met betrokken partijen, het plan van aanpak geschreven. Het plan van aanpak was 8 juni 2012 definitief en is ondertekend. De datering bij de ondertekening is niet volledig.

In het plan van aanpak wordt aangegeven dat het project de implementatie van het reeds ontwikkelde regelscenario A59/N261 Tilburg-Waalwijk (Efteling) betreft. Daaruit blijkt ook dat de implementatie al vóór BBB is gestart: “De implementatie van het regelscenario is reeds opgestart / deels uitgevoerd i.v.m. tijdsdruk topdruktedagen voorjaar Efteling. Eerste inzet (test) heeft reeds plaatsgevonden op 6-4-2012.” In het plan van aanpak wordt ook aangegeven dat deze maatregel zal worden uitgevoerd in de periode augustus 2011-31 december 2014.

Uit documenten uit Corsa<sup>72</sup> blijkt verder dat het regelscenario zomer 2012 is ingezet en dat eind november 2012 een eerste evaluatie heeft plaatsgevonden over 2012. Deze evaluatie omvat niet alle elementen uit het plan van aanpak. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van positieve effecten en positieve ervaringen van betrokkenen. Verder wordt gesteld dat zonder uitvoering van de aanpak van de toegang tot het parkeerterrein door de Efteling zelf, verdere maatregelen niet zinvol zijn.

---

<sup>70</sup> Corsa: C2044317, C2102107, C2134200 en C2148965.

<sup>71</sup> In een brief van de minister aan de voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 1 december 2011 (TK 33 000 A nr.21) idem maar wordt alleen Tilburg als trekker genoemd.

<sup>72</sup> Corsa: C2102107.

In de tweede voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2013) van RWS/lenM wordt gemeld dat deze maatregel gereed is.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt aangegeven dat de maatregel 100% is gerealiseerd in 2012. Als gerealiseerd resultaat wordt omschreven: "VRI aanpassen, realisatie observatiecamera's en regelscenario operationeel". Verder wordt opgemerkt dat uit evaluatie is gebleken dat de vvu alleen zullen optreden als ook de Efteling maatregelen neemt op het eigen terrein. In de 'Slimme deal', welke geen afspraak is in het kader van BBB, is met de Efteling afgesproken dat er op het terrein van de Efteling een verbreding van de toegang naar het parkeerterrein zou plaatsvinden. Echter de directie van de Efteling heeft om bedrijfseconomische redenen besloten deze investering niet meer te doen. Elders in het document staat dat de Efteling de Slimme deal nog wel in overweging heeft en hierover in gesprek met de provincie blijft.

In de derde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2013) wordt gemeld dat de maatregel is uitgevoerd, dat uit de evaluatie is gebleken dat de vvu alleen zullen optreden als ook de Efteling maatregelen neemt op het eigen terrein en dat hierover binnenkort een bestuurlijk overleg plaats zal vinden.

In de factsheet met eerste effecten (peildatum 15 oktober 2013) wordt expliciet ingegaan op deze maatregel. Op dat moment is dat de enige maatregel waarvoor effecten bekend waren. Gemeld wordt dat het regelscenario in 2012 26 keer is ingezet (output); met een reductie van 6 vvu per dag maakt dat voor 2012 156 vvu per jaar (effect). De rekenkamer merkt hierbij op dat dit in vergelijking met de beoogde 6.250 vvu per jaar 2,5% is. Bij faalfactoren wordt omschreven dat het effect beperkt blijft doordat de Efteling de toegang/ingang niet verbetert. Verder wordt opgemerkt dat de dataset kleiner was dan idealiter gewenst.

Begin 2014 heeft een evaluatie plaatsgevonden over 2013. Daarin wordt opgemerkt dat er geen uitspraak kan worden gedaan over de verkeerskundige effecten in verband met onvolledige gegevens over 2013 en onvoldoende geschikte data over 2012.<sup>73</sup>

In de vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2014) wordt gemeld dat de maatregel is uitgevoerd, maar ook dat deze met een half jaar vertraagd is naar vierde kwartaal 2014 en dat de Efteling in gesprek blijft met de provincie. In een gesprek is tegenover de rekenkamer aangegeven dat het verbreden van de toegang tot 1 juli 2014 op zich heeft laten wachten door de keuze van het bestuur van de Efteling om deze investering te verschuiven van 2013 naar 2014. De maatregel was een package deal, maar, zo wordt gesteld, de keerzijde kan dus zijn dat er een deel van de deal niet gerealiseerd wordt zoals afgesproken. Voor de provincie was het lastig om daar invloed op uit te oefenen. De maatregel is daardoor later dan gepland

---

<sup>73</sup> Corsa: C2148965.



uitgevoerd. Het regelscenario is nu onderdeel van het reguliere werkproces van de verkeerscentrale en, zo wordt gesteld, volop in werking. Verwacht wordt dat deze maatregel een betere verdeling van het verkeer en daardoor een betere doorstroom tot gevolg heeft. Verder is aangegeven dat er nog steeds oponthoud is, maar de situatie nu veiliger is omdat het verkeer meer gereguleerd van twee kanten komt. Ook is opgemerkt dat de Efteling niet registreert waar de bezoekers vandaan komen, waardoor men geen rekening kan houden met de toevoer tot de twee routes waarop het regelscenario betrekking heeft.

Verder is in het gesprek aangegeven dat er veel omstandigheden zijn die van invloed zijn op de doorstroming en dat de invloed van al deze omstandigheden heel lastig eruit te filteren is om zodoende alleen het effect van deze maatregel te kunnen meten. Om die reden is de provincie van mening dat er niet alleen naar de kwantitatieve effectmeting gekeken moet worden maar ook naar de kwalitatieve gegevens. De behoefte aan zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve meting heeft echter ook te maken met de verkeersdata die door een nieuw registratiesysteem bij RWS niet meer toe te schrijven zijn aan het scenario. Hierdoor is het effect van de maatregel veel lager dan verwacht. De provincie constateert echter dat alle betrokkenen positief zijn en ook de verkeersveiligheid op de A59 is verhoogd, maar 'onder de streep'/kwantitatief in termen van vvu is het, zo wordt opgemerkt, niet aangetoond.

In het tweede effectoverzicht (november 2014) van lenM wordt als tussenresultaat (output) genoemd dat het regelscenario 67 keer is ingezet. Ook wordt aangegeven dat binnen de regio Brabant van de vier maatregelen die volledig zijn gerealiseerd met name twee andere maatregelen gezorgd hebben voor verkeerseffecten en gedragsverandering.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

## **3.12 Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch (NBR-22)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>74</sup>**

's-Hertogenbosch kent zeven knelpuntlocaties waar wachtrijen ontstaan waardoor de bereikbaarheid van de binnenstad van 's-Hertogenbosch verslechtert. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt binnen deze maatregel het Regelscenario Binnenstad ingezet. Dit bestaat uit verschillende elementen zoals verkeerslichtenregelprogramma's in combinatie met filedetectie, (dynamische) route- en parkeerinformatie, het koppelen van VRI's en het mogelijk (ver)plaatsen van DRIP A59. Een deel daarvan wordt gerealiseerd binnen BBB. Het gaat hierbij om

---

<sup>74</sup> Bron: Plan van aanpak (juni 2012).

de 'quick wins', de maatregelen die met relatief weinig inspanning veel resultaat opleveren.

Doorstroommassen binnen 's-Hertogenbosch geleiden het verkeer van het HWN naar het OVN en bundelen het verkeer van en naar de kerngebieden (economische toplocaties). In de huidige situatie zijn er vijf knelpunten/locaties waar sprake is van niet voldoende kwaliteit (en betrouwbare) doorstroming op de assen. Om dit te verbeteren en daarmee het gebruik van de assen aantrekkelijker te maken wordt binnen dit project een aantal maatregelen op de doorstroommassen doorgevoerd: "beter benutten van de bestaande infrastructuur met kleine infrastructurale aanpassingen en een betere doorstroming op strengniveau door het koppelen van verkeerslichtenregelingen".

### **Keuze en doelstelling maatregel**

In het plan van aanpak staat dat de knelpunten en voorziene oplossingen van deze BBB-maatregel deel uit maken van het vastgestelde Uitwerkingsplan Verkeersmanagement van de gemeente 's-Hertogenbosch (19 oktober 2010), een uitwerkingsplan van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. Het Uitwerkingsplan Verkeersmanagement is in samenwerking met RWS, de provincie en andere partijen opgesteld.

Daarnaast staat in het plan van aanpak dat het Regelscenario Binnenstad deel uitmaakt van het programma DVM BrabantStad binnen het netwerkprogramma BrabantStad.

In het plan van aanpak staat verder dat er qua effect op het verkeerssysteem een duidelijke overlap bestaat tussen de twee deelmaatregelen. Maatregelen op de doorstroommassen zijn, zo wordt gesteld, vaak gunstig voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Andersom zorgt verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad tot minder zoekverkeer op de binnenstadring en de doorstroommassen. Daarom is het pakket van maatregelen samengevoegd.

In de tabel op de volgende pagina wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Regelscenario Binnenstad: betere verdeling van parkeerdruk over garages en transferia; minder voertuigkilometers in en door de stad op de binnenstadsring door afname zoekverkeer en kortere wachtrijen op voorkeursroute richting binnenstad. Minstens reductie van 3.375 vvu per jaar. Doorstroommassen: beter benutten van bestaande infrastructuur door herindeling en kleinschalige infrastructurele aanpassingen; betere doorstroming op kruispuntniveau; betere doorstroming op strengniveau door het inzetten van netwerkregelingen; vermindering van wachttijden bij verkeerslichten voor de verschillende modaliteiten door het verkeer af te wikkelen volgens de gestelde prioriteiten; verbeteren van beleving van wachttijd bij verkeerslichten; betere spreiding van verkeer over het beschikbare wegennet. Dit moet minimaal tot een besparing van 76 vvu per werkdag leiden.
Plan van aanpak M&E	Scenario Centrum 's-Hertogenbosch: reductie van ± 3.375 vvu per jaar; Scenario Brabanthallen (doorstroommassen): reductie van ± 3.125 vvu per jaar.
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	3.375 vvu per jaar

In onderstaande tabel geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Verbeteren samenhang hoofd en onderliggend wegennet
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Verkeersmanagement en infrastructurele maatregelen
Kosteneffectiviteit	Ja	Conclusie MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Zijn quick wins
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	Conclusie MuConsult: ja
- package deal	-Nee	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	Conclusie MuConsult: ja
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden)	Nee	Conclusie MuConsult: ja

tot ander gedrag, reizen buiten de spits)		
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie-gemeente
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

De gemeente 's-Hertogenbosch is uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregel. Verder zijn bij de maatregel betrokken RWS, het bedrijfsleven, de provincie en de BrabantStad-partners. Deze worden genoemd omdat het Regelscenario Binnenstad deel uit maakt van het programma DVM BrabantStad binnen het Netwerkprogramma BrabantStad. Deze partijen zijn voornamelijk betrokken in het kader van overleg en afstemming. Uitgaande van het plan van aanpak en het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 zijn in financiële zin het Rijk, de provincie en de gemeente 's-Hertogenbosch betrokken.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Gemeente 's-Hertogenbosch
Verder betrokken bij uitvoering	RWS Bedrijfsleven BrabantStad-partners
Financiën (uitgaande van plan van aanpak en voortgang 14 maart 2014)	Rijk Provincie Gemeente 's-Hertogenbosch

Desgevraagd is vanuit de provincie aangegeven dat ze geen financiële dan wel inhoudelijke bemoeienis heeft met deze maatregel, behoudens het doorsluizen van de financiële bijdrage van het Rijk via een subsidiebeschikking.

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabel en de tabel op de volgende pagina staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Optimalisatie en opwaarderen aansluiting A59 Engelen	715.000
Aanpassingen kruispunt Rietveldenweg - Zandzuigerstraat	560.000
Netwerkregeling doorstroomas Orthen - Hambakenweg	250.000
Parkeerinformatie en route - advies	45.000
Monitoring	30.000
<b>Projectkosten exclusief BTW</b>	<b>1.600.000</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

Bijdrage van	Budget in € exclusief BTW Plan van aanpak
Rijk	799.000
Provincie	188.000
Gemeente 's-Hertogenbosch	613.000
Totaal	1.600.000

Op 26 maart 2013 sturen GS een subsidiebeschikking aan het college van 's-Hertogenbosch waarin wordt bericht dat voor deze maatregel een subsidie verleend wordt van maximaal € 798.319 (exclusief BTW), zijnde 46% van de geraamde subsidiabele kosten.

Op 2 september 2013 wordt de beschikking van 26 maart 2013 herzien. GS hebben besloten een subsidie te verlenen van maximaal € 799.000 (exclusief BTW), zijnde 50% van de geraamde subsidiabele kosten.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt nog het oude bedrag van € 798.319 genoemd. De bedragen van de provincie en gemeente komen overeen met de in het plan van aanpak genoemde bedragen van deze partijen.

Bij navraag door de rekenkamer heeft de provincie aangegeven dat ze geen financiële bemoeienis heeft met deze maatregel. Onduidelijk is wat er gebeurd is met de in het plan van aanpak toegezegde provinciale bijdrage van € 188.000.

### **Stand van zaken uitvoering**

In het plan van aanpak wordt realisatie van de onderdelen voorzien op 1 oktober 2013, 1 juni 2013 en 1 juni 2014. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt aangegeven dat de maatregel voor 40-60% gereed is en dat twee van de vier deelprojecten vertraagd zijn door afstemming werk in uitvoering in de regio, maar dat de overall-opleverdatum gelijk blijft. Als gerealiseerd resultaat wordt genoemd: optimaliseren/opwaarderen aansluiting A59 Engelen en parkeerinfo en routeadvies.

Op de site van de gemeente 's-Hertogenbosch (geraadpleegd 11 juli 2014) wordt gemeld dat de informatiepanelen langs de snelweg waarop automobilisten worden geïnformeerd over de drukte op de transferia zijn geplaatst. In september 2013 waren de extra stroken voor rechtsaf slaand verkeer bij de aansluiting A59 Engelen klaar. De andere maatregelen worden na juli 2014 gerealiseerd.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd.

### **3.13 Multimodale reisinformatie (NBR-24)**

#### **Korte beschrijving maatregel<sup>75</sup>**

OV routeadvies en het achterliggend algoritme zijn op het moment van opstellen van deze maatregel zeer beperkt en niet vrij beschikbaar, waardoor multimodale routeplanners nauwelijks via de bestaande platformen aangeboden kunnen worden. Dit wordt door slechts één partij aangeboden, mede door subsidie, waardoor innovatie op dit gebied beperkt van de grond komt. De maatregel ‘multimodale reisinformatie’ (MMRI) is gericht op het oplossen van bestaande hiaten in de ontwikkeling van multimodale OV-diensten. Men richt zich daarbij vooral op een vrij beschikbaar OV routealgoritme (API) en het stimuleren van de ontwikkeling van multimodale reisdiensten door meerdere (markt)partijen.

Voor het lanceren van een multimodale reisdienst kunnen verschillende stadia onderscheiden worden:

- **Brondata:** organisatie van datahuishouding en informatiearchitectuur worden onder andere in de landelijke lijn van BB en NDOV (Nationaal Databank Openbaar Vervoer) ondergebracht, maar zijn wel randvoorwaardelijk voor het succes van deze maatregel.
- **Verwerking:** ontwikkeling van een routealgoritme om van de ruwe data tot duidelijke routeadviezen te komen voor afzonderlijke modaliteiten. Daarnaast dienen de reisadviezen bewaakt te worden op basis van dynamische gegevens en moeten de brondata verwerkt worden door middel van het routealgoritme tot toegankelijk en eenvoudig door serviceproviders toe te passen reisadviezen.
- **Services:** ontwikkelen van pre-trip en on-trip diensten die beschikbaar worden gesteld via diverse platformen.

Deze maatregel is gericht op deze twee laatste punten. Op het moment van ondertekening van het plan van aanpak, moet de aanpak en insteek van het project nog verder uitgewerkt worden.

#### **Keuze en doelstelling maatregel**

In een gesprek met de rekenkamer is aangegeven dat uit overleg tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen/experts (triple helix) in de regio Noord-Brabant MMRI naar voren kwam als instrument waarvan verwacht wordt dat het een positieve bijdrage zal leveren om congestie op de weg te verminderen en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren. Om deze reisinformatie effectief te maken moest een ‘schwung’ worden gegeven aan de bestaande markt voor OV-reisplanners. De bestaande planner ‘OV9292’ wordt mede door een bijdrage/subsidie van het Rijk in de lucht gehouden hetgeen geen noodzaak geeft tot innovatie in de ogen van het projectteam MMRI. Toen het programma BB werd geïnitieerd, heeft Brabant dit instrument ingediend als maatregel, ook omdat door de markt werd aangegeven dat een overheidsimpuls noodzakelijk was om een gezonde markt voor reisplanners te laten ontstaan. Brabant was echter niet de enige regio die MMRI kansrijk achtte om de bereikbaarheid te verbeteren. In 2011 lagen de plannen van aanpak van de

---

<sup>75</sup> Bron: Plan van aanpak (juni 2012) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.

verschillende BB-regio's voor en bleken veel regio's plannen op het gebied van ITS te hebben ingediend. Zo hadden naast Brabant ook Groningen-Assen, Arnhem-Nijmegen en Maastricht plannen ingediend voor MMRI. De minister van IenM heeft in het BO-MIRT (d.d. 2011) opgeroepen tot maximale bundeling/clustering van de ITS-projecten.

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Door het beschikbaar maken van een 'OV routealgoritme' en benodigde planninginformatie zal naar verwachting een groter aantal marktpartijen, studenten en vrije ontwikkelaars de OV informatie kunnen verwerken in nieuwe (multimodale) reisdiensten. Door het faciliteren van goede multimodale reisinformatie is het realistisch om de capaciteit met 5% (of 5-7%) op de wegen te verhogen.
Werkdocument 23 januari 2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>• het komen tot meerdere aanbieders die routealgoritmes kunnen bieden;</li> <li>• deze planners dienen landsdekkende diensten mogelijk te maken;</li> <li>• op termijn combineren van planningsfunctionaliteit met planners van andere modaliteiten;</li> <li>• bovenstaande moet bijdragen aan een meer volwassen markt van informatiedienstverlening aan reizigers (met minimaal 2 partijen);</li> <li>• dit moet resulteren in meer keuzevrijheid voor reizigers met betrekking tot informatiediensten en app's.</li> </ul>
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	"OV-route algoritme plus planning informatie beschikbaar stellen aan marktpartijen, studenten en vrije ontwikkelaars voor verwerking van OV-informatie in nieuwe multimodale reisdiensten."

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	Zeer algemeen geformuleerd, dus geen specifiek knooppunt, knelpunt of economisch kerngebied
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	
Kosteneffectiviteit	x	MuConsult: betreft innovatie beoordeling niet mogelijk
Planning realisatie	Ja	
Planning effect (des te eerder des te beter) - Realiseerbaar vóór 2015	Nee	
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Ja	
- package deal	- Ja	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Ja	Conclusie MuConsult: nee
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Ja	Conclusie MuConsult: nee
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Ja	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Nee	Ten tijde van vaststellen plan van aanpak
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	
Projectorganisatie opgericht	Nee	Ten tijde van vaststellen plan van aanpak

### Betrokken partijen

De provincie is de trekker en daarmee verantwoordelijk voor de realisatie van deze maatregel. Uit één van de gesprekken met betrokkenen vanuit de provinciale organisatie blijkt dat de provincie dit project heeft ingediend als maatregel, mede omdat door de markt werd aangegeven dat een overheidsimpuls noodzakelijk was om een gezonde markt voor reisplanners te laten ontstaan. Ze bleek niet de enige die MMRI kansrijk achtte om de bereikbaarheid te verbeteren, maar omdat de regio Noord-Brabant, naar zeggen van de gesprekspartners, voorop liep op dit terrein en over de meeste expertise en drive beschikt, is de provincie als trekker van de maatregel benoemd door het cluster ITS binnen de programmadirectie BB. Samen met drie andere regio's is het plan van aanpak geschreven.

De partijen die uiteindelijk betrokken zijn bij deze maatregel zijn IenM, de regio's Groningen-Assen, Arnhem-Nijmegen, Twente en Maastricht en vijf consortia die planners hebben gemaakt. Volgens het plan van aanpak zou SRE ook betrokken zijn bij deze maatregel, maar dit is uiteindelijk niet gebeurd.



Uit het gesprek blijkt dat er landelijk overleg heeft plaatsgevonden om de verschillende projecten op het terrein van ITS af te stemmen in het Coördinatieteam ITS. Daarnaast was er overleg met de vier betrokken regio's over MMRI en zijn er verschillende overleggen geweest met de markt en partners in het kader van PCP. De open marktconsultaties hebben in de zomer van 2012 plaatsgevonden, waarbij kenbaar is gemaakt welke wensen marktpartijen hebben en op welke wijze interventie wenselijk is.

Ten tijde van het opstellen van het plan van aanpak was de projectleider nog niet bekend. Uiteindelijk heeft de provincie de projectleider aangesteld, met ondersteuning van een door lenM ingehuurde ITS-consultant.

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de geraamde kosten en de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

	Bedrag in €
Proceskosten	300.000
Proeve van bekwaamheid	50.000
Planning en bewaking algoritme	550.000
Multimodale planning en bewaking capaciteit	600.000
Toepassingen en services	100.000
Communicatie en draagvlak	50.000
Onvoorzien (9%)	150.000
Validatie / M&E	100.000
<b>Projectkosten exclusief BTW</b>	<b>1.900.000</b>

Bron: Plan van Aanpak, juni 2012

De financiële raming in het plan van aanpak is gebaseerd op een 'open source' aanpak, hoewel op dat moment nog niet vast staat dat voor deze aanpak gekozen wordt. Bij een open source aanpak worden de ontwikkeling van een algoritme, de bewaking en processing onder regie ontwikkeld door een aanbieder, en vervolgens als open source software beschikbaar gemaakt.

Bijdrage van	Geraamd budget in € exclusief BTW		Realisatie
	Plan van aanpak	Voortgang 14 maart 2014	Benadering
Rijk	1.128.001	1.058.824	+/- 1.000.000
Provincie	152.000	152.000	152.000
SRE	152.000	152.000	152.000
Bijdragen 'in kind' marktpartijen	270.000	270.000	Niet gespecificeerd
Tekort/regio's	200.000	-	200.000
<b>Totaal</b>	<b>1.900.000</b>	<b>1.632.824</b>	

In het plan van aanpak wordt opgemerkt dat in het in 2011 opgevoerde en goedgekeurde project uitgegaan werd van een bijdrage van € 270.000 (deels 'in kind') door marktpartijen. lenM heeft de rijksbijdrage in verband met de BTW-

beslissing teruggebracht van € 1.260.000 naar € 1.060.000. Daarmee is een tekort ontstaan. De provincie en haar (potentiële) partners moesten na het opstellen van het plan van aanpak nog in overleg hoe om te gaan met dit tekort. Daarnaast heeft lenM voorgeschreven dat samenwerking met marktpartijen via een aanbesteding tot stand dient te komen. Hierdoor is de bijdrage van € 270.000 door marktpartijen, zo wordt gesteld, onzekerder geworden.

Op 26 maart 2013 sturen GS aan de provincie Noord-Brabant een brief met daarin een subsidieverlening van maximaal € 1.128.001 rijksbijdrage vanuit de BDU.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt de volgende verdeling (exclusief BTW) gegeven: rijksbijdrage € 1.058.824, provincie € 152.000, SRE € 152.000, bijdragen 'in kind': € 270.000. Daarmee komt het totaal op € 1.632.824. In een ander tabblad worden de bedragen € 1.058.824 en € 540.000 genoemd met een totaal van € 1.598.824.

Gevraagd naar de financiële realisatie wordt door de provincie aangegeven dat het Rijk ongeveer € 1 miljoen, de provincie en SRE elk € 152.000 en de betrokken regio's ieder € 50.000 hebben bijgedragen. Daarnaast heeft het bedrijfsleven ook 'in kind' bijgedragen, omdat zij meer kosten hebben gemaakt dan de vergoeding die zij hebben gekregen. Hierbij is geen bedrag genoemd. Desgevraagd is vanuit de provincie aangegeven dat het project binnen het beschikbare budget is gerealiseerd.

### **Stand van zaken uitvoering**

In het plan van aanpak wordt aangegeven dat de informatiediensten (output) naar verwachting maart 2014 gereed zijn.

Uit het werkdocument van 23 januari 2013 blijkt dat na een consultatieronde met bestaande en potentiële marktpartijen is gekozen voor een open en gezamenlijk traject (van investering) in een PCP-project. Partijen (consortia) konden zich daarvoor eind 2012 aanmelden.

Uit het gesprek blijkt dat NDOV dat landelijk beschikbaar moest worden gesteld (1 januari 2013) en welke randvoorwaardelijk is voor deze maatregel, vertraging heeft opgelopen. Gedurende de uitvoering van de maatregel zijn, zo wordt aangegeven, zorgen geuit aan het cluster ITS van BB over NDOV en is geprobeerd een antwoord af te dwingen wanneer de databank gereed zou zijn.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 staat dat de maatregel voor 80-99% gerealiseerd is en dat de informatiediensten gereed zijn. Verder wordt gemeld dat NDOV-data die benodigd waren om een goede dienst te kunnen leveren, ontbraken, maar dat dit naar alle waarschijnlijkheid zal worden opgepakt in het vervolgprogramma BB.

Op de website van het Platform Beter Benutten<sup>76</sup> staat dat er vijf nieuwe reisplanners zijn gerealiseerd die realtime reisinformatie bieden en een bewakingsfunctionaliteit hebben. De vijf nieuwe reisplanners zijn ontwikkeld door vijf consortia.

In een gesprek is vanuit de provincie aangegeven dat 95% van de maatregel is gerealiseerd en dat de uitvoering conform het gestelde in het 'doelen en aanpak document' van 23 januari 2013 heeft plaats gevonden. Wel zijn er, zo wordt gesteld, nog enkele 'losse eindjes': impuls geven om NDOV-data te verbeteren (dekkingsgraad is voldoende, maar er zijn nog enkele missing links) en het systeem is nog niet altijd bevrraagbaar. De deadline voor de impuls verbetering NDOV-data is oktober 2014, wat volgens de gesprekspartner wordt gehaald. Gevraagd naar leerpunten voor BB 2.0 wordt aangegeven dat het belangrijk is niet te interveniëren in de markt van (OV-)reisinformatie die net losgetrokken is. Er zijn, zo wordt daarbij gesteld, nog steeds wel imperfecties in deze markt dus het zou kunnen dat er door de overheid moet worden bijgesprongen, maar men moet daar terughoudend in zijn.

Tijdens het jaarcongres van Railforum, het onafhankelijke kennisnetwerk van de railsector, kozen de aanwezigen de 'realtime reisplanner van Go About' als de winnaar van de vakprijs. Dit betreft de prijs voor een spraakmakende gerealiseerde verbetering in 2014 in het openbaar vervoer, verbeteringen die het reizen per OV voor de reiziger plezieriger maken. Gesteld wordt: "Dankzij een project van de provincie Noord-Brabant hebben we met Go About voor het eerst een actuele reisplanner van deur tot deur, maar ook tal van andere apps en bouwstenen. Bijvoorbeeld Calender42, een app die je reisadvies direct in je agenda opneemt. Op plan-lab.nl (momenteel offline) zie je alle resultaten van het project, dat eveneens gesteund werd door het Ministerie van Infrastructuur."<sup>77</sup>

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd. Wel is in het Brabants MIT 2014-2018 globaal aandacht besteed aan deze maatregel.

## **3.14 Derde tender in-car (NBR-25)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>78</sup>**

Deze maatregel betreft de doorontwikkeling van innovaties op het gebied van in-car technologie die ontwikkeld moet worden in real-life situaties. In het plan van aanpak wordt gesteld dat met behulp van individuele, real-time en in-car aangeboden informatieprikkels de weggebruiker beter wordt geïnformeerd met als

---

<sup>76</sup> [www.beterbenutten.nl/pagina/299/](http://www.beterbenutten.nl/pagina/299/) (geraadpleegd 31 juli 2014).

<sup>77</sup> [www.treinreiziger.nl](http://www.treinreiziger.nl) (geraadpleegd 8 december 2014).

<sup>78</sup> Bron: Plan van aanpak (juni 2012).

primair resultaat een betere doorstroming (minder vvu) en met als neveneffecten betere leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Uit het plan van aanpak blijkt dat de maatregel nog verder uitgewerkt moet worden. Deze invulling wordt omschreven in het document Beleidsregel 2013 Brabant in-car III<sup>79</sup>: “Ondanks eerdere grootschalige fysieke ingrepen op het wegennet rondom Eindhoven, is er nog steeds sprake van veel congestie op de A67. Groot probleem op de genoemde corridor is het grote percentage vrachtverkeer, dat zich (met name in de spitsperiodes) mengt met woon-werk (personen)verkeer. Dit in relatie met de fysieke inrichting van de snelweg, met onder andere veel toeritten met ook korte invoegstroken, zorgt voor een filegevoelige corridor. Het komt vaak voor dat een ‘platoon’ van vrachtverkeer zich over de corridor verplaatst, waardoor invoegen of uitvoegen nauwelijks of niet mogelijk is. Dit brengt ernstige problemen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid met zich mee. Daarom focust het programma Brabant in-car III zich in eerste instantie op deze snelweg.”

### **Keuze en doelstelling maatregel**

De regio Brabant had met lenM al twee tenders op het gebied van in-car technologie uitgevoerd. In de periode 2008-2010 is het subsidieprogramma Brabant in-car I uitgevoerd. In 2010 is het subsidieprogramma in-car II gestart. De ontwikkeling van de derde tender in-car is een vervolg op de eerdere subsidietrajecten en zal op basis van eerdere ervaringen worden opgezet.

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Met behulp van individuele, real-time en in-car aangeboden informatieprikkels, wordt de weggebruiker beter geïnformeerd met als primair resultaat een betere doorstroming (minder vvu) en met als neveneffecten betere leefbaarheid en verkeersveiligheid.
Beleidsregel 2013 In-car III	Ontwikkelen van “ITS-toepassingen die de interactie tussen personenauto’s en vrachtauto’s in het verkeer optimaliseren zodat de doorstroming van zowel vrachtverkeer als personenverkeer verbetert. Het toepassingsgebied omvat in ieder geval de A67 (Belgische grens tot Duitse grens) en de toe- en afritten daarvan. Maatregelen mogen niet ten koste gaan van de netwerkprestatie van het totale regionale wegennet.”
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	Gedrag van automobilisten positief beïnvloeden, bijvoorbeeld door snelheid- en routeadvies bij (spook)files/wegwerkzaamheden/ongevallen/gladheid. Inhoudelijke focus ligt bij vrachtverkeer op de drukke corridors A67 en A58.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en

<sup>79</sup> Deze beleidsregel is op 17 juni 2013 vastgesteld door het bestuur van SRE.

uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

In onderstaande tabel geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	Niet specifiek  Inzet van slimme en duurzame mobiliteit ITS
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Nee	
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	
Kosteneffectiviteit	×	MuConsult: betreft innovatie beoordeling niet mogelijk
Planning realisatie	Ja	
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Ja	Bedrijfsleven
- package deal	-Ja	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Ja	Conclusie MuConsult: nee
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie-SRE-bedrijfsleven
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Ja	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	

Overigens merkt de rekenkamer op dat op het kaartje van de knelpuntenanalyse (zie figuur a in hoofdstuk 1) slechts een klein stukje van de A67 als knelpunt wordt aangewezen en in documenten over deze maatregel het hele gebied van de A67 van Duitse naar Belgische grens als knelpunt wordt aangepakt.

### Betrokken partijen

De SRE is de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van deze maatregel. Andere betrokken organisaties zijn de provincie, IenM en meerdere consortia die de verschillende in-car oplossingen ontwikkelen.

In het plan van aanpak wordt aangegeven dat een team van deskundigen van de samenwerkende overheden de subsidieregeling opstellen, zorgen voor bestuurlijke afstemming en de projecten beoordelen. Verder wordt gesteld dat tijdens de uitvoering van de projecten dit team ook zorgt voor begeleiding, monitoring en evaluatie van de projecten.

In de beleidsregel 2013 Brabant in-car III staat dat er een begeleidingsgroep (met vertegenwoordigers van lenM, provincie en SRE) actief zal zijn en 1x per zes weken overleg zal voeren met de project consortia. De vertegenwoordiger van het SRE is voorzitter van de begeleidingsgroep. Voorafgaand aan de overleggen moeten de consortia een voortgangsrapportage toesturen aan leden van de begeleidingsgroep. Daarnaast wordt het gehele subsidietraject gevolgd door een externe partij (M&E-team) en moet een eindrapportage opgesteld worden.

Gevraagd naar de frequentie van overleg en de manier van samenwerking binnen de begeleidingsgroep wordt door de provincie het volgende gemeld: SRE is trekker van deze maatregel. Het bijeenroepen en het bepalen van de frequentie van de bijeenkomsten is een verantwoordelijkheid van SRE.

### **Bekostiging/financieel**

In het plan van aanpak staat dat de financiële middelen die met de maatregel gemoeid zijn, al door lenM, de provincie en SRE zijn gereserveerd. In onderstaande tabel staan de beoogde bijdrage van de verschillende partijen weergegeven.

Bijdrage van	Geraamd budget in € exclusief BTW		Platform BB
	Plan van aanpak	Voortgang 14 maart 2014	
Rijk	1.050.000	882.353	
Provincie	225.000	225.000	
SRE	225.000	225.000	
Bedrijfsleven gemiddeld	1.500.000	1.500.000	2.100.000
<b>Totaal</b>	<b>3.000.000</b>	<b>2.832.353</b>	

De totale kosten zijn naar verwachting € 3.000.000, waarvan het Rijk € 1.050.000 en de provincie en SRE elk € 225.000 bijdragen. Het bedrijfsleven zal, afhankelijk van de subsidiepercentages (afhankelijk van de omvang van het steun-ontvangende bedrijf en de mate van samenwerking) een gemiddelde bijdrage leveren van € 1.500.000. Daarmee is sprake van 50% cofinanciering van private partijen.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 worden dezelfde bedragen genoemd, met uitzondering van de rijksbijdrage welke € 882.353 exclusief BTW is (€ 1.050.000 inclusief BTW). In twee tabbladen worden verschillende BTW bedragen genoemd, namelijk € 570.000 en € 167.647, waardoor de totale financiering inclusief BTW op het ene tabblad € 3.402.353 is en op het andere € 3.000.000.

Op de site van het Platform Beter Benutten staat dat de drie consortia zelf € 2,1 miljoen aan het project bijdragen.<sup>80</sup>

### **Stand van zaken uitvoering**

De planning is dat de projecten uiterlijk 31 december 2014 zijn afgerond.

In de factsheet met eerste effecten (peildatum 15 oktober 2013) staat dat deze maatregel één van de maatregelen is met een tussentijds effect. Dit is echter op dat moment nog niet bekend. Als output staat geformuleerd dat drie consortia de opdracht gegund hebben gekregen voor ITS-toepassingen die interactie tussen personenauto's en vrachtauto's in het verkeer optimaliseren.

In de beleidsregel 2013 staat beschreven dat de subsidieontvanger in haar projectplan moet aangeven op welke manier voldaan zal worden aan het verbeteren van de doorstroming in het projectgebied (vermindering van vvu).

Uit de website van het Platform Beter Benutten<sup>81</sup> blijkt dat eind september 2013 door een beoordelingsteam drie projecten zijn uitgekozen waaraan subsidie is toegekend. Eind oktober 2013 (planning was 1 maart) zijn drie consortia (Smoover, ZOOF en Blikr) aan de slag gegaan met de ontwikkeling van hun in-car oplossing.

- Smoover: in-car navigatie in de vorm van een app die realtime persoonlijke rijadviezen geeft. De data waarop de file-informatie en verkeersvoorspellingen worden gebaseerd, zijn afkomstig van de overheid, de appgebruikers zelf en eigen software van Smoover.
- ZOOF: dit consortium wil weggebruikers tijdens het autorijden actuele, individuele rijadviezen verstrekken, zodat ze hun rijgedrag zodanig aanpassen dat filevorming wordt tegengegaan. Dat gebeurt via een app die als second screen in de auto kan worden gedraaid. Weggebruikers krijgen punten als ze de adviezen van de app opvolgen (gamification). De punten die met ZOOF worden verdiend, leveren allerlei voordelen op bij ZOOF-partners: dat zijn bedrijven die zich bij ZOOF hebben aangesloten en die gebruikers van ZOOF voordeel bieden op hun producten en diensten.
- Blikr/Dynamic Lane Guidance: dit consortium biedt een groep weggebruikers een TomTom-routenavigatieapp die is uitgebreid met dynamische rijstrookbegeleiding. De gebruiker krijgt te horen welke rijstrookpositie ideaal is en welke snelheid de juiste is om files te voorkomen. Sommige vrijwilligers krijgen een camera en radarmonitor ingebouwd om te onderzoeken of door eigen waarnemingen de doorstroming kan worden verbeterd. Ook wordt getest of communicatie tussen voertuigen en infrastructuur meerwaarde heeft voor de doorstroming van het verkeer. De TU Delft bundelt alle gegevens en geeft een advies terug aan de navigatie.

---

<sup>80</sup> [www.beterbenutten.nl/pagina/305/](http://www.beterbenutten.nl/pagina/305/).

<sup>81</sup> [www.beterbenutten.nl/nieuws/600/brabant-in-car-iii-een-update/](http://www.beterbenutten.nl/nieuws/600/brabant-in-car-iii-een-update/) (geraadpleegd 21 juli 2014).

Medio mei 2014 heeft kentekenregistratie op de A67 plaatsgevonden om zo te bepalen welke weggebruikers uitgenodigd worden om de in-car oplossingen te testen. In september 2014 moet de testperiode op de A67 van start gaan.

Volgens het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 is 40-60% van de maatregel gerealiseerd.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd. Wel is in het Brabants MIT 2014-2018 in algemene zin aandacht besteed aan deze maatregel. Op 19 december 2014 is de commissie MF tijdens een werkbezoek mondeling uitgebreid geïnformeerd over ITS-maatregelen in het algemeen en deze maatregel en Spookfiles A58 in het bijzonder.

## **3.15 Spookfiles A58 (NBR-26)**

### **Korte beschrijving maatregel<sup>82</sup>**

In het plan van aanpak 'In-CAR de regionale projecten' worden voor de regio Brabant drie locaties genoemd waar zich bereikbaarheidsknelpunten voordoen en waar men gebruik wil maken van technologische in-car oplossingen (pre- en on-trip reis- en routeinformatie in het voertuig; reisadvies) om de mobilist te ondersteunen in het maken van een keuze en zo een bijdrage te leveren aan het reduceren van de vvu en aan het verbeteren van de doorstroming in het verkeers- en vervoersnetwerk. Eén van de drie genoemde locaties is de A58 Eindhoven-Tilburg v.v. Het gaat daarbij om het voorkomen van spookfiles (schokgolven in het verkeer die files veroorzaken) in de ochtend- en avondspits en daarmee om een bijdrage te leveren aan de verbetering van de doorstroming/bereikbaarheid van de economische topsector Brainport regio Eindhoven.

Deze maatregel maakt onderdeel uit van het landelijk spoor ITS in-car waarbij verschillende regio's de handen ineen hebben geslagen en vijf ervan samen het voornoemde plan van aanpak hebben opgesteld. Landelijk wordt de informatiearchitectuur en datahuishouding ontsloten en beschikbaar gesteld zodat deze gestandaardiseerd zijn. Regionaal worden de toepassingen daarvan ontwikkeld. Zie voor een verdere toelichting op ITS en de ITS-maatregelen hoofdstuk 2.

Op de A58 zal gebruik worden gemaakt van Vehicle to Vehicle (VtoV) en Vehicle to Infrastructure (VtoI) communicatie. Voor het toepassen daarvan zal gebruik worden gemaakt van reeds bestaande technologische ontwikkelingen. Voor het ontsluiten wordt gebruik gemaakt van smartphones en/of navigatiesystemen. Auto (Floating Car Data) en wegkantsystemen leveren basisinformatie die wordt gebruikt om

---

<sup>82</sup> Bron: Plan van aanpak In-CAR de regionale projecten (26 juni 2012), plan van aanpak Spookfiles A58 (21 september 2013) en gesprek met vertegenwoordigers provincie Noord-Brabant.



snelheidsadviezen en informatie over de filestaart te kunnen geven aan de auto om zo de spookfiles te voorkomen. Er bestaan geen standaardoplossingen zodat innovatie nodig is. Om dit tot stand te laten komen wordt daarbij gebruik gemaakt van een (aanbestedings)procedure die op zichzelf ook innovatief is PCP.

### **Keuze en doelstelling maatregel**

In het kader van BB wordt aangegeven dat “er een duidelijke behoefte is aan nieuwe gesofisticeerde ITS oplossingen om de mobiliteitsuitdagingen in de nabije toekomst aan te gaan. Uitbreiding van de weginfrastructuur is vaak niet meer goed mogelijk en erg duur. Navigatie- en communicatiesystemen tussen voertuig en infrastructuur bieden enorme kansen om de infrastructuur beter te benutten.”<sup>83</sup> In de Bereikbaarheidsverklaring had de regio Brabant het ITS-project ‘DVM o.b.v. uitrol in-car platformen (Ruit Breda, A58 Tilburg-Eindhoven, ring Eindhoven)’ opgenomen. Daar de minister in de concept maatregelenpakketten vergelijkbare ITS-projecten in verschillende regio’s tegenkwam, heeft ze, zoals reeds eerder is opgemerkt, ervoor gekozen om deze projecten te laten bundelen en in een landelijk proces op te nemen, zodat niet 5x het wiel zou worden uitgevonden en om massa te creëren zodat het voor de markt aantrekkelijk zou worden. De ITS-projecten zijn niet te relateren aan één specifiek knelpunt. Vijf regio’s hebben vervolgens het plan van aanpak In-CAR de regionale projecten (26 juni 2012) opgesteld waarin voor de regio Brabant de drie in de Bereikbaarheidsverklaring genoemde locaties ook terugkomen. Dit project NBR-27 AA is vervolgens opgegaan in het landelijk spoor ITS in-car en Spookfiles A58. Voor Spookfiles A58 is een separaat plan van aanpak opgesteld (21 september 2013). Het project Spookfiles A58 is een regionaal project, maakt onderdeel uit van het landelijke ITS-spoor<sup>84</sup>, kent samenhang met soortgelijke projecten zowel in de regio als ook landelijk, maar staat inhoudelijk op zichzelf. Aangegeven wordt dat Brabant één van de koplopers op vlak van ITS is, op innovatie heeft ingezet (Noord-Brabant wil topregio blijven op gebied van kennis en innovatie) en graag samen met andere regio’s en het Rijk wil optrekken om een succesvolle ontwikkeling van ITS-toepassingen te versnellen.

In de voortgangsrapportage stuurgroep d.d. 24 september 2013 wordt opgemerkt dat conform afspraak in het plan van aanpak In-CAR de regionale projecten, het plan van aanpak Spookfiles A58 is vastgesteld in 2013. Verder wordt de stuurgroep gevraagd akkoord te gaan met de planning, zoals vastgelegd in het plan van aanpak: eerste resultaten in 2014 beschikbaar, maar project in 2016 afgerond.

In het plan van aanpak Spookfiles A58 wordt gesteld dat filegolven landelijk een substantieel deel van de vvu (circa 20%) veroorzaken, zodat oplossingen die spookfiles verminderen of zelfs voorkomen een potentieel groot oplossend vermogen hebben. De regio Brabant heeft de A58 aangewezen als proeflocatie om technieken

---

<sup>83</sup> Plan van aanpak Spookfiles A58.

<sup>84</sup> In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt gesteld dat de maatregel beschouwd wordt als een regionaal project en dus niet valt binnen het landelijk spoor ITS in-car.

tegen spookfiles te testen. Op de A58 Tilburg-Eindhoven is jaarlijks sprake van 57.000 vvu in de ene richting en 33.000 vvu in de andere.

In onderstaande tabel wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

Bron	Doelstelling
Plan van aanpak In-CAR de regionale projecten	<p>Doorstroming en bereikbaarheid van de economische toplocaties vergroten. Gedragsverandering weggebruikers creëren. Innovatie initiëren. Nederlandse economie aanzetten tot: ontwikkelen van een duurzame relatie op het gebied van ITS met de markt, duurzame stap zetten in de ontwikkeling en kwaliteit van ITS-producten, versnellen van ontwikkelen van (meerdere) Business Case(s) voor inwinnen, informeren, verrijken en distribueren door de marktpartijen aan de reiziger.</p> <p>Ook wordt genoemd: om de mobilist te ondersteunen en zo een bijdrage te leveren aan het reduceren van vvu en aan het verbeteren van de doorstroming in het verkeers- en vervoersnetwerk.</p> <p>Specifiek voor de A58: het voorkomen van spookfiles in de ochtend- en avondspits.</p> <p>Reductie van minimaal 116.000 vvu per jaar.<sup>85</sup></p>
Plan van aanpak Spookfiles A58	<p>Het ontwikkelen, testen en implementeren van een Spookfile Dienst die de frequentie en lengte van files ontstaan door schokgolfvorming effectief kan terugdringen (vermindering vvu). De technologie en infrastructuur achter deze dienst dienen opschaalbaar, continueerbaar en overdraagbaar te zijn.</p> <p>Ook is er een langere termijn doelstelling: de innovatie stimuleren die zich richt op oplossingen die opschaalbaar zijn en het potentieel hebben om op termijn kosteneffectief te worden ingezet: nieuwe gesofisticeerde ITS-oplossingen om de mobiliteitsuitdagingen in de nabije toekomst aan te gaan.</p>
Voortgangsrapportage stuurgroep 24 september 2013	<p>Doelstelling van het project is om de nadelige bereikbaarheidseffecten van spookfiles te verminderen en aan te tonen dat het ontstaan van schokgolven en de aangroei van files door schokgolven te verminderen of op te lossen zijn met behulp van ITS-toepassingen. Dit is mogelijk met aanvullende signaleringssystemen en -diensten die in-car snelheidsadviezen leveren al naar gelang de actuele verkeersontwikkeling. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bekende en/of nieuwe state-of-the-art technieken.</p>
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	<p>Doorstroming verbeteren op de A58 Tilburg - Eindhoven.</p>

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling.

<sup>85</sup> Daarnaast wordt eveneens opgemerkt dat ITS-projecten niet te relateren zijn aan een specifiek knelpunt en een innovatief karakter hebben waardoor bijvoorbeeld onduidelijk is wat de bijdrage aan afname vvu zal zijn; de effecten moeilijk zijn in te schatten omdat de toepassingen zich in onontgonnen gebied bevinden.

In onderstaande tabel geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Ja	In spits
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Ja	A58 Eindhoven - Tilburg v.v.
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	Brainport regio Eindhoven
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	Inzet van slimme en duurzame mobiliteit ITS
Kosteneffectiviteit	×	Op termijn wel de bedoeling, maar eerst gaan de kosten voor de baten uit en is nog overheidsbijdrage nodig
Planning realisatie	Ja	
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	Direct na realisatie
- Realiseerbaar vóór 2015	-Nee	Eind 2016 of eind 2018
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Ja	
- package deal	-Ja	Met bedrijfsleven en kennisinstellingen
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Nee	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie-SRE-bedrijfsleven
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Ja	Is wel de bedoeling
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Nee	Provincie en lenM vragen zich af wie trekker is
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

In de Bereikbaarheidsverklaring (In-car platformen (Ruit Breda, A58 Tilburg-Eindhoven, ring Eindhoven)) en in het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 (In-car platformen (Spookfiles A58 Tilburg-Eindhoven)) wordt als trekker genoemd Provincie/DITCM/TNO. In het plan van aanpak In-CAR de regionale projecten vormen de vijf regio's en SRE de uitvoerende organisatie. In het plan van aanpak Spookfiles A58 wordt aangegeven dat de provincie de trekker is, SRE en RWS betrokken zijn bij de uitvoering en daarbij verder via PCP een aantal partijen (bedrijfsleven/kennisinstellingen) worden gecontracteerd. Over de uitvoeringsorganisatie wordt verder opgemerkt dat de werkelijke sturing van dit project enkel zal plaatsvinden vanuit de betrokken directeuren (lenM, programmadirecteur BB en provincie). Landelijk worden de projecten gecoördineerd

vanuit de routekaart en de uitvoeringsagenda. De (regionale) projectteams houden elkaar geïnformeerd en proberen waar mogelijk de aanpak op elkaar af te stemmen en van elkaar te leren. Daarnaast is de verwachting dat marktpartijen eveneens in meerdere regio's actief zullen zijn en daardoor kennis tussen projecten zullen uitwisselen. Landelijk wordt onder de uitvoeringsagenda voor strategische afstemming gezorgd (ook rekening houdend met ontwikkelingen binnen Europa) waarbij de voortgang en onafhankelijkheid van het Spookfileproject wordt bewaakt. Ten aanzien van ITS is er een landelijk directeurenoverleg opgericht waarin de regio's gezamenlijk afspraken maken. Het directeurenoverleg is door het bestuurlijk duo gemandateerd voor dit project. Het directeurenoverleg neemt de bestuurlijke beslissingen. Enkel in het geval van escalatie dienen besluiten te worden voorgelegd aan het bestuurlijk duo. Voor het project schokgolfaanpak zijn de programmadirecteur BB van lenM en de directeur Economie en Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant gezamenlijk bevoegd om besluiten te nemen. Het coördinatieteam ITS bestaat uit de regionale ITS-projectleiders en de vertegenwoordigers vanuit het ministerie. In dit team worden de relaties tussen de regionale projecten gelegd en wordt afgestemd. Het coördinatieteam bereidt de agenda van het directeurenoverleg voor. Zij hebben geen beslissingsbevoegdheid. Het kernteam vormt de dagelijkse begeleidingsgroep van het project en bestaat uit vertegenwoordigers van SRE en de provincie, het ministerie, RWS Zuid-Nederland en RWS Centrale Informatie Voorziening (CIV). De projectmanager van het PCP-team neemt deel aan het overleg maar heeft formeel geen beslissingsbevoegdheid. Naast de begeleiding kunnen de leden van het kernteam ook deelnemen aan gezamenlijke werkoverleggen met marktpartijen. Het initiatief hiervoor ligt bij het PCP-team. Het PCP-team vormt de spil in de uitvoering van het project. De projectmanager is de eindverantwoordelijke en het aanspreekpunt voor het kernteam. De uitvoeringsorganisatie wordt aangepast aan de aard van de activiteiten die tijdens iedere fase plaats vinden. Als risico is benoemd: geen eindverantwoordelijkheid voor de totaaloplossing.

In het overzicht met trekkers door de provincie opgesteld voor dit onderzoek staat als trekker PNB/lenM/Rotterdam en wordt opgemerkt dat het een discussiepunt is of dit wel of geen project van de provincie is. Provincie en lenM hebben bij begin van het rekenkameronderzoek contact gehad en geconcludeerd dat onduidelijk is of dit een project van de provincie betreft.

Desgevraagd is in een later stadium van het onderzoek tegenover de rekenkamer aangegeven dat de provincie trekker is van deze maatregel, maar het een landelijk ITS-project betreft en dat de deelnemers aan dit landelijke project zijn: lenM, RWS, SRE, gemeente Rotterdam, de provincie, marktpartijen en kennisinstellingen.

In financiële zin zijn het Rijk, de provincie, SRE en bedrijfsleven betrokken. Het plan van aanpak Spookfiles A58 is ondertekend door deze partijen, met uitzondering van het bedrijfsleven.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	Provincie
Verder betrokken bij uitvoering	SRE RWS Noord-Brabant RWS CIV Bedrijfsleven
Financiën	Rijk Provincie SRE Bedrijfsleven

### Bekostiging/financieel

In onderstaande tabel staan de geraamde bijdrage in de kosten van de verschillende partijen weergegeven.

Bijdrage van	Budget in € exclusief BTW		
	Plan van aanpak (juni 2012)	Plan van aanpak (september 2103)	Voortgang 14 maart 2014
Rijk	11.429.000	9.819.790	11.235.294
Provincie	1.462.000	1.214.173	1.462.000
SRE	1.462.000	1.214.173	1.462.000
Bedrijfsleven	2.923.000	4.735.850	2.923.000
Totaal	17.309.000	16.983.986	17.082.294

Bron: 2<sup>e</sup> kolom Plan van Aanpak, juni 2012, 3<sup>e</sup> kolom Plan van Aanpak, september 2013 en 4<sup>e</sup> kolom document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014.

In het plan van aanpak In-CAR de regionale projecten wordt gesproken over totale kosten van € 17,3 miljoen (exclusief BTW) die worden bekostigd via € 11,4 miljoen rijksbijdrage, provincie en SRE elk € 1,5 miljoen en het bedrijfsleven € 2,9 miljoen. In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 worden dezelfde bedragen genoemd, met uitzondering van de rijksbijdrage die in dit document iets lager is namelijk € 11,2 miljoen en daarmee ook een lager totaalbedrag. In het plan van aanpak Spookfiles A58 wordt gesproken over een rijksbijdrage van € 9,8 miljoen, provincie en SRE elk € 1,2 miljoen en bedrijfsleven € 4,7 miljoen met een totaal van € 17 miljoen. Naast deze bedragen wordt in hetzelfde plan van aanpak ook gesproken over een totaalbedrag van € 16,7 miljoen, waarvan het bedrijfsleven € 4,9 miljoen bijdraagt. Op basis van deze gegevens stelt de rekenkamer vast dat uitgaande van het eerste plan van aanpak en het voortgangsdokument het Rijk 66% bijdraagt en de regio (inclusief bedrijfsleven) 34% cofinancierend. Uitgaande van het plan van aanpak Spookfiles A58 is de verdeling 58%-42%.

Uit documentatie uit Corsa blijkt dat er extra onvoorziene investeringen nodig zijn. Per brief van 15 oktober 2014 wordt aan de directeurs Spookfiles gevraagd om

akkoord te gaan € 1.883.917,50 extra middelen ter beschikking te stellen en nog te bepalen wie wat bijdraagt.<sup>86</sup> Desgevraagd heeft de provincie aangegeven dat het directeurenoverleg Spookfiles bestaande uit IenM, RWS, provincie en gemeente Rotterdam op 17 oktober 2014 heeft besloten dit budget ter beschikking te stellen. In het plan van aanpak Spookfiles A58 wordt ten aanzien van de PCP-procedure opgemerkt dat daarbij de risico's en baten (resultaten) worden gedeeld tussen de opdrachtgever en de deelnemende partijen en dat dat per definitie betekent dat bedrijven hun werkzaamheden niet tegen een commercieel tarief verrichten, maar een bijdrage voor de gemaakte kosten krijgen.

In de vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2014) van RWS/IenM wordt opgemerkt dat in 2013 € 9 miljoen is uitgegeven.

### **Stand van zaken uitvoering**

De versie van het plan van aanpak In-CAR de regionale projecten die de rekenkamer van de provincie heeft ontvangen is alleen ondertekend door de provincie (3 juli 2012). Van de andere vier regio's en de minister ontbreekt de ondertekening.

Het plan van aanpak Spookfiles A58 is in het najaar van 2013 door de financieel bijdragende partijen, provincie, minister en SRE, ondertekend.

In de tweede voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2013) van RWS/IenM wordt opgemerkt dat er nog geen getekend plan van aanpak is voor "NBR-26: DVM o.b.v. uitrol In-Car platformen: Filegolven A58, Ruit Breda, Ring Eindhoven t.w.v. 17 mln".

In de derde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2013) wordt opgemerkt dat begin oktober het plan van aanpak Spookfiles A58 zal worden ondertekend (bijna € 17 miljoen). Verder wordt aangegeven dat "NBR-26: 'DVM o.b.v. uitrol in-car platformen' is opgedeeld in 2 stukken: in het Landelijk spoor ITS In-car (specifiek project 'Informatiediensten') (Trekker Arnhem-Nijmegen) (opgenomen in overall PVA 'In Car Reisinformatie') en regionaal project 'A58 Spookfiles' (Trekker Provincie Noord-Brabant). Ook als onderdeel opgenomen in PVA 'In Car Reisinformatie'. Separaat PVA is ter ondertekening naar de Minister."

In het plan van aanpak Spookfiles A58 (september 2013) wordt aangegeven dat het project tenminste tot eind 2016 en maximaal tot eind 2018 zal lopen en dat gedurende het project wordt besloten of het project tot eind 2016 of eind 2018 zal duren. Ook wordt gesteld dat het project medio 2016 significante meetbare verkeerskundige resultaten moet opleveren.

In de vierde voortgangsrapportage M&E (peildatum 1-3-2014) wordt opgemerkt dat de geplande financiële omvang voor de modaliteit ITS met ruim € 17 miljoen is toegenomen door het opnemen van maatregel NBR-26 DVM o.b.v uitrol in-car

---

<sup>86</sup> Corsa: C2140839/3682533

platvormen (Spookfiles A58 Tilburg - Eindhoven) welke in deze rapportageperiode is voorzien van een ondertekend plan van aanpak startbeslissing. Verder wordt aangegeven dat dit project onderdeel uitmaakt van het landelijk plan van aanpak/spoor ITS in-car en dat in 2013 € 9 miljoen meer is uitgegeven ten opzicht van de vorige rapportage wat veroorzaakt wordt door de nieuwe maatregel NBR-26 die na 2014 wordt uitgevoerd.

In het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 wordt aangegeven dat het project in twee delen is opgedeeld: “1. connected navigatie-oplossing (hierop is eind 2014 al zicht) en 2. coöperatieve oplossing (31-12- 2018)”. Verder wordt gemeld dat 20-40% is gerealiseerd. In een overzicht dat de rekenkamer van de provincie heeft ontvangen staat go/no-go in mei 2014. Project loopt tot en met 2016.

In de vijfde voortgangsrapportage M&E (peildatum 15-8-2014) van RWS/lenM wordt opgemerkt dat NBR-27 AA is opgegaan in A58 Spookfiles en Landelijk ITS-project data top 5 en dat de stuurgroep daarmee heeft ingestemd op 24 september 2013. Verder wordt aangegeven dat het project, met bestuurlijke instemming, na 2015 wordt opgeleverd. En dat NBR-26 Z DVM o.b.v. uitrol in-car platformen (Spookfiles A58 Tilburg - Eindhoven) in de realisatiecategorie 20-40% zit, maar volgens het plan van aanpak startbeslissing in 2016 mag opleveren.

Uit documentatie uit Corsa (oktober 2014)<sup>87</sup> blijkt dat de derde tranche is gestart. In een mail geeft de programmadirecteur BB aan dat ze op schema liggen en daarvoor geeft hij complimenten.

Op [www.spookfiles.nl](http://www.spookfiles.nl) wordt vermeld dat op 4 december 2014 in opdracht van de provincie Noord-Brabant een kentekenregistratie op de A58 van start is gegaan om in januari/februari 2015 deelnemers te kunnen uitnodigen om deel te nemen aan de praktijkproef Spookfiles A58.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd. Wel is in het Brabants MIT 2014-2018 in algemene zin aandacht besteed aan deze maatregel. Op 19 december 2014 is de commissie MF tijdens een werkbezoek mondeling uitgebreid geïnformeerd over ITS-maatregelen in het algemeen en deze maatregel en Derde tender in-car in het bijzonder.

---

<sup>87</sup> Corsa: C2140839/3682533.

### **3.16 Zuid-Willemsvaart/Wilhelminakanaal (NBR-28)**

#### **Korte beschrijving maatregel<sup>88</sup>**

In de situatie voor uitvoering van deze maatregel was Zuidoost Brabant beperkt bereikbaar via water. Door schaalvergroting in de binnenvaart dreigt een tekort aan schepen voor het Brabantse bedrijfsleven. Bedrijven zullen steeds vaker vervoer over de weg plaats moeten laten vinden, wat weer een negatief effect heeft op het wegennet in Zuidoost Brabant.

Door het uitvoeren van deze maatregel kunnen in 2015 Klasse II schepen van 110 meter, met een laadvermogen van 900 ton, in de vaarroute Veghel-Eindhoven varen. Vóór de realisatie van deze maatregel is het kanaal alleen bevaarbaar voor schepen van maximaal 63 meter met een laadvermogen van 45 ton. De werkzaamheden die verricht worden, betreffen verruimen van verschillende bochten, lokaal verstevigen van de oever, aanbrengen bodembescherming voor het tegengaan van ontgroning, verlengen en verbreden van de wachtplaatsen bij verschillende sluizen en het plaatsen van afmeerpalen en verstevigen geleidewerken bij bruggen.

#### **Keuze en doelstelling maatregel**

Al in 2005 is door het Rijk met de regio de visie ontwikkeld om de regio Zuidoost Brabant bereikbaar te maken voor klasse IV scheepvaart. Dit wordt gezien als 'eindvisie'. In dit project worden de maatregelen uitgevoerd met deze visie in het achterhoofd.

In de tabel op de volgende pagina wordt de doelstelling van deze maatregel weergegeven, zoals deze is verwoord in verschillende documenten.

---

<sup>88</sup> Bron: Plan van aanpak (juni 2012).



Bron	Doelstelling
Plan van aanpak	Het project beoogt een verbeterde bereikbaarheid van de regio Zuidoost Brabant over water. Bedrijven kunnen meer gebruik maken van het vervoer over water en er zal een groter aandeel van het totale vervoer van de weg overgaan naar het water. Hierdoor vermindert de congestie op het HWN en OVN en wordt de bereikbaarheid van de regio en de luchtkwaliteit in de regio verbeterd. Verder verbetert de verkeersveiligheid in de regio. Daarnaast hebben 16 bedrijven intentieverklaringen getekend waarin zij verklaren dat zij, na de realisatie van 'genoemde werken' de inspanning leveren om de te ontvangen/verladen goederen zo veel als mogelijk via de binnenvaart te doen vervoeren met als doel een x aantal vrachtwagenbewegingen per dag permanent van de weg te halen (tenzij onvoorziene omstandigheden zich voordoen die deze doelstelling onmogelijk maakt). De bedrijven verklaren in totaal 592 vrachtautobewegingen per dag van de weg te halen (waarbij wel een kanttekening wordt gemaakt dat door omstandigheden het aandeel van twee bedrijven, met een toezegging van 215 vrachtautobewegingen, nog niet zeker is).
Site RWS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• een beter bereikbaar Zuidoost Brabant en een efficiënter gebruik van de vaarwegen;</li> <li>• minder files op de weg;</li> <li>• meer economische kansen voor de regio;</li> <li>• verbetering luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.</li> </ul>
Voortgang regio Brabant 14 maart 2014	90 vrachtwagens per spits minder op de weg.

De rekenkamer merkt op dat de doelstelling van deze maatregel aansluit bij en uitgaande van het plan van aanpak naar verwachting een bijdrage kan leveren aan de voor BB(B) geformuleerde doelstelling. In de tabel op de volgende pagina geeft de rekenkamer aan of deze maatregel ook aansluit bij andere uitgangspunten van BB(B).

Criteria		Toelichting
SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten):	Nee	Algemeen geformuleerd, geen specifiek knooppunt, knelpunt of economisch kerngebied
- gericht op reductie fileknooppunt	Ja	
- gericht op oplossen gesignaleerd knelpunt	-Nee	
- gericht op betere bereikbaarheid economisch kerngebied	-Nee	
- zet in op één van de vier genoemde elementen	-Ja	
- gericht op één van de vijf genoemde gebieden	-Ja	
Kosteneffectiviteit	×	Niet bepaald door MuConsult
Planning realisatie	Ja	In plan van aanpak opgenomen
Planning effect (des te eerder des te beter)	Ja	
- Realiseerbaar vóór 2015	-Ja	
Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)	Nee	
- package deal	-Ja	
Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)	Ja	
Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)	Nee	
Maatregel onderdeel van groter geheel	Ja	
Cofinanciering/PPS	Ja	Rijk-provincie-SRE-vier gemeenten
Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)	Nee	
Duidelijkheid uitvoerende instantie	Ja	
Bestuurlijk commitment aan uitvoering project	Ja	Uitgaande van plan van aanpak
Projectorganisatie opgericht	Ja	Uitgaande van plan van aanpak

### Betrokken partijen

RWS is beheerder van de kanalen en derhalve projectleider/de uitvoerende organisatie en verantwoordelijk voor de realisatie van deze maatregel. Andere betrokken organisaties zijn de provincie, SRE en gemeenten Eindhoven, Veghel, Laarbeek en Son en Breugel.

De maatregelen worden genomen in de bestaande projectorganisatie GoVA van RWS, waarvoor capaciteit beschikbaar is.

Desgevraagd is vanuit de provincie aangegeven dat de provincie via het Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum (MCA)<sup>89</sup> goed betrokken is geweest bij de voortgang en concretisering van de afspraken die met het bedrijfsleven (Stichting BERZOB) zijn gemaakt.

<sup>89</sup> Het MCA ging in januari 1998 in Brabant van start om inhoud te geven aan het streven meer goederen multimodaal te vervoeren.

	Partij
Verantwoordelijk voor realisatie	RWS
Financiën en verder betrokken bij uitvoering	Provincie SRE Gemeente Eindhoven Gemeente Veghel Gemeente Laarbeek Gemeente Son en Breugel

### Bekostiging/financieel

Onderstaande tabellen, afkomstig uit het plan van aanpak, geven respectievelijk de raming van de kosten en het taakstellend budget per partij.

Maatregel	Vorbereiding (2012-2013)	Bouw- en vastgoed (2013-2014)	Onvoorzien / risico	Totale projectkosten
Wachtvoorzieningen bij sluisen	€ 63.296	€ 1.819.758	€ 158.240	€ 2.041.293
Wachtvoorzieningen en geleidewerken bij bruggen	€ 46.425	€ 1.382.852	€ 113.118	€ 1.542.395
Bochtverruiming	€ 58.526	€ 3.365.263	€ 263.368	€ 3.687.158
Bodem- en oeververstevingen	€ 169.238	€ 5.037.999	€ 420.785	€ 5.628.022
BTW	€ 63.365	€ 2.179.075	€ 179.403	€ 2.421.843
<b>Totaal</b>	<b>€ 400.850</b>	<b>€ 13.784.946</b>	<b>€ 1.134.914</b>	<b>€ 15.320.711</b>

Bijdrage van	Budget in € (exclusief BTW uitgezonderd rijksbijdrage)
Rijk	6.800.000
Provincie	7.943.000
SRE	530.000
Gemeente Eindhoven	1.589.000
Gemeente Veghel	794.000
Gemeente Laarbeek	212.000
Gemeente Son en Breugel	132.000
<b>Totaal</b>	<b>18.000.000</b>

In een bijlage bij het plan van aanpak staat dat het Rijk, de provincie en de gemeenten halfjaarlijks zal rapporteren over de stand van zaken van het project, in het bijzonder wat betreft de aspecten planning, geld en risicomanagement.

In het Brabants MIT 2014-2018 (maart 2014) wordt, in overeenstemming met het plan van aanpak, gesproken over € 6,8 miljoen rijksbijdrage en € 11,2 miljoen vanuit de regio.

Uit het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 blijkt dat de bijdrage van het Rijk € 6.800.000 inclusief BTW en € 5.508.000 exclusief BTW is.

### **Stand van zaken uitvoering**

In het plan van aanpak is opgenomen dat de planning is dat de maatregel in december 2014 is gerealiseerd.

Op de site van RWS<sup>90</sup> wordt opgemerkt dat alle werkzaamheden in 2015 gereed zijn. Verder is te lezen dat het bedrijfsleven heeft toegezegd ongeveer 460 vrachtwagens per dag van de weg te halen. Dit aantal wordt ook genoemd in het Brabants MIT 2014-2018.

In de Factsheet beter benutten van de vaarroute tussen Veghel en Eindhoven (versie januari 2014) staat dat de planning is dat begin 2014 de uitvoering start en dat in 2015 de werkzaamheden gereed zijn.

Volgens het document Voortgang regio Brabant 14 maart 2014 is 40-60% van de maatregel gerealiseerd.

Op een filmpje gemaakt door RWS en de provincie (d.d. 9 juni 2014) is te zien dat er al veel werkzaamheden uitgevoerd zijn. Daarnaast wordt gezegd dat alle werkzaamheden in 2015 gereed zijn.

In verschillende voortgangsrapportages M&E van RWS/lenM wordt ingegaan op deze maatregel. In de rapportage van najaar 2012 staat dat deze maatregel met een waarde van € 18 miljoen is toegevoegd aan BBB. In de rapportage van voorjaar 2013 wordt aangegeven dat € 4 miljoen voor deze maatregel na 2014 zal worden uitgegeven, de maatregel wel in december 2014 gereed zal zijn, dat de bochtverruiming waarschijnlijk in 2015 worden uitgevoerd en dat dit is geaccordeerd door de programmadirectie BB. De rapportage van najaar 2013 meldt dat € 9,4 miljoen na 2014 zal worden uitgegeven, € 4 miljoen daarvan al was voorzien in het plan van aanpak, de overige uitgaven veroorzaakt worden vanwege een aanbestedingsmeevaller en post onvoorzien, het project op schema loopt en de programmadirectie BB met realisatie na 2014 heeft ingestemd. In de rapportage van voorjaar 2014 staat dat € 10,6 miljoen wordt uitgegeven na 2014.

### **Informatievoorziening (PS)**

PS zijn tot eind 2014 niet specifiek over (de voortgang en realisatie van) deze maatregel binnen BBB geïnformeerd. Wel is in het Brabants MIT 2014-2018 in algemene zin aandacht besteed aan deze maatregel.

---

<sup>90</sup> [www.rws.nl/water/plannen\\_en\\_projecten/vaarwegen/zuid\\_willemsvaart/groot\\_onderhoud\\_vaarwegen/projecten\\_in\\_uitvoering/opwaarderingvaarroutevegheleindhoven/](http://www.rws.nl/water/plannen_en_projecten/vaarwegen/zuid_willemsvaart/groot_onderhoud_vaarwegen/projecten_in_uitvoering/opwaarderingvaarroutevegheleindhoven/)

## **Bijlage 1 Geraadpleegde documenten**

Berenschot (2012). *Procesevaluatie Samenwerking binnen het programma Beter Benutten; Bijlage 6: Regiorapportage: regio Brabant*, 5 november 2012.

BrabantStad (2011). *Infobericht Netwerkprogramma 'BrabantStad Bereikbaar': uitkomsten BO MIRT van 9 november 2011*.

BrabantStad (2012). *Infobericht uitkomsten BO MIRT van 15 november 2012 Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar*.

BrabantStad (2013). *Infobericht Netwerkprogramma 'BrabantStad Bereikbaar': uitkomsten BO MIRT van 13 november 2013*.

BrabantStad (2014). *Infobericht Netwerkprogramma 'BrabantStad Bereikbaar': uitkomsten BO MIRT van 13 november 2014*.

Ecorys (2011). *Regiorapport kosteneffectiviteit regionaal maatregelpakket Beter Benutten Regio Brabant*, 26 oktober 2011

IenM (2011a). *Criteria gebiedspakketten programma Beter Benutten*. Bijlage 2 bij: IenM (2011d). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500 A, nr. 81. Den Haag: Sdu

IenM (2011b). *Gebiedsuitwerking Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse mobiliteit*. Bijlage bij: *Mobiliteitsbeleid. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 31 305, nr. 196. Den Haag: Sdu.

IenM (2011c). *Resultaten mobiliteitsprojecten*. Bijlage 1 bij: IenM (2011d). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500 A, nr. 81. Den Haag: Sdu.

IenM (2011d). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500 A, nr. 81. Den Haag: Sdu

IenM (2011e). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 33 000 A, nr. 21. Den Haag: Sdu

IenM (2011f). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500 A, nr. 83. Den Haag: Sdu

IenM (2011g). *Afsprakenlijst Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011*. Bijlage bij: IenM (2011f). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011. Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500 A, nr. 83. Den Haag: Sdu

IenM (2013). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014. Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu*. Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 33 750 A, nr. 25.

IenM (2013a). *Factsheet eerste effecten beter benutten regio Brabant*, november 2013.

IenM (2014). *Tweede Effectoverzicht Beter Benutten Regio Brabant*, november 2014.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (z.d.). [www.kimnet.nl/bereikbaarheid](http://www.kimnet.nl/bereikbaarheid), geraadpleegd op 19 mei 2014.

MuConsult (2011). *Programma Beter Benutten Brabant. Excellente bereikbaarheid als voorwaarde voor economische ontwikkeling*, 21 oktober 2011.

MuConsult (2011a). *Bijlagen Programma Beter Benutten Brabant. Excellente bereikbaarheid als voorwaarde voor economische ontwikkeling*, 21 oktober 2011.

Platform Beter Benutten (z.d.). [www.beterbenutten.nl/regios/brabant](http://www.beterbenutten.nl/regios/brabant), geraadpleegd op 20 mei 2014 en december 2014.

Provincie Noord-Brabant (2012). *Bereikbaarheidsverklaring Programma Beter Benutten Brabant*. [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl), geraadpleegd op 20 mei 2014.

Provincie Noord-Brabant (2012a). *Begroting 2013 Provincie Noord-Brabant*.

Provincie Noord-Brabant (2013). *Jaarstukken 2012 Provincie Noord-Brabant*.

Provincie Noord-Brabant (2013). *Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2013-2017*, maart 2013.

Provincie Noord-Brabant (2013). *Begroting 2014 Provincie Noord-Brabant*.

Provincie Noord-Brabant (2014). *Jaarstukken 2013 Provincie Noord-Brabant*.

Provincie Noord-Brabant (2014). *Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2014-2018*, maart 2014.

Provincie Noord-Brabant (2014). *Voortgang regio Brabant*, 14 maart 2014.

Provincie Noord-Brabant (2014). *Concept besluitenlijst commissie Mobiliteit en Financiën 10 oktober 2014.*

Regio Brabant (2012). *Programma Beter Benutten Brabant. Excellente bereikbaarheid als voorwaarde voor economische ontwikkeling.*  
[www.beterbenutten.nl/regios/brabant](http://www.beterbenutten.nl/regios/brabant) en [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl), folder Beter Benutten Brabant geraadpleegd op 20 mei 2014.

Regio Brabant (2012a). *Plan van aanpak Monitoring & Evaluatie Beter Benutten Brabant*, 13 juni 2012.

Regio Noord-Brabant (2013). *Voortgangsrapportage BBB agenda stuurgroep 24 september 2013.*

RWS (2012). *Rapportage Monitoring & Evaluatie, najaar 2012, Regio Brabant.*

RWS (2013). *Rapportage Monitoring & Evaluatie, voorjaar 2013, Regio Brabant.*

RWS (2013). *Rapportage Monitoring & Evaluatie, najaar 2013, Regio Brabant.*

RWS (2014). *Vierde Voortgangsrapportage Monitoring & Evaluatie, voorjaar 2014, Regio Brabant.*

RWS (2014). *Vijfde Voortgangsrapportage Monitoring & Evaluatie, najaar 2014, Regio Brabant.*

TNO (2011). *Top 15 filelocaties voor verschillende fileoorzaken in Nederland.* TNO.

Documenten over de 16 onderzochte BBB-maatregelen die door de provinciale organisatie voor dit onderzoek zijn aangereikt en documenten die via een zoekslag uit Corsa naar voren zijn gekomen.

## **Bijlage 2 Lijst geïnterviewde personen**

- Mevrouw I.A.H.M. (Irene) Cortenbach  
Programmamanager Beter Benutten 2.0  
Cluster Mobiliteit en Infra
- Mevrouw J.M.M. (Ans) van Eck  
Beleidsmedewerker Openbaar Vervoer  
Cluster Mobiliteit en Infra
- Mevrouw W.H.M. (Helma) van Oosterhout  
Hoofd Openbaar Vervoer (tot zomer 2014 programmamanager Beter Benutten)  
Cluster Mobiliteit en Infra
- De heer N. (Nathan) Hooghof  
Beleidsmedewerker verkeer en vervoer  
Cluster Mobiliteit en Infra
- De heer R.J. (Rutger) Smeets  
Beleidsmedewerker verkeer  
Cluster Mobiliteit en Infra
- De heer F. (Frans) Tillema  
ITS-Consultant  
Rapprans ingehuurd door Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- De heer F. (Fons) Knul  
Financieel directeur  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- De heer J. (Jan-Bert) Dijkstra  
Directeur programma Beter Benutten  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



### **Bijlage 3 Criteria voor programma Beter Benutten (IenM, 2011a)**

#### Criterion 1: Doelgerichtheid, effectiviteit en economie

- SMART geformuleerde doelstelling (moet bijdragen aan gesignaleerde knelpunten)
- Bijdrage aan doelen (bijv. x aantal mensen uit de spits ~ x% minder VVU)
- Kosteneffectiviteit
- Planning realisatie
- Planning effect (des te eerder des te beter)

#### Criterion 2: Innovatief, extra kwaliteit. Vraagbeïnvloeding

- Innovatief (rol markt in opzet, financiering, nieuwe diensten)
- Multimodaal (inzet openbaar vervoer, binnenvaart)
- Vraagbeïnvloeding (reizigers duurzaam verleiden tot ander gedrag, reizen buiten de spits)

#### Criterion 3: Multiplier effect zelfstandige business case

- Maatregel onderdeel van groter geheel
- Cofinanciering/PPS
- Opschaalbaar, op termijn eigen business case (zonder bijdrage overheid/rijk)

#### Criterion 4: Organisatie projectuitvoering

- Duidelijkheid uitvoerende instantie
- Bestuurlijk commitment aan uitvoering project
- Projectorganisatie opgericht

## **Bijlage 4 Afkortingenlijst**

API: vrij beschikbaar OV routealgoritme

Brabants MIT/BMIT: Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

B5: de vijf grootste steden uit Brabant (Breda, Helmond, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Tilburg)

BB: Beter Benutten

BBB: Beter Benutten Brabant

BBZOB: Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant

BDU: Brede doeluitkering

BO-MIRT: Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

BRAMM: Brabant MobiliteitsManagement

BZW: Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging

CIV: Centrale Informatie Voorziening

DITCM: Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility

DRIP: Dynamische route-informatie panelen

DRIS: Dynamisch reizigersinformatiesysteem

DVM: Dynamisch Verkeersmanagement

GS: Gedeputeerde Staten

HOV: Hoogwaardig openbaar vervoer

HSL: Hogesnelheidslijn

HWN: Hoofdwegennet

IenM: Infrastructuur en Milieu

ITS: Intelligente Transport Systemen

MCA: Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum

M&E: Monitoring & Evaluatie

MF: Mobiliteit en Financiën

MMRI: Multimodale reisinformatie

mvt: motorvoertuigen

NDOV: Nationaal Databank Openbaar Vervoer

NS: Nederlandse Spoorwegen

OV: Openbaar Vervoer

OVTC: Openbaar Vervoer Terminal Complex

OWN: Onderliggend wegennet

PCP: Pre-Commercial Procurement

P&R: Parkeren en Reizen

PPS: Publiek-private samenwerking

PS: Provinciale Staten

RWS: Rijkswaterstaat

SMART: specifiek, meetbaar, afgestemd, realistisch en tijdgebonden

SRE: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

TVVP: Tilburgs Verkeers- en vervoersplan

VRI: Verkeersreginstallatie

Vtol: Vehicle to Infrastructure

VtoV: Vehicle to Vehicle

vvu: voertuigverliesuren

WM-Brabant: West- en Midden Brabant