

RMP afspraken en werkwijze

Bouwsteen behorende bij Regionale Mobiliteitsprogramma's 2026-2027

versie 11 november 2025

Inhoudsopgave

Aanleiding	2
Totstandkoming RMP	2
Opbouw van de RMP	3
Pakket met deelpakketten	3
Vulling van de pakketten.....	4
Provinciale bijdrage.....	5
OK maatregelen en relatie met Woningbouw Korte termijn (WOKt)	5
Mate van organisatie en rol provincie bij verdere uitwerking van de maatregelen	6
Wederkerige afspraken.....	6
Aanbod via SmartwayZ.NL	7
Onderzoeken	8
Rollen: wie doet wat?	9
Bijdrageregeling: hoe gaat het werken?	10
Samenvatting (concrete afspraken, rollen en proces)	12

Aanleiding

Het leven is goed in het Brabantse land. Maar er liggen grote opgaven op het gebied van woningbouw en mobiliteit. Om ervoor te zorgen dat inwoners zich goed kunnen blijven verplaatsen, is het noodzakelijk om op een andere manier te kijken naar onze mobiliteit. Dat is vastgelegd in verstedelijkingsafspraken, multimodale mobiliteitsmaatregelen pakketten en nu is het ook zaak daarmee aan de slag te gaan.

Er worden wederkerige afspraken gemaakt over de mobiliteitsmaatregelen die de stedelijke regio's gaan aanpakken. Om deze maatregelen te realiseren stelt de provincie in totaal €120 miljoen aan cofinancieringsmiddelen ter beschikking. Die afspraken maken we in pakketten die tot stand zijn gekomen in een intensief proces met de provincie, regio's en gemeenten samen. De afspraken over het proces dat volgt landen in de regionale mobiliteitsprogramma's (RMPs). Dat is voor een deel nieuw, vandaar dat we de werkwijze in deze memo verder toelichten.

Totstandkoming RMP

Veel blijft hetzelfde

We starten niet op nul; al enkele jaren werken we met RMPs en een bijbehorende bijdrageregeling. De “reguliere afspraken” die we jaarlijks in de RMPs met elkaar vastleggen blijven grotendeels hetzelfde. We bouwen voort op het fundament dat er al ligt.

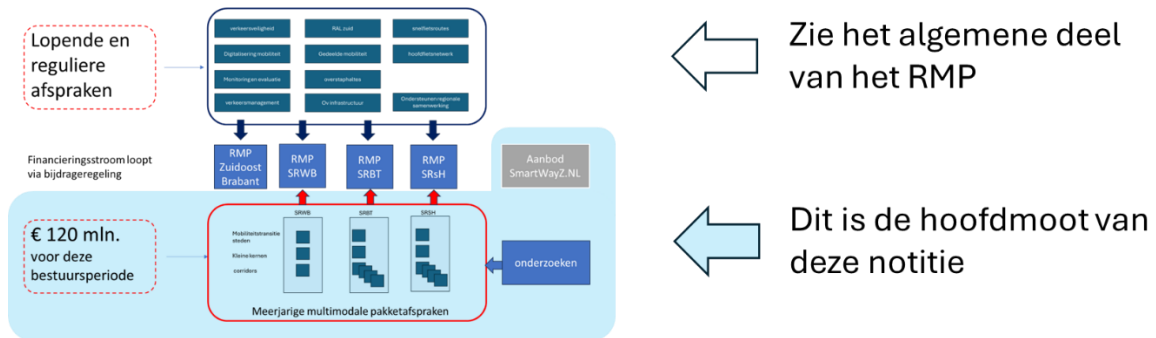
Nieuw: het werken met meerjarige pakketten

Sinds we werken met RMPs is het de wens – en de intentie – geweest om meerjarige afspraken te maken. Nu maken we deze stap en vullen we de RMPs met meerjarige pakketafspraken. Omdat deze werkwijze nieuw is vraagt het om een heldere lijn in rollen, spelregels en proces.

NB Deze memo richt zich enkel op hoe we omgaan met de meerjarige pakketten gekoppeld aan de €120 miljoen (en dus niet op het gehele RMP) en is van toepassing op de stedelijke regio's SRWB, SRBT en SRsH. Daar waar het alle RMPs betreft wordt dat duidelijk aangegeven.
--

Opbouw van de RMP

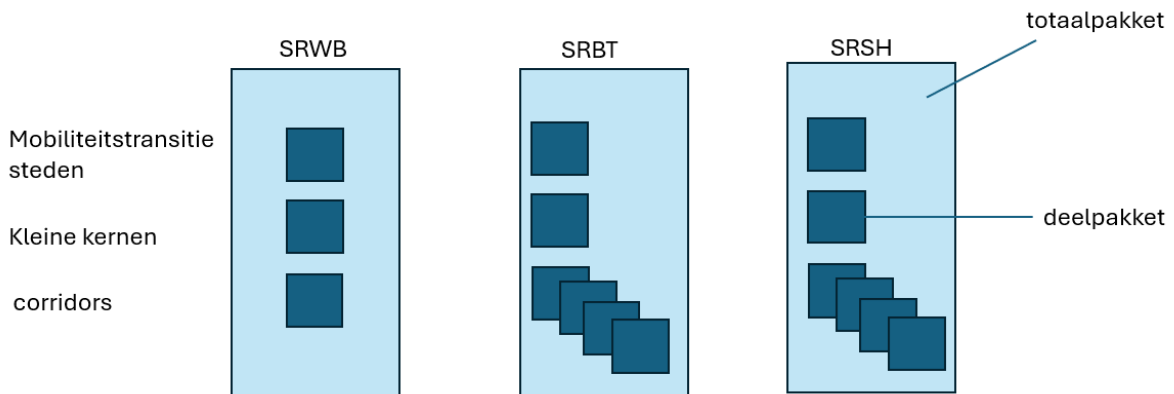
Het Regionaal Mobiliteitsprogramma kent de volgende bouwstenen:



Afbeelding 1: Bouwstenen RMP

Pakket met deelpakketten

We hebben het over een totaalpakket per regio, dat weer bestaat uit verschillende deelpakketten. Deze deelpakketten zijn verdeeld in drie categorieën: Mobiliteitstransitie steden, Kleine kernen en Corridors. Het aantal corridors kan per stedelijke regio verschillen.



Afbeelding 2: Categorieën van de deelpakketten

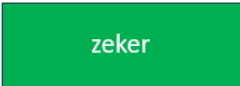
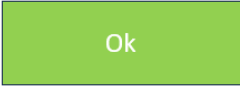

Daarnaast heeft elke stedelijke regio een categorie “onderzoek en aanbod SmartwayZ.NL” – daarover later meer.

Vulling van de pakketten

Bij het samenstellen van de deelpakketten en het verdelen van de provinciale bijdrage hebben we vooral gekeken naar waar we écht het verschil kunnen maken in de mobiliteitstransitie. We kozen voor maatregelen met een bovenlokaal effect die het mobiliteitssysteem versterken en bijdragen aan een multimodale aanpak. Er is ook rekening gehouden met andere criteria zoals realisatietermijn. Om te mobiliteitstransitie te stimuleren zetten we in op actieve mobiliteit, openbaar vervoer en hubs.

Dit afwegproces is gevormd in afstemming met de voorzitters van de stedelijke regio's en de eerste helft van 2025 is doorlopen met de regio's.

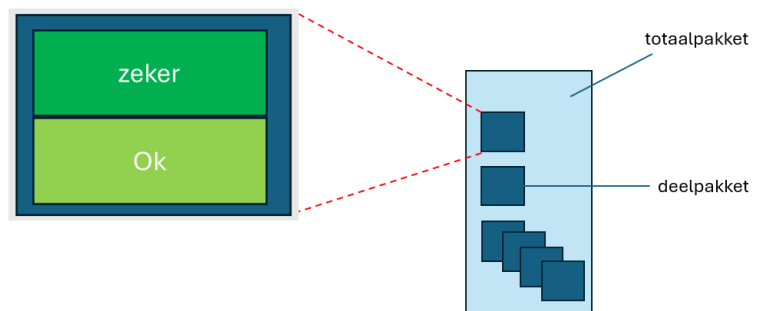
Het resultaat hiervan is een indeling van maatregelen in drie hoofdmoten:

	Maatregelen die voor provincie (ook) prioriteit hebben; helemaal eens met de nut en noodzaak.
	Maatregelen die prima zijn om te doen, maar minder scoren in de afweging.
	Maatregelen waar provincie geen middelen aan toekent vanuit de 120 mln. Dat kan zijn omdat provincie hier al vanuit een ander budget aan bijdraagt of omdat het vooral op het bordje van de gemeente ligt.

Afbeelding 3: Indeling van de maatregelen

Omdat het RMP gaat over afspraken die provincie en regio met elkaar maken, nemen we in de pakketten van de RMPs enkel maatregelen op die ook voor cofinanciering in aanmerking komen.

Elk deelpakket bestaat dus uit een verzameling van “zeker” en “ok” maatregelen.



Afbeelding 4: Opbouw deelpakket met “zeker” en “ok” maatregelen

Provinciale bijdrage

[De provinciale middelen worden per \(deel\)pakket verdeeld.](#) Dit houdt in dat er in de uiteindelijke verdeling per deelpakket één bedrag aan provinciale bijdrage komt. De daadwerkelijke bijdrage in middelen is per maatregel. De provinciale bijdragen zijn maximum bedragen en kunnen nooit meer zijn dan 50% van de totale mobiliteitskosten (of 50% van het regionale deel¹ wanneer er ook sprake is van een Rijksbijdrage). De bedragen zijn exclusief BTW.

[Hiervoor moeten in elk geval de “zeker” maatregelen worden uitgevoerd](#) (met een provinciale cofinanciering van maximaal 50%). De bijdrage aan de “zeker” maatregelen is al gereserveerd binnen de €120 miljoen (zoals ook besproken in de poho's in juli 2025).

[Verder kunnen de “ok” maatregelen worden voorzien van provinciale cofinanciering \(ook hier tot maximaal 50%\).](#) Hoeveel dit is hangt af van de toekenning van de WOKt aanvragen door het Rijk:

OK maatregelen en relatie met Woningbouw Korte termijn (WOKt)

Nu er duidelijkheid is over de Rijksbijdrage aan de WOKt-aanvragen kan ook de verdeling over de OK maatregelen worden gemaakt. Bij de eerste verdeling is al aangegeven dat de bedragen nog konden wijzigen, afhankelijk van wat gemeenten daadwerkelijk indienen voor de WOKt en wat het Rijk uiteindelijk bijdraagt. Bij de verdeling in juli is uitgegaan van een totaalbedrag van €27,3 miljoen voor maatregelen die ook onderdeel zouden zijn van een WOKt-aanvraag. De definitieve WOKt-aanvragen zijn echter na deze verdeling ingediend, waarbij enkele wijzigingen zijn doorgevoerd. Hierdoor is het bedrag waarmee we uiteindelijk rekening houden uitgekomen op € 26,8 miljoen.

Bij de eerste verdeling van middelen in juli is voor de maatregelen die als “ZEKER” zijn aangemerkt én zijn opgevoerd voor een bijdrage uit de WOKt-middelen, gerekend alsof het Rijk 50% van de totale lasten op zich neemt. Op basis daarvan is 25% provinciale cofinanciering opgenomen. Daarnaast is eenzelfde bedrag (€26,8 miljoen) gereserveerd voor het geval het Rijk de maatregel niet honoreert in de WOKt (zie hieronder).

In de [brief aan de tweede kamer](#) van 10 november geeft het kabinet inzicht in de voorgenomen honorering van de WOKt aanvragen. Deze moeten nog worden vastgesteld in het BO MIRT.

Op basis van die honorering kan 21 mln. euro van de gereserveerde extra middelen vrijvallen en worden toegevoegd aan de beschikbare middelen voor de OK maatregelen. **Daarmee is er ook voor de OK maatregelen een maximale provinciale cofinanciering van 50% beschikbaar.**

Niet gehonoreerde WOKt maatregelen

Er zijn een aantal maatregelen die zijn opgenomen in het RMP (als Zeker maatregel) en opgevoerd maar niet gehonoreerd bij de WOKt. Voor deze maatregelen kan de provincie de nu opgenomen provinciale bijdrage (van 25%) verhogen naar 50% indien de betreffende gemeente hun bijdrage eveneens verhogen tot 50%. Hiermee kan de betreffende maatregel dan alsnog uitgevoerd worden.

¹ Met een maximum van 25% van de totale mobiliteitskosten

Mate van organisatie en rol provincie bij verdere uitwerking van de maatregelen

De deelpakketten in de RMPs bevatten uiteenlopende typen maatregelen op verschillende schaalniveaus. Het is van belang dat [de regio zorgt voor een uitvoering passend bij de omvang en schaal van de deelpakketten \(of losse maatregelen\)](#).

De verdere uitwerking van de maatregelen ligt primair bij de gemeenten, met inhoudelijke afstemming op ambtelijk niveau binnen de provincie. [Afhankelijk van het type maatregel of deelpakket kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt over de betrokkenheid van de provincie. Deze afspraken worden, waar nodig, vastgelegd in een overeenkomst.](#)

Wanneer maatregelen raken aan primaire provinciale taken, zoals openbaar vervoer of provinciale wegen, is de provincie een inhoudelijke partner in de verdere richting en uitwerking. Daarnaast wordt nadrukkelijk aansluiting gezocht bij bestaande samenwerkingsstructuren in gebieden waar maatregelen plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de BRT/A50-corridor

Wederkerige afspraken

Eén van de uitgangspunten² van het RMP is dat het gaat om wederkerige afspraken. Om de doelen uit de MMMPs te realiseren in het kader van Brede Welvaart en de mobiliteitstransitie is meer nodig is dan ingrepen in de fysieke omgeving. Het is van belang dat gemeenten en regio's breder kijken en handelen. Concreet betekent dit dat zij ook aandacht besteden aan de rol van parkeren binnen hun gemeenten, en dat fysieke maatregelen worden gecombineerd met een aanpak gericht op gedragsverandering.

1. Regionale parkeerstrategie

Parkeerbeleid³ is één van de belangrijkste instrumenten om de mobiliteitstransitie te realiseren en bij te dragen aan Brede Welvaart. Hoewel parkeerbeleid onder de beleidsvrijheid van gemeenten valt, bestaat er een duidelijke samenhang met omliggende gemeenten, dus dit is bij uitstek iets om regionaal aan te vliegen.

Via SmartwayZ.NL faciliteert en financiert de provincie het proces om te komen tot een regionale parkeerstrategie. Deze strategie bevat onder andere de relevante thema's, beleidsopties en mogelijke consequenties, uitgewerkt in een heldere redeneerlijn. Het proces wordt nog vorm gegeven en zal iig bestaan uit een regionale kennisbijeenkomst.

Na afronding van dat proces is het aan elke gemeente om te bepalen hoe zij de rol van parkeren binnen hun gemeente ziet en hierover een standpunt in te nemen. De verdere uitwerking van het parkeerbeleid gebeurt vervolgens op gemeentelijk niveau.

[Als onderdeel van de wederkerige afspraken nemen gemeenten deel aan dit proces en hebben zij uiterlijk eind 2027 een standpunt ingenomen over de rol van parkeren binnen hun gemeente.](#)

² Uit het bestuurlijk overleg van de voorzitters van de stedelijke regio's van 14 mei 2024

³ Parkeerbeleid beperkt zich in principe niet tot sec auto parkeren, maar omvat ook bijvoorbeeld fiets-parkeren, vrachtwagen parkeren en ruimte voor deelmobiliteit.

2. Gedragsaanpak

Het aanpassen van de openbare ruimte is vaak niet genoeg om het gewenste effect te bereiken. Via Brabant Bereikbaar is er een algemene doelgroepen (gedragsaanpak) beschikbaar. Regio's en gemeenten nemen deel aan brede (meta)campagnes uit dit basisaanbod, zoals bijvoorbeeld "IkSwitch.nu".

Als uitgangspunt in de wederkerige afspraken geldt dat bij elke infrastructurele maatregel ook een passende gedragsmaatregel hoort, afgestemd op de omvang van de ingreep. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van het basisaanbod via Brabant Bereikbaar (met provinciale financiering). Daarnaast wordt in de periode 2026-2027 het "basispakket" van Brabant Bereikbaar uitgebreid met een set aan specifieke gedragsmaatregelen passend bij verschillende typen infra maatregelen die hiervoor kunnen worden gebruikt (met 50% provinciale cofinanciering). Maar gemeenten kunnen ook kiezen voor een op maat gemaakte gedragsaanpak voor eigen rekening.

Aanbod via SmartwayZ.NL

Via SmartwayZ.NL doet de provincie een aanbod aan regio's/gemeenten om gebruik te maken van maatregelen/activiteiten op de hiernavolgende gebieden. Dit aanbod is voor de jaren 2026 en 2027 samen.

1. Actieve mobiliteit

SmartwayZ.NL stelt fiets- en loopscans beschikbaar voor elke regio. Daarnaast kunnen vijf concrete usecases via mobiliteitsmakelaars ondersteund worden (hiervoor is een budget van €10.000 per case beschikbaar). Ook zakelijk lopen wordt gestimuleerd via de AI-tool Fizzycall: een tool voor efficiënt lopend en veilig vergaderen, die achteraf een samenvatting van het gesprek nastuurt per e-mail (in lijn met de AVG wetgeving).. Fizzycall is in te zetten per werkweek (5 dagen met personele begeleiding en devices en actief actiemechanisme). De kosten hiervoor bedragen 8k per flight van 5 dagen. Er worden 6 flights beschikbaar gesteld vanuit de provincie.

2. Inzicht in verplaatsingen

Concrete verzoeken om inzicht in verplaatsingen kan worden geboden via het kennislab. Hierin wordt data van verschillende mobiliteit gerelateerde bronnen bijeengebracht, vertaald en geïnterpreteerd om inzicht te geven in (bijvoorbeeld) verplaatsingsbehoeften. Gemeenten kunnen met concrete informatievragen terecht bij het kennislab. In de periode 2026-2027 is er vanuit de provincie een budget van €10.000 per aanvraag en capaciteit voor maximaal 10 concrete informatieverzoeken.

3. Mobiliteit Programma van Eisen (MPvE)

Om mobiliteitsaspecten proactief mee te kunnen nemen in gebiedsontwikkeling heeft SmartwayZ.NL een handreiking gemaakt met daarin overwegingen en principes voor een MPvE. Daarnaast is er voor de periode 2026-2027 de mogelijkheid om dit instrument begeleid toe te passen bij concrete gebieds- en ontwikkelingscasussen. Dit is op basis van beschikbare capaciteit. Er is een budget van €30.000 per aanvraag (50% provinciale bijdrage en 50% vanuit de gemeente) en capaciteit voor 6 MPvE trajecten.

Onderzoeken

In het traject van de totstandkoming van de RMP pakketten zijn ook verschillende onderzoeksmaatregelen naar voren gekomen die in aanmerking komen voor een provinciale bijdrage. We onderkennen hierin twee typen onderzoeken: project gerelateerde onderzoeken en onderzoeken die je idealiter regionaal wil oppakken. Daarnaast zijn er in sommige gevallen onderzoeken opgenomen die voor een specifiek deel in aanmerking komen voor een provinciale cofinanciering. Per regio is een overzicht van de verschillende typen onderzoek opgenomen in het RMP.

De onderzoeken worden niet gefinancierd uit de 120 mln. (de provincie zet hiervoor een ander budget in) maar maken wel deel uit van de afspraken set rondom de verdeling van de 120 mln.

1. Project gerelateerde Onderzoeken

Deze projecten volgen hetzelfde stamien als maatregelen binnen de deelpakketten. Gemeenten kunnen deze opwerken en aandragen voor de bijdrageregeling waarbij er maximaal 50% provinciale cofinanciering kan worden toegekend.

2. Regionale onderzoeken

In algemene zin zijn de regionale onderzoeken te clusteren in de volgende categorieën:

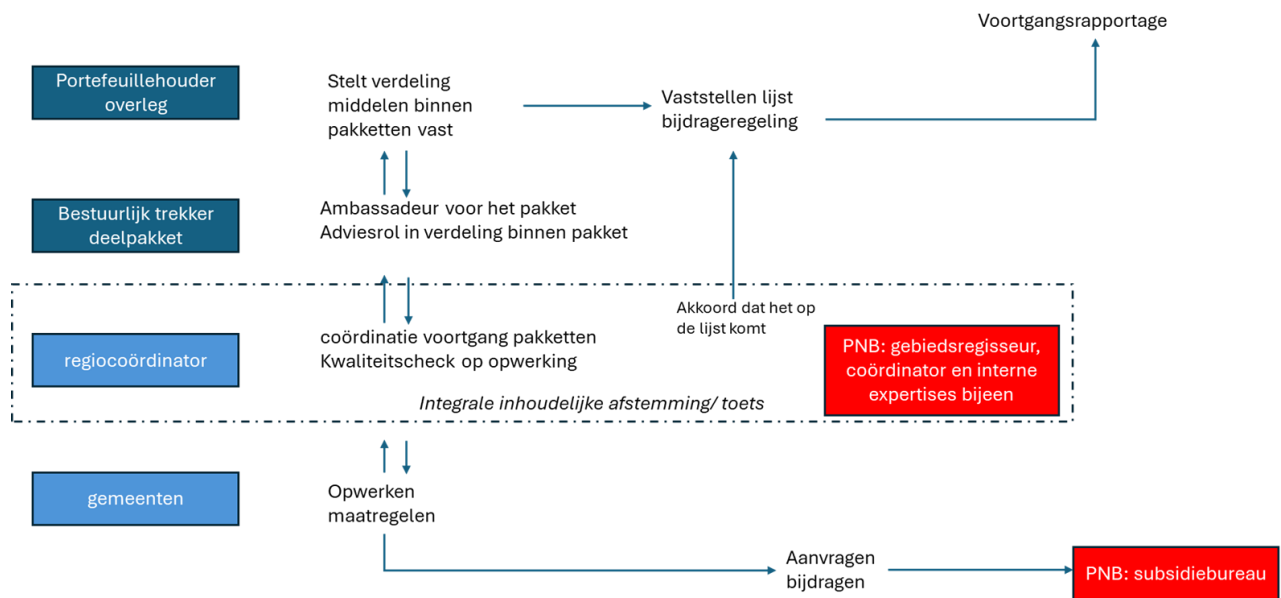
- Parkeerbeleid → mee laten gaan in het regionale parkeerstrategie
- Actieve mobiliteit → in aanbod SmartwayZ.NL
- Inzicht in verplaatsingen → in aanbod SmartwayZ.NL
- Deelmobiliteit
- Mobiliteitshubs

De eerste drie categorieën zijn in te vullen vanuit het aanbod dat wordt gedaan via SmartwayZ.NL. (zie boven). Voor de onderwerpen Deelmobiliteit en Mobiliteitshubs liggen er al onderzoeken en (proces)aanpakken op regionale schaal die eerder door de provincie (via programma's Gedeelde Mobiliteit en Openbaar Vervoer) zijn gedaan. Hierop kan worden voortgebouwd.

3. Onderzoeken met gedeeltelijke cofinanciering

In enkele gevallen zijn er onderzoeken aangedragen waarvan nog twijfel is in hoeverre ze passen binnen de kaders of die voor een specifiek onderdeel in aanmerking komen voor provinciale cofinanciering. Deze onderzoeken kunnen ook worden opgewerkt en aangedragen voor de bijdrageregeling, maar ontvangen alleen voor het gespecificeerde onderdeel cofinanciering. (bijvoorbeeld maximaal 50% van de direct aan actieve mobiliteit gekoppelde onderzoek stappen).

Rollen: wie doet wat?



Afbeelding 5: Overzicht van rollen

Portefeuillehouderoverleg

Het portefeuillehouder overleg (poho) is het gremium waar de besluitvorming plaatsvindt omtrent het RMP. Op basis van het RMP stelt het poho twee keer per jaar een lijst van met maatregelen voor de bijdrageregeling vast. In het poho wordt ook periodiek de voortgang van de deelpakketten besproken. Daarnaast is het poho ook het gremium waar wijzigingen in de verdeling van middelen aan de orde kunnen komen (indien dit van toepassing is).

Bestuurlijk trekker deelpakket

Elk deelpakket heeft één of twee bestuurlijke trekkers. Deze treden op als ambassadeur van het betreffende pakket en verzorgen – gevoed door de regiocoördinator en gemeenten – de terugkoppeling van de voortgang. Wanneer er aanleiding is om de verdeling van de middelen aan te passen kan de bestuurlijk trekker hiervoor een voorstel in het poho agenderen. De bestuurlijk trekker kan ook naar gemeenten optreden wanneer voortgang in diens pakket in het gedrang komt of een extra boost nodig heeft.

Regiocoördinator

De regiocoördinator is de ambtelijke verbindende schakel in de regio. Hij/zij verzamelt alle voortgangsinformatie, aandachtspunten enz. vanuit de gemeenten en doet een kwaliteitscontrole op de potentiële aanvragen voor de bijdrageregeling. Samen met de provinciale gebiedsregisseur/regiocoördinator zorgt die ervoor dat de integrale inhoudelijke toets op de potentiële aanvragen voor de bijdrageregeling wordt gedaan.

Gemeenten

Maatregelen uit de pakketten worden door gemeenten opgewerkt totdat ze voldoende zijn uitgekristalliseerd om aangedragen te kunnen worden voor de bijdrageregeling. Waaraan een maatregel moet voldoen staat uitgewerkt in fiches. Vervolgens kunnen ze ter toetsing worden voorgelegd bij de regiocoördinator.

Provincie

Vanuit de provincie is er inhoudelijke betrokkenheid (passend bij) de maatregelen vanuit verschillende disciplines. Daarnaast is er – samen met de regiocoördinator en (vertegenwoordigers van) gemeenten een integrale afstemming/toets in het proces om te komen tot lijsten voor de bijdrageregeling. Tenslotte zijn gebiedsregisseur en -coördinator betrokken bij het bewaken van de voortgang op het totaalpakket van de regio.

Bijdrageregeling: hoe gaat het werken?

Opmerking: de bijdrageregeling is een uniforme regeling voor alle maatregelen die in het RMP zijn opgenomen (dus niet alleen de maatregelen in de deelpakketten).



Afbeelding 6: Stappen van de bijdrageregeling

Zoals aangegeven gaan we voor twee openstellingen per jaar: één **voor** en één **na de zomer**. Dat betekent dat de vaststelling van de lijsten met maatregelen die de regio voor de eerstvolgende bijdrageregeling op wil voeren, in de poho's van **april** (eerste openstelling van het jaar) en van **september** (tweede openstelling van het jaar). Dat wil zeggen dat de inhoudelijke toets van de betreffende maatregelen in **januari/ februari** en **augustus/ september** plaats zal gaan vinden.



Afbeelding 7: Tijdlijn 2026

Bovenstaande tijdlijn is voor 2026, in 2027 volgen we hetzelfde stramien. De maatregelen in de deelpakketten moeten uiterlijk eind 2027 beschikt zijn, wat wil zeggen dat ze uiterlijk moeten worden aangeleverd in de poho's van september 2027.

Concrete data bijdrageregeling

Eerste openstelling 2026:

Datum	Moment
Week 10	Inhoudelijke toets
Poho april (deadline aanlevering lijsten: 17 april)	Vaststelling lijst
19 mei – 7 juli (7 weken openstelling)	Openstelling bijdrageregeling

Tweede openstelling 2026:

Datum	Moment
Week 36	Inhoudelijke toets
Poho september (deadline aanlevering lijsten: 25 september)	Vaststelling lijst
27 oktober – 15 december (7 weken openstelling)	Openstelling bijdrageregeling

Eerste openstelling 2027 (indicatief):

Datum	Moment
Week 10	Inhoudelijke toets
Poho april (deadline aanlevering lijsten: n.t.b.)	Vaststelling lijst
31 mei – 25 juli (7 weken openstelling)	Openstelling bijdrageregeling

Tweede openstelling 2027 (indicatief):

Datum	Moment
Week 36	Inhoudelijke toets
Poho september (deadline aanlevering lijsten: n.t.b.)	Vaststelling lijst
25 oktober – 19 september (7 weken openstelling)	Openstelling bijdrageregeling

- Inhoudelijke toets week 36
- Vaststelling lijst poho september
- Openstelling bijdrageregeling week 43 t/m week 50

Wanneer een maatregel niet wordt aangevraagd voor het einde van 2027 (dus niet in de tweede openstelling van 2027 of eerder zit) dan vervallen de provinciale bijdragen.

Samenvatting (concrete afspraken, rollen en proces)

- We werken met **meerjarige wederkerige afspraken** op het niveau van multimodale deelpakketten.
- Elk deelpakket heeft een **bestuurlijk trekker**
- Een deelpakket bestaat uit “**zeker**” en “**ok**” maatregelen.
- De regio committeert zich aan het minimaal realiseren van de “**zeker**” maatregelen
- De afspraken over de provinciale middelen zijn **per deelpakket**. De daadwerkelijke bijdrage is per maatregel.
- De provinciale bijdrage is **maximaal 50%** van de totale mobiliteitskosten (of regionale component wanneer er een rijksbijdrage is toegekend – met een maximum van 25% van de totale mobiliteitskosten) per maatregel, en niet hoger dan de in de pakketten genoemde bedragen. Bedragen worden niet geïndexeerd.
- Aanpassing van verdeling van middelen gaat **in overleg met de provincie**.
- Gemeenten nemen deel aan **brede gedragsmaatregelen** (basispakket) via Brabant Bereikbaar
- Per deelpakket worden (al dan niet via Brabant Bereikbaar) in opdracht van de regio **gedragsmaatregelen** ingezet bij infrastructurele maatregelen.
- Gemeenten nemen deel in de ontwikkeling van een **regionale parkeerstrategie** en hebben uiterlijk eind 2027 een positie ingenomen over parkeren in hun gemeente.
- Provincie en regio's werken samen aan een programma voor het **monitoren en evalueren** van de effecten van maatregelen. Dit betreft de inrichting van effectindicatoren en aanlevering van data.
- De regio zorgt voor een **uitvoering die passend is** bij de (deel)pakketten/ maatregelen
- **Gepaste provinciale betrokkenheid** bij deelpakketten/ maatregelen, indien nodig vastgelegd in een overeenkomst.
- De maatregelen binnen de pakketten dienen **uiterlijk eind 2027** beschikbaar te zijn (waarna nog een periode van maximaal 3 jaar volgt voor realisatie). Concreet wil dit zeggen dat de maatregelen zijn ingediend (en voldoende zijn beoordeeld) bij de tweede openstelling van de bijdrageregeling in 2027 (portefeuillehouder overleg vaststelling lijst in september 2027). De niet beschikte provinciale middelen vervallen als bijdrage.