



Informatienota raad

Regionale mobiliteitsagenda en mobiliteitsprogramma

Voor vragen

Telefoonnummer: 14 040
E-mail: gemeente@veldhoven.nl
Datum B en W: 15 december 2020
Registratienummer: 20bs00134

Kennisnemen van

De Regionale Mobiliteitsagenda (RMA) en het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP)

Inleiding

Tijdens de provinciale Ontwikkelagendadag Ruimte en Mobiliteit van 17 december 2020 hebben regiogemeenten, vertegenwoordigd door de wethouders mobiliteit, en de provincie de Regionale Mobiliteitsagenda (RMA) en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) vastgesteld.

Regionale Mobiliteitsagenda (RMA)

In de RMA van Metropoolregio Eindhoven en de provincie Noord-Brabant staan de mobiliteitsopdrachten waar de regio het komende jaar samen aan willen werken. De RMA is een gevolg van de afspraak die regio en provincie op de Ontwikkelagendadag van december 2019 hebben gemaakt om op programmatische wijze samen te werken. Deze eerste versie van de agenda gaat uit van de regionale Bereikbaarheidsagenda van alle gemeenteraden uit 2016. Thema's die volgens huidige inzichten onvoldoende aandacht kregen in de Bereikbaarheidsagenda, zoals verkeersveiligheid en klimaat, zijn toegevoegd. De RMA vervangt de Bereikbaarheidsagenda overigens niet. Deze RMA is een interim versie. Eind 2021 stellen regio en provincie een nieuwe RMA (RMA 2022-2025) op die is gebaseerd op actueel beleid (zoals het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven en het -vanuit de provincie- Beleidskader Mobiliteit).

Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP)

Voor de uitvoering van de mobiliteitsagenda worden alle onderzoeken, experimenten en investeringsprojecten samengevoegd in een uitvoeringsprogramma, het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Dit programma koppelt acties aan de opdrachten uit de agenda. Hierdoor staan projecten nooit op zichzelf, maar zijn altijd onderdeel van een totaalaanpak. De samenwerking tussen regio en provincie past bij het nieuwe omgevingsbeleid. De Regionale Mobiliteitsagenda en het Regionaal Mobiliteitsprogramma worden gebruikt in een regionaal omgevingsoverleg en bij het opstellen van regionale omgevingsagenda's.

De voorliggende RMA en het RMP zijn startpunten van bestuurlijk overleg van regio en provincie over de invulling van de werkzaamheden in 2021. Het college heeft in gestemd met de inhoud van beide documenten en heeft de wethouder mobiliteit volmacht verleend om namens het college in gesprek te gaan met de provincie en afspraken te maken. In het RMP staan ook Veldhovense projecten die in 2021 uitgevoerd worden en die voor de regio van belang zijn. Een voorbeeld is het project Kempenbaan-West.



Streefbeeld Mobiliteit

Het is vanuit de Metropoolregio de bedoeling om in 2021, naast een actualisatie van het RMA en RMP, een Streefbeeld Mobiliteit op te stellen. Het Streefbeeld Mobiliteit is een strategische verkeersvisie vanuit de Metropoolregio met een planhorizon tot 2040. Het Streefbeeld Mobiliteit wordt -vermoedelijk eind 2021- in alle regionale gemeenteraden behandeld en gevraagd om vast te stellen.

Kernboodschap

Door deze informatie nota wordt uw raad op de hoogte gesteld van de inhoud van de Regionaal mobiliteitsagenda 2021 en het Regionaal mobiliteitsagenda 2021. De RMA en het RMP zijn basis voor de samenwerking tussen de regiogemeenten onderling en met de provincie, inclusief bijdragen van de provincie (financieel en in natura) met als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Brabant nu en in de toekomst.

Het RMA en RMP hebben op dit moment geen financiële consequenties. Wanneer de vertaling plaats vindt naar concrete projecten en werkzaamheden worden de financiële consequenties in beeld gebracht. De opgenomen Veldhovense projecten -of onderzoeksprojecten- die in het RMP zijn opgenomen hebben ieder al hun eigen budget.

Vervolg

Op 17 december heeft de vaststelling van de Regionaal mobiliteitsagenda en Regionale Mobiliteitsprogramma door wethouders mobiliteit plaats gevonden. Eind 2021 vindt het opstellen van een nieuwe Regionaal mobiliteitsagenda (RMA 2022-2025) door de regio en provincie plaats. Dit is een lange termijn regionale verkeersvisie van de Metropoolregio en wordt in 2021 ter besluitvorming voorgelegd aan uw gemeenteraad.

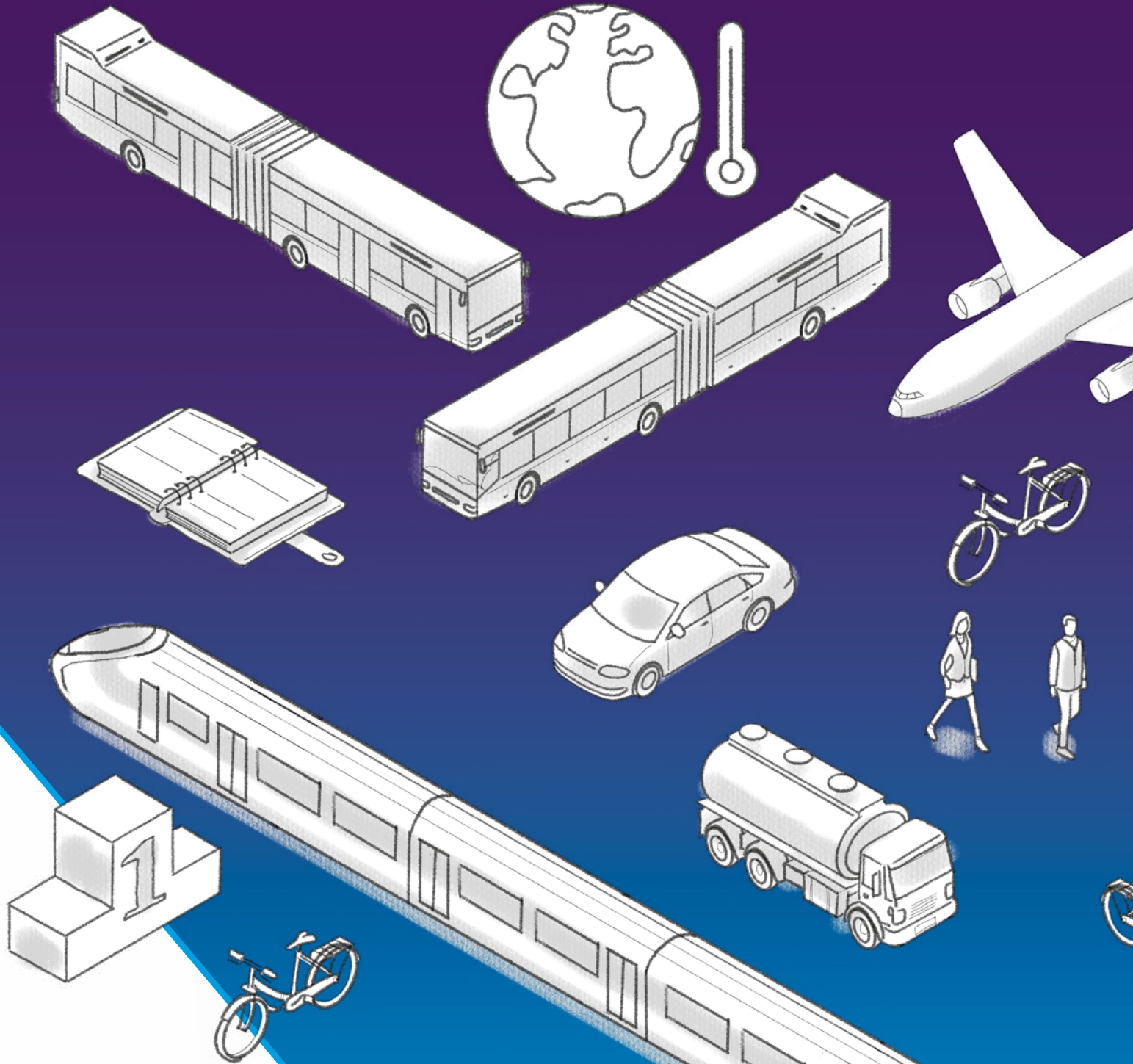
Communicatie en samenspraak

Het RMA en het RMP wordt door bijgevoegde raadsinformatie nota ter kennisname aangeboden aan uw raad.

Bijlagen

1. Regionale Mobiliteitsagenda 2021;
2. Regionaal Mobiliteitsprogramma 2021.





REGIONALE MOBILITEITSAGENDA METROPOOLREGIO EINDHOVEN & PROVINCIE NOORD-BRABANT

Provincie Noord-Brabant

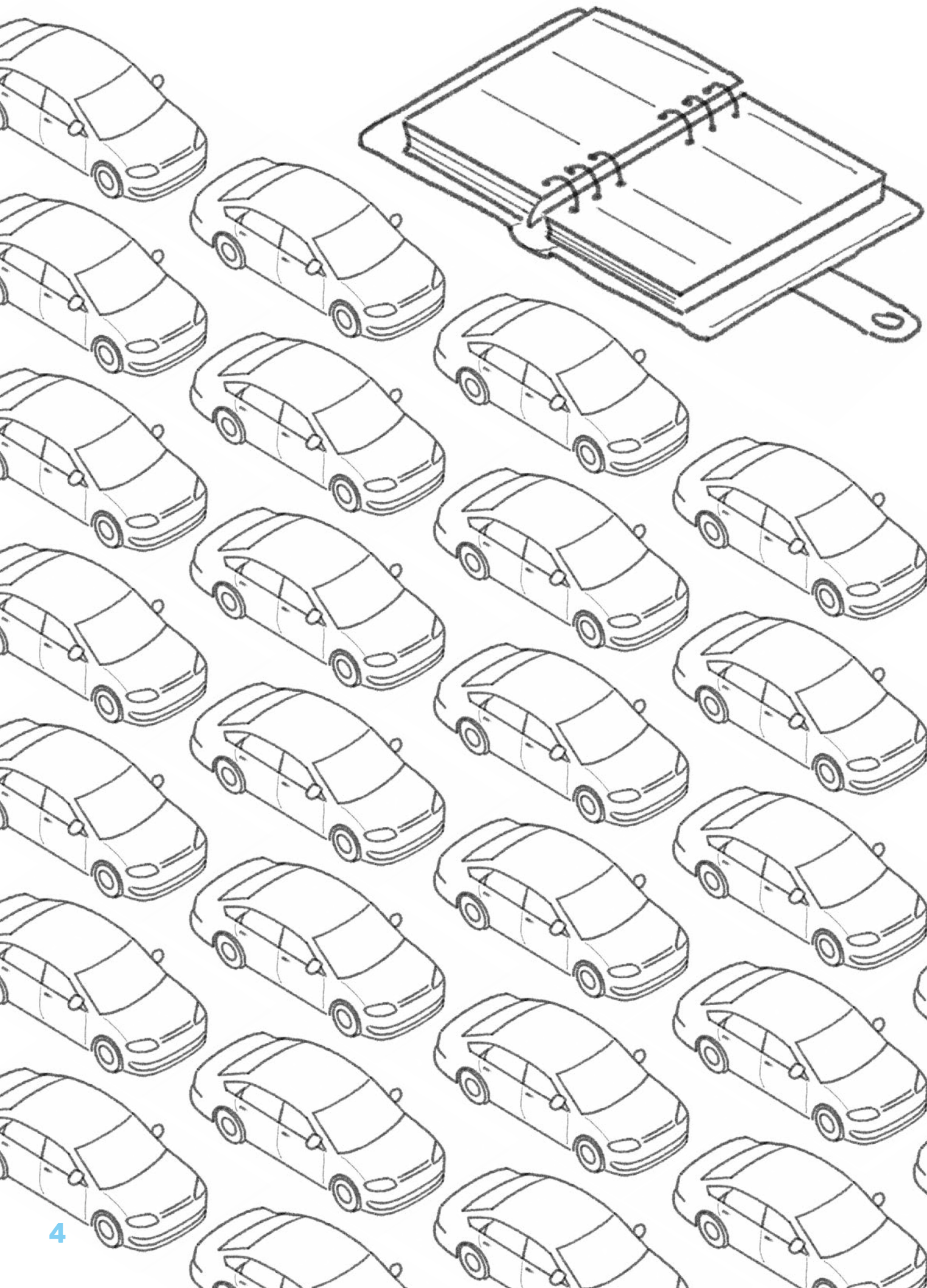
METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

INHOUDSOPGAVE

1.	Aanleiding en rol	3			
2.	Uitgangssituatie	4			
2.1.	Brainport Eindhoven heeft goede mobiliteit nodig	4			
2.2.	Kenmerken van de mobiliteit in de regio	4			
2.2.1	Concentratie van bestemmingen en meer verkeer op langere afstanden	4			
2.2.2	De auto overheerst in het verkeer	4			
2.2.3	Het wegennet zit aan zijn taks	5			
2.2.4	Openbaar vervoer kan groeien	5			
2.2.5	Veel kansen voor de fiets	5			
3.	Kernpunten Regionale Mobiliteitsagenda	6			
3.1.	Ander mobiliteitssysteem nodig	6			
3.2.	Het nieuwe mobiliteitssysteem	6			
3.3.	Nieuwe uitdagingen en thema's	7			
4.	Strategielijnen	8			
4.1.	Strategielijn 'robuust, betrouwbaar en voor iedereen beschikbaar mobiliteitssysteem bouwen'	8			
4.1.1.	Robuuste randen en hoofdwegennet	8			
4.1.2.	Goede Inprikkers	9			
4.1.3.	Goede bundelroutes	9			
4.1.4.	Goed fietsnetwerk	9			
4.1.5.	Goed Openbaar Vervoer	10			
4.1.6.	Goed netwerk van multimodale mobiliteitshubs	12			
4.2.	Strategielijn 'Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem'	12			
4.2.1.	Totaalaanpak Ruimtelijke Ordening en mobiliteit	12			
4.2.2.	Ander mobiliteitsgedrag	12			
4.2.3.	Nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken	13			
4.2.4.	Fietsstimuleringsprogramma	14			
4.2.5.	Verkeersmanagement	14			
4.2.6.	Mobiliteitsdata	15			
4.2.7.	Nieuwe logistieke ideeën	15			
4.3.	Strategielijn 'Duurzaam maken van mobiliteit'	15			
4.3.1.	Aanmoedigen Zero Emissie	15			
4.3.2.	Leefbaarheid centraal bij inrichting ruimte	16			
4.4.	Strategielijn 'Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit'	16			
5.	Naar een gezamenlijk programma	17			
5.1.	Projecten programma 2021	17			
5.2.	Shared services	17			
6.	Organisatie en samenwerking	19			
6.1.	Uitgangspunten	19			
6.2.	Basisorganisatie	19			
7.	Metten en beoordelen	21			
7.1.	Uitgangspunten	21			
7.2.	Opzet in hoofdlijnen	21			

Bijlage 1 Verklarende woordenlijst

Bijlage 2 Afbeeldingen uit basisdocument



1. AANLEIDING EN ROL

Inleiding

Dit is de Regionale Mobiliteitsagenda van Metropoolregio Eindhoven en de provincie Noord-Brabant. Hierin staan de mobiliteitsopdrachten waar wij het komende jaar samen aan willen werken.

De Regionale Mobiliteitsagenda is een gevolg van de afspraak die regio en provincie op de ontwikkeldag van december 2019 hebben gemaakt om op programmatische wijze samen te werken.

Deze eerste versie van de agenda gaat uit van de regionale Bereikbaarheidsagenda van alle gemeenteraden uit 2016. Thema's die volgens huidige inzichten onvoldoende aandacht kregen in de Bereikbaarheidsagenda, zoals verkeersveiligheid en klimaat, zijn toegevoegd.

Eind 2021 komt er een nieuwe versie van de Regionale Mobiliteitsagenda die aansluit op het nog op te stellen Streefbeeld Mobiliteit 2040 van Metropoolregio Eindhoven. Hierin worden ook het MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven en het Beleidskader Mobiliteit (voorheen de Koers Mobiliteit) van de provincie meegenomen.

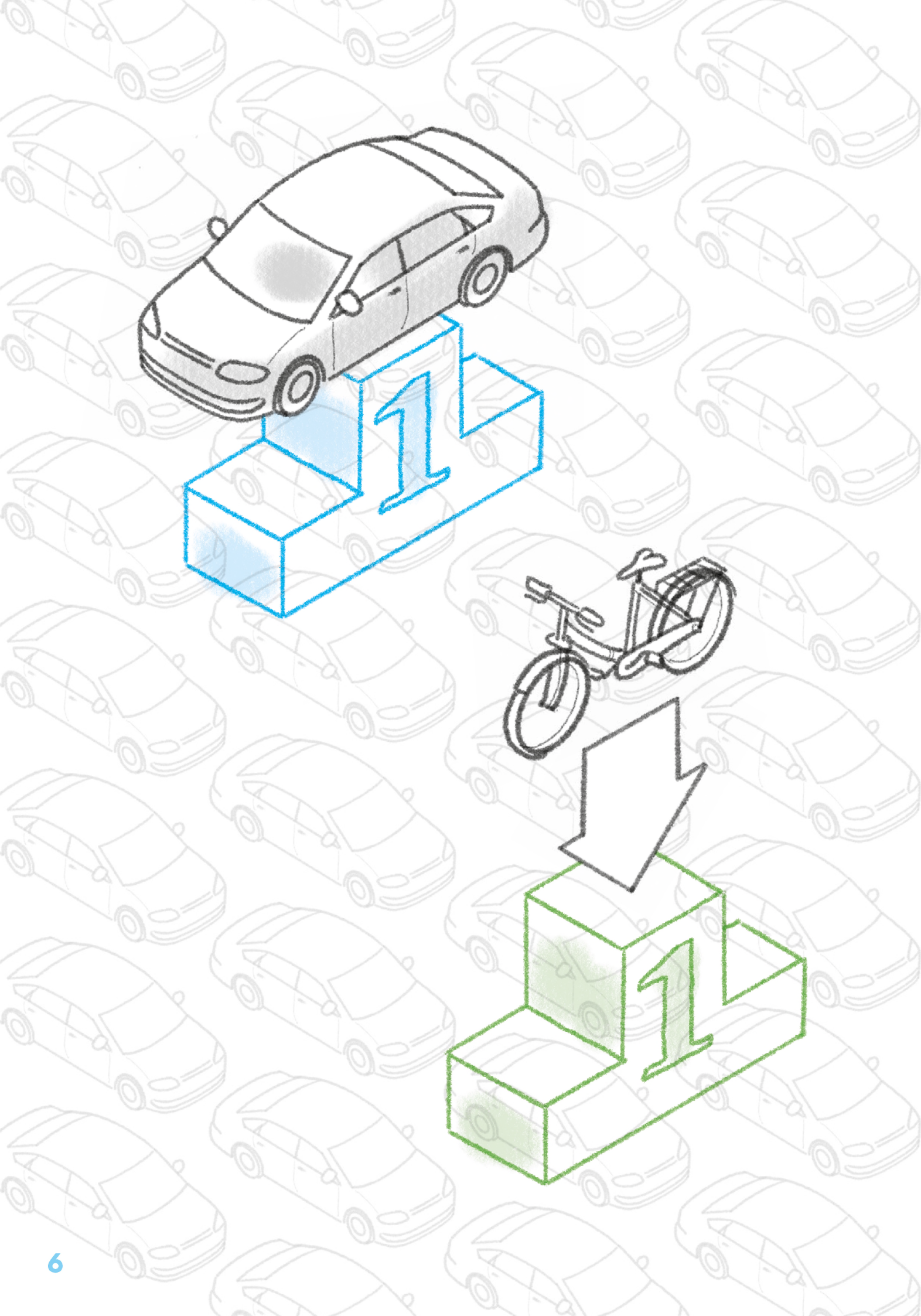
Deze Regionale Mobiliteitsagenda is een interimversie die al in 2021 vervangen wordt door een geactualiseerde versie waarin de bevindingen van studies en onderzoeken zijn verwerkt die eind 2020 en begin 2021 worden afgerond.

Uitvoeringsprogramma

Voor de uitvoering van de mobiliteitsagenda voegen we alle onderzoeken, experimenten en investeringsprojecten samen in een uitvoeringsprogramma, het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Dit programma koppelt acties aan de opdrachten uit de agenda. Hierdoor staan projecten nooit op zichzelf, maar zijn altijd onderdeel van een totaalaanpak.

Rol in het nieuwe omgevingsbeleid

De samenwerking tussen regio en provincie past bij het nieuwe omgevingsbeleid. De Regionale Mobiliteitsagenda en het Regionaal Mobiliteitsprogramma worden gebruikt in een regionaal omgevingsoverleg en bij het opstellen van regionale omgevingsagenda's.



2. UITGANGSSITUATIE

2.1. Brainport Eindhoven heeft goede mobiliteit nodig

De Metropoolregio en Brainport Eindhoven zijn een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Met een sterk MKB, onderwijs zoals TU/e, Design Academy, Fontys Hogeschool en tech-bedrijven. De regio is ook letterlijk volop in beweging. We willen meer bedrijven, organisaties en hoogopgeleide werknemers naar ons toe trekken. Mobiliteit is de drijvende kracht van de Brainportregio én van het dagelijkse leven in de regio. Hoe makkelijk je je kunt verplaatsen in onze regio, draagt bij aan een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. Samen organiseren we mobiliteit op een slimme manier. Met goed verbonden netwerken, een beetje flexibiliteit van de reizigers én veel techniek.

2.2. Kenmerken van de mobiliteit in de regio

Het meeste verkeer in onze regio vindt plaats van, naar en binnen de steden. De grootste stad is Eindhoven met de aangrenzende (rand-)gemeenten. Daarnaast zijn er de Peelgemeenten met Helmond als centrumstad. Ook Weert en Veghel maken min-of-meer deel van uit van ons stedelijk mobiliteitsnetwerk. Voor hoogopgeleiden en jongeren is dit netwerk zelfs nog groter, met daarbij de Brabantse steden, Nijmegen en Utrecht.

Het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven onderzocht de mobiliteit in onze regio. Dit zijn de belangrijkste punten:

2.2.1 Concentratie van bestemmingen en meer verkeer op langere afstanden

- Bedrijven ontwikkelen zich vooral rondom het westelijk deel van de randweg Eindhoven, met uitlopers naar de A67, de A50 en de A58.
- De drukke delen van de regio, hoofdknopen en assen, trekken steeds meer verkeer aan. Zowel van binnen de regio als van buiten.
- 's-Hertogenbosch, Tilburg, Utrecht, Nijmegen en Amsterdam zijn steeds belangrijkere herkomst- en bestemmingsgebieden voor Brainport. Ook het verkeer van en naar Limburg neemt toe.
- Oorzaken voor meer verkeer in de toekomst zijn: langere reisafstanden en de ontwikkeling van het aantal inwoners, banen en lagere reiskosten.

2.2.2 De auto overheerst in het verkeer

- De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel. Dit geldt met name voor verkeer tussen gemeenten.
- Het openbaar vervoer (OV) wordt op korte en middelgrote afstanden nauwelijks gebruikt. Bij afstanden van meer dan 25 kilometer wordt meer gebruikt gemaakt van het OV.
- Het OV wordt het meest gebruikt vanuit de overige kernen naar Eindhoven en Helmond en tussen Eindhoven en Helmond. Het OV wordt nauwelijks gebruikt tussen andere gemeenten in de regio. Hier zijn ook nauwelijks OV-verbindingen.
- Het OV is sterk gericht op de verbindingen tussen steden zoals Helmond, Eindhoven, Venlo, Weert, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Utrecht en Nijmegen.
- Voor korte afstanden wordt het meest gekozen voor lopen of fietsen, maar ook nog veel voor de auto.

- Fietsers steken bijna nooit meer dan één gemeentegrens over. De drukste fietsroute tussen twee gemeenten is Veldhoven – Eindhoven.
- De lage stedelijkheid zorgt ervoor dat veel mensen kiezen voor de auto. Er zijn hier minder voorzieningen op loop- en fietsafstand.
- Bedrijven uit de stad trekken steeds meer werknemers aan uit omliggende gebieden. Voor hen is de auto vaak het snelste vervoermiddel. In Brainport zijn meer mensen van de auto afhankelijk dan in andere stedelijke regio's in Nederland. Bedrijven liggen meestal aan de snelweg, op flinke afstand van Eindhoven CS.
- De regio groeit met name in het stedelijk gebied. Hierdoor wordt de mobiliteit nog 'stedelijker', met relatief meer gebruik van fiets en OV. Dat is het best te zien binnen de Ring van Eindhoven, waar het autogebruik afneemt. Maar door de groei van het aantal inwoners en activiteiten, neemt in geheel Eindhoven het autogebruik in absolute zin niet af.

2.2.3 Het wegennet zit aan zijn taks

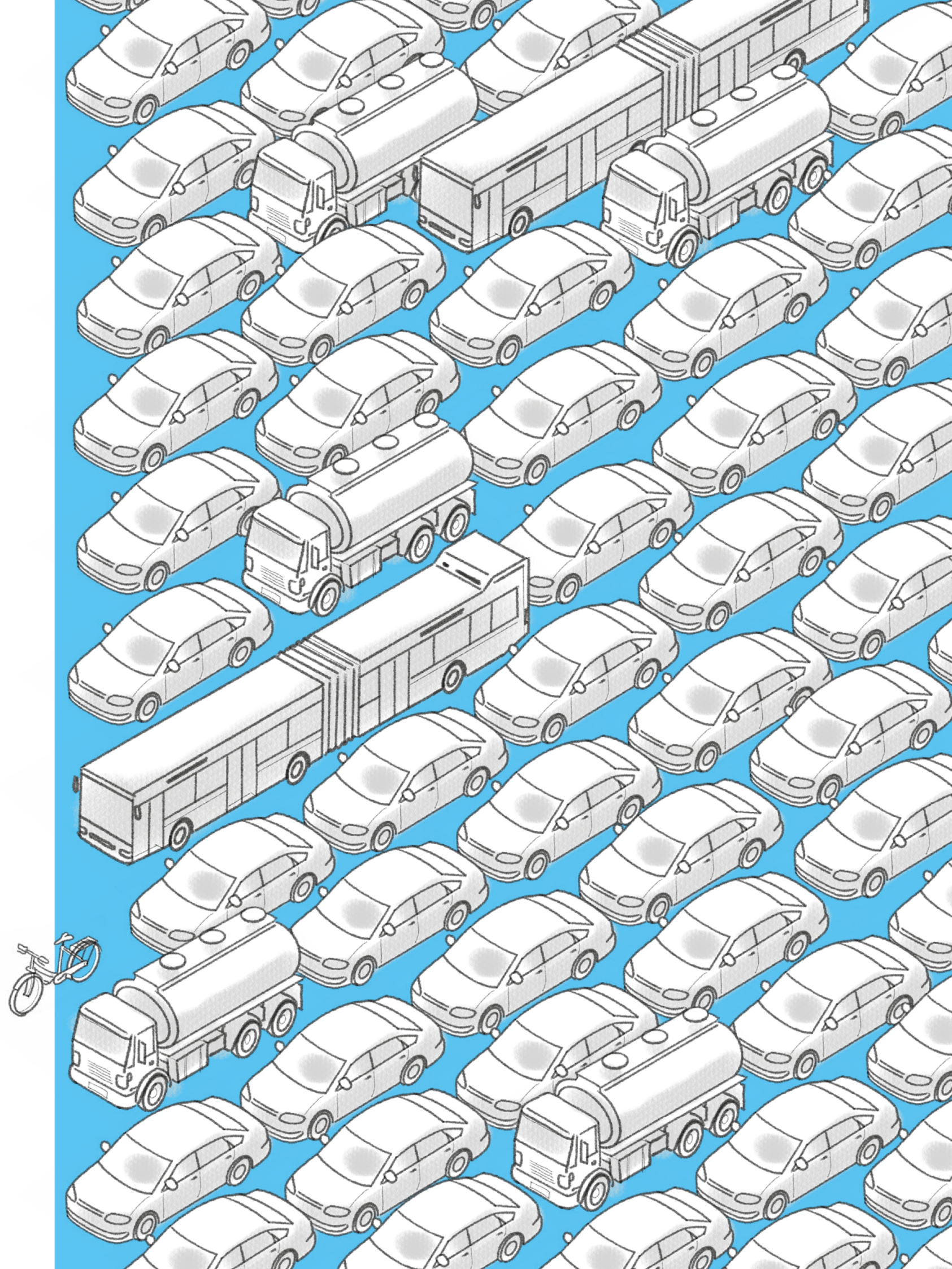
- Het autoverkeer op de snelwegen groeit met 2% per jaar. De groei van het autoverkeer zorgt voor verstoppingen in het verkeersnetwerk.
- De NMCA 2017 verwacht knelpunten op de Randweg A2 en A50.
- Er ontstaan kritisch drukke punten op grote delen van de Randweg A2, de N2. Dit geldt ook voor de toeleidende snelwegen A2 (noord en zuid), A58, A50 en A67 (west en oost) en de verbrede A58 Tilburg-Breda.
- De meeste groei wordt verwacht aan de Randweg A2, de N2 en de hierop aansluitende Kempenbaan en Anthony Fokkerweg.
- Onderzoek laat een knelpunt zien op de route Kasteeltraverse- Europaweg-A270- Eisenhowerlaan-Ring Noordoost- Kennedylaan-aansluiting Ekkersrijt.
- Autorijders aan de oostkant van het netwerk kiezen vaak voor alternatieve routes. Dit zorgt voor sluipverkeer.
- Er rijdt veel verkeer door stedelijk gebied Ring Eindhoven, John F. Kennedylaan, N270/ Kasteeltraverse Helmond.

2.2.4 Openbaar vervoer kan groeien

- Door meer autoverkeer ontstaan er knelpunten op wegen waar ook bussen rijden.
- Er wordt een kleine groei verwacht van het OV-gebruik. Alleen op bepaalde routes (Airport, Veldhoven) wordt een grote groei verwacht.
- Vaak duurt het reizen met het openbaar vervoer langer dan met de auto. Steeds meer (hooggeleide) werknemers wonen in stedelijke gebieden. Van hun woonlocaties naar de werklocaties is het OV vaak traag, indirect en overvol.

2.2.5 Veel kansen voor de fiets

- De fiets wordt vooral gebruikt op korte afstanden tot 2,5 kilometer.
- De afgelopen jaren is veel energie gestoken in het verbeteren van de fietsbereikbaarheid. Ook is het aantal e-bikes en hun actieradius toegenomen. Dit zorgt echter, behalve in stedelijk gebied, nog niet voor een grote overstap van de auto naar de fiets.
- Het autoluw maken van centrumgebieden in Eindhoven moedigt inwoners aan om te fietsen. Ook de beperkte parkeerruimte voor auto's helpt hierbij.



3. KERNPUNTEN REGIONALE MOBILITEITSAGENDA

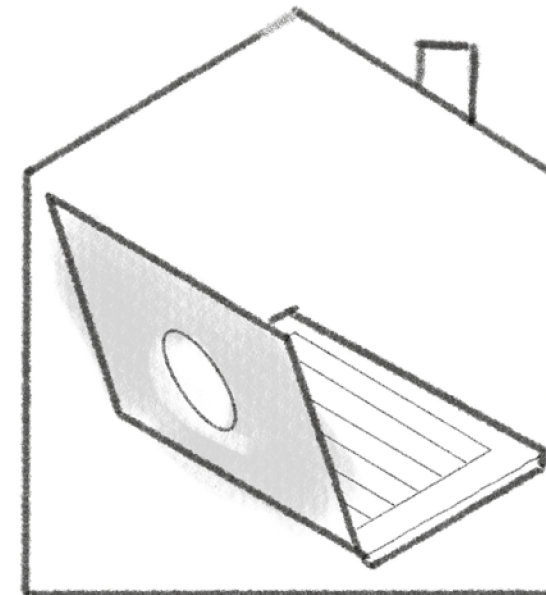
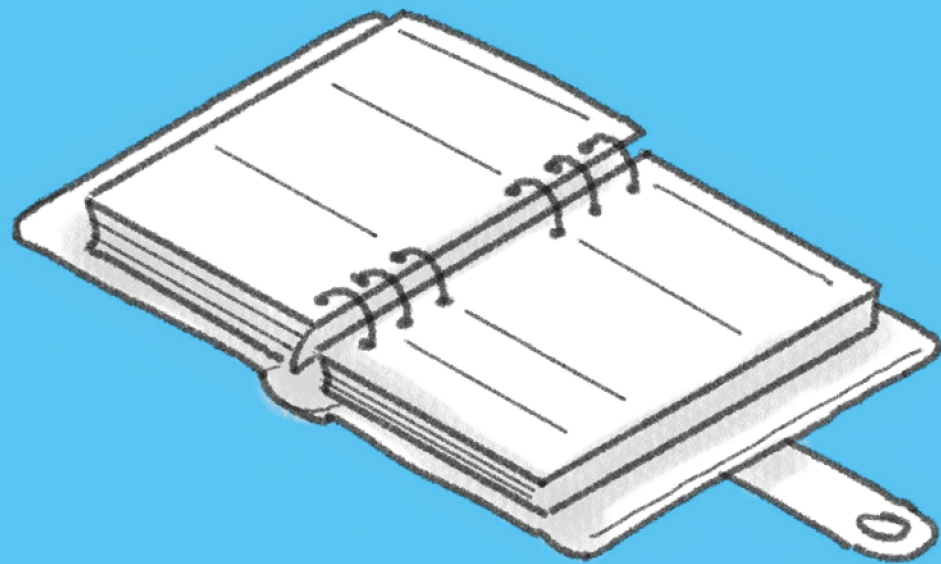
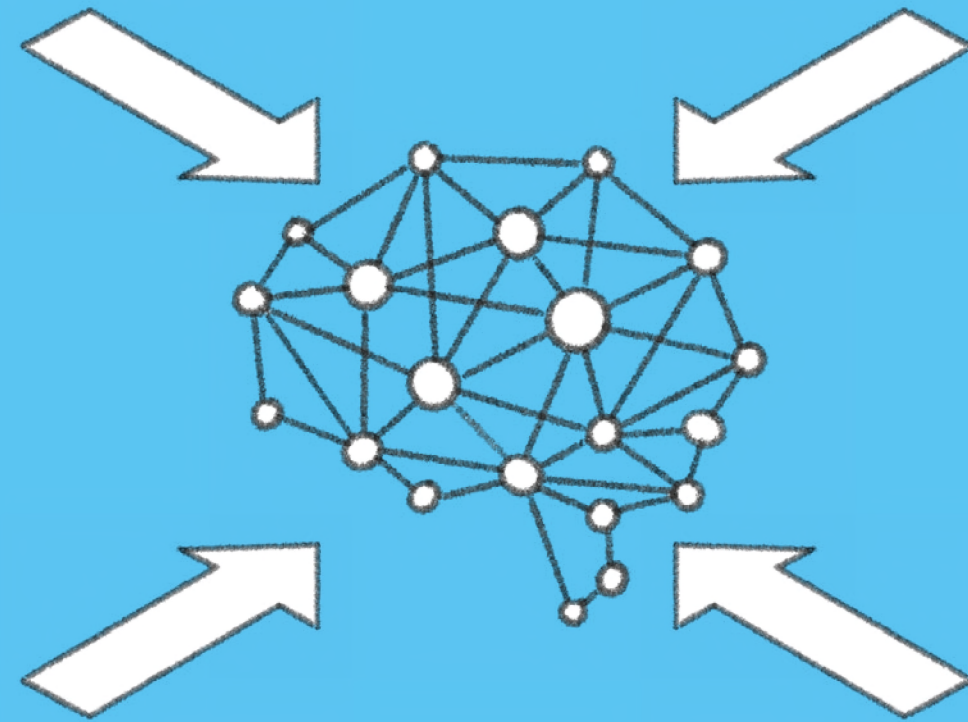
Deze Regionale Mobiliteitsagenda volgt het vastgestelde beleid van de regio en de provincie. Een belangrijke studie die net is afgerond, is het MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid Brainport Eindhoven, Metropoolregio Eindhoven wil deze en andere nieuwe informatie gebruiken voor het Streefbeeld Mobiliteit. In 2021 wordt dit document voorgelegd aan de gemeenteraden..

3.1. Ander mobiliteitssysteem nodig

Voor de toekomst heeft de regio een schaa sprong in verstedelijking nodig. We verwachten daarmee een forse mobiliteitsgroei in de stedelijke omgeving. Het MIRT-onderzoek heeft dit als onderwerp. Met het huidige mobiliteitssysteem is dan een goede bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving niet mogelijk. Ook stellen duurzaamheidsdoelen meer eisen aan mobiliteitsoplossingen. Verandering is nodig.

Ook voor de verbinding van het landelijk gebied met het fijnmazig stedelijk netwerk is verandering nodig, al was het maar omdat veel van de verplaatsingen hier vandaan komen. Het landelijk gebied heeft daarnaast eigen opgaven, waar de beschikbaarheid van reismogelijkheden er één is. De volgende paragraaf beschrijft de contouren van het nieuw mobiliteitssysteem.

Met de Bereikbaarheidsagenda is Metropoolregio Eindhoven ruim 4 jaar geleden deze weg al ingeslagen.



3.2. Het nieuwe mobiliteitssysteem

De Bereikbaarheidsagenda beschrijft het mobiliteitssysteem dat onze regio nodig heeft. Centraal staat: samen, slim en co-modaal.

Bereikbaarheidsagenda: Samen, Slim en Co-modaal

Samen

In de Bereikbaarheidsagenda pakken de gemeenten samen de mobiliteitsvraag op. We werken zo aan de belangrijkste trajecten en regio-brede projecten. Daarnaast werken we samen met werkgevers, bewoners en bezoekers die bereid zijn om hun verkeersstromen of manier van reizen te vernieuwen. Denk hierbij aan werkgevers die hun medewerkers flexibel of thuis laten werken.

Slim

Onze regio is een slimme regio, ook als het gaat om mobiliteit. Nieuwe ideeën worden hier bedacht en getest. Maar we willen ook vooroplopen met het uitrollen van nieuwe technieken. Het gaat hierbij niet alleen om de techniek in vervoersmiddelen en op de weg. Maar ook kijken we naar hoe we techniek gebruiken om het co-modaal mobiliteitssysteem te organiseren.

Co-modaal

De reiziger kiest uit verschillende vervoersmiddelen of een combinatie daarvan. Dit noemen we co-modaal. De techniek helpt bij het maken van de juiste keuzes. Daarbij letten we op een goede bereikbaarheid en een hoge kwaliteit voor de omgeving. Er is altijd een reis mogelijk met een redelijke reistijd, voor een goede prijs. Soms maak je een overstap op een mobiliteitshub.

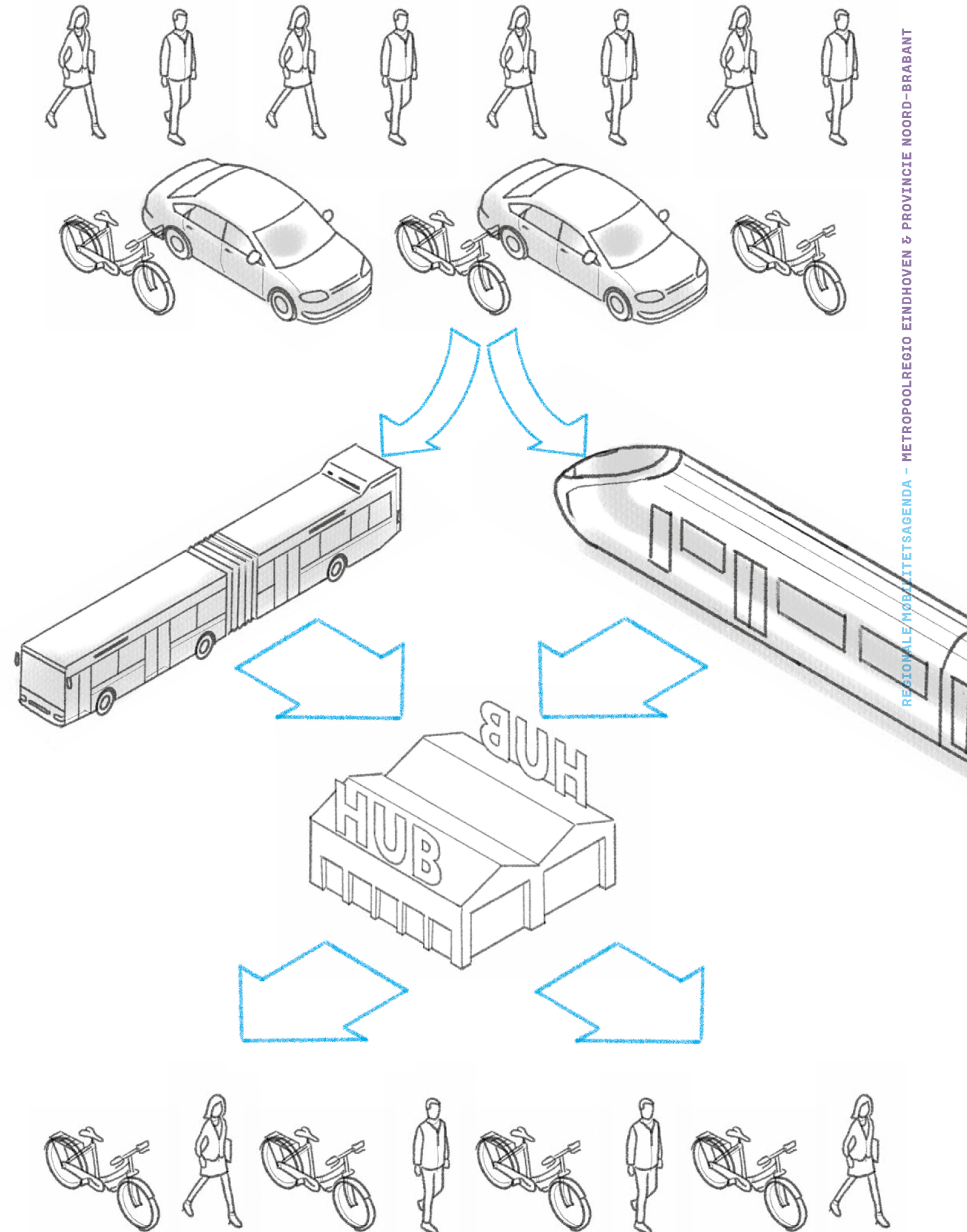
In de stedelijke gebieden zijn er veel manieren om je te verplaatsen. Verkeersdrukke, de belasting van de leefomgeving en de beschikbare ruimte maken autorijden minder goed mogelijk. Meer mensen reizen te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer.

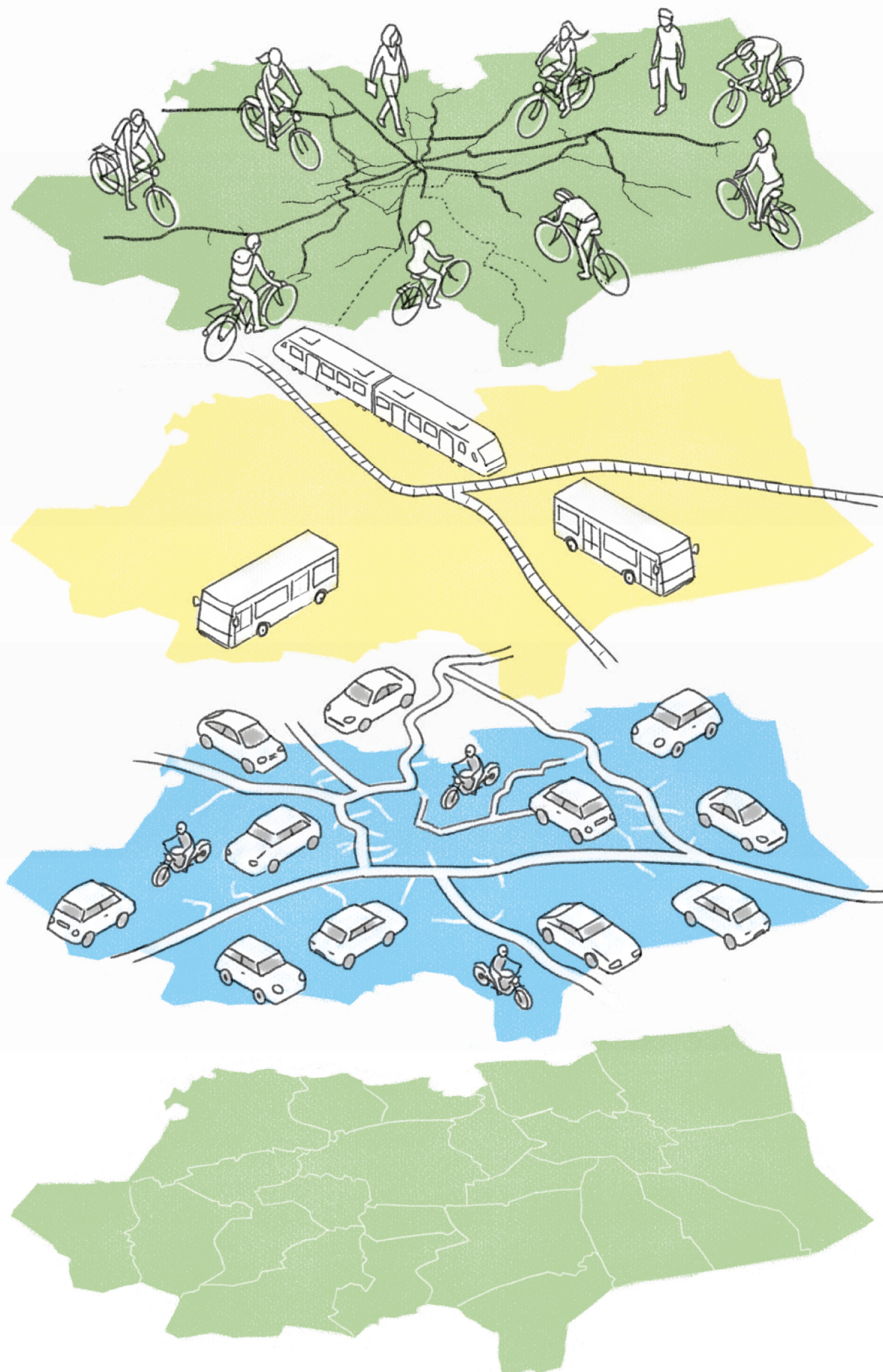
Buiten de stad, ben je vaker afhankelijk van de auto. In het co-modale systeem is de auto dan vaak het meest geschikte vervoersmiddel; voor de hele reis of het eerste deel daarvan. Bekende en nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit en fietsen over langere afstanden zijn interessante alternatieven.

3.3. Nieuwe uitdagingen en thema's

Na de vaststelling van de Bereikbaarheidsagenda zijn er nieuwe thema's op de agenda gekomen, o.a. door het Klimaatakkoord en door actuele problemen. Daarom voegen we toe aan de opgaven van de Bereikbaarheidsagenda:

- verkeersveiligheid;
- vrachtverkeer;
- het sociale aspect van mobiliteit.





4. STRATEGIELIJNEN

Er is een grote overlap tussen de Bereikbaarheidsagenda, nieuwe uitdagingen en het Beleidskader Mobiliteit. Dat maakt het mogelijk om voor de mobiliteitsagenda de strategielijnen van de Koers het Beleidskader Mobiliteit te gebruiken, wat het makkelijk maakt om gemeenschappelijke opgaven te vinden.

De strategielijnen zijn:

- Een **robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem bouwen** om de mobiliteit van nu en in de toekomst te organiseren. We verbinden netwerken en bouwen het mobiliteitssysteem van de toekomst. Hiermee kan iedereen zich van a naar b verplaatsen.
- Het stap voor stap **realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem**. We gebruiken de bestaande infrastructuur op een slimme manier. Dat doen we door gebruik te maken van data. We investeren in pilots, nieuwe mobiliteitsideeën en blijvende gedragsverandering.
- Het **duurzaam maken van mobiliteit**. We zorgen voor een schoon en stil mobiliteitssysteem waarmee je op een gezonde manier reist. We stimuleren het gebruik van 'schone' vervoersmiddelen en duurzame energie. In de leefomgeving is er geen overlast van het verkeer.
- Het **zo veilig mogelijk maken van mobiliteit** voor de verkeersdeelnemers én de inwoners en bezoekers van de regio. In de Metropoolregio streven gemeenten en provincie naar 0 verkeersdoden.

In 2021 maakt de regio het Streefbeeld Mobiliteit 2040. Hierin omschrijft de Metropoolregio Eindhoven het mobiliteitssysteem van 2040 en het plan om daar te komen. Met het Streefbeeld wordt de Bereikbaarheidsagenda vernieuwd. Omdat er best wat verandert vragen we de raden van de 21 gemeenten om het document vast te stellen.

Het Streefbeeld Mobiliteit is de visie van de regio en wordt gebruikt om in 2021 met de provincie de Regionale Mobiliteitsagenda te actualiseren.

Deze Regionale Mobiliteitsagenda is gericht op afspraken voor 2021. In het Streefbeeld Mobiliteit kijkt de regio verder vooruit.

4.1. Strategielijn 'robuust, betrouwbaar en voor iedereen beschikbaar mobiliteitssysteem bouwen'

4.1.1. Robuuste randen en hoofdwegennet

Doel

Tussen Eindhoven en Helmond zijn 'robuuste randen' benoemd. Dit zijn delen van de A67, A2, A50, A58 en de N279 die zo goed moeten doorstromen, dat het aantrekkelijk is voor autorijders om hier te rijden. Een betere doorstroming hier zorgt voor minder auto's en vrachtwagens op wegen tussen Helmond en Eindhoven die minder geschikt zijn voor het verkeer.

Ook voor de andere delen van de regio zijn autosnelwegen belangrijk. Wanneer er opstoppingen ontstaan kiezen bestuurders een alternatieve route. Dit zorgt voor een verminderde bereikbaarheid, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen. Provincie en regio werken hiervoor samen aan oplossingen met het Rijk.

Door de regio lopen een aantal belangrijke routes voor goederenvervoer tussen verschillende landen. We willen vrachtverkeer er doorheen leiden met zo min mogelijk overlast voor chauffeurs en de omgeving. Ook voor verkeer per spoor, over water en via buisleidingen kijken we naar de gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid. De regio is aangesloten op een wegennet dat snel toegang geeft tot andere regio's en populaire bestemmingen.

Opdracht

- We bepalen waaraan de 'robuuste randen' moeten voldoen. Wat is er nodig om chauffeurs de juiste route te laten nemen? Ook kijken we regelmatig of de robuuste randen werken;
- Op het hoofdwegennet zijn of ontstaan knelpunten. We zoeken een manier om deze aan te pakken.
- Tijdens verstoringen op de weg moeten reizigers andere omleidingsroutes aangeboden krijgen. We wijzen samen omleidingsroutes aan en maken deze klaar voor gebruik.
- De A58 en A67 zijn belangrijke verbindingen voor goederenverkeer uit Rotterdam, Antwerpen en het Ruhrgebied. Hier moeten voldoende, veilige en aantrekkelijke truckparkeerplaatsen komen. Ten noorden van de A67 in Asten ligt een mogelijke uitbreidingslocatie voor 200 vrachtwagens. Regio en provincie werken samen met het Rijk aan een oplossing voor de toegankelijkheid.
- De regio is verbonden met zijn omgeving door de A2, de A50, de A67 en de A58. Waar wij problemen (voor)zien op deze wegen melden wij dit samen bij het Rijk.
- Provincie en regio geven verdere invulling aan het in het Beleidskader Mobiliteit opgenomen regionale wegennet.

4.1.2. Goede Inprikkers

Doel

Wegen die leiden naar het hoofdwegennet noemen we 'inprikkers'. Inprikkers zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer. Wanneer er een ontstopping ontstaat, kiezen mensen soms ongewenste andere routes. Dit kan zorgen voor files en leefbaarheidsproblemen in de dorpen. Wij werken aan goedwerkende inprikkers die het verkeer in goede banen leiden.

Opdracht

- Het bepalen van de kwaliteit van de inprikkers en het bewaken hiervan.
- Gemeenten en provincie werken samen aan de kwaliteit van de wegen. Onderdeel hiervan zijn: capaciteit, technische kwaliteit, functionaliteit, veiligheid en omgevingskwaliteit.
- Inprikkers en bundelroutes laten leiden naar de robuuste randen als kortste route.

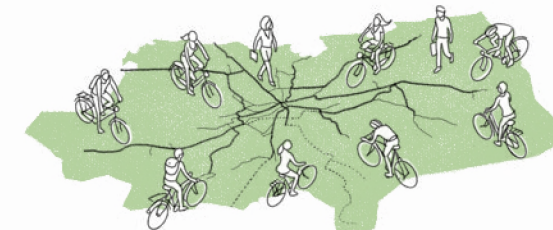
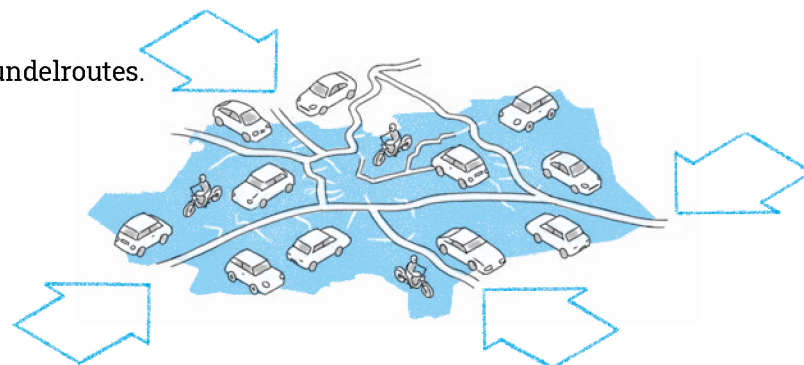
4.1.3. Goede bundelroutes

Doel

In dorpen en landelijk gebied voorkomen we sluipverkeer het door verkeer samen te brengen op een beperkt aantal 'bundelroutes'. Door het bundelen van verkeer is er minder overlast voor de omgeving. Om mensen een andere route te laten nemen zijn grote sturende keuzes nodig.

Opdracht

- Provincie en regiogemeenten werken samen aan bundelroutes.



4.1.4. Goed fietsnetwerk

Doel

De fiets is een populair vervoermiddel. Daarom willen we fietsers een goed regionaal fietsnetwerk bieden. Waar je ook fietst, je moet snel op een route zijn die je naar dit netwerk leidt. Rijd je op dit netwerk, dan fiets je snel, comfortabel direct en veilig naar je bestemming. De economische topbestemmingen van onze regio zijn goed ontsloten vanaf het fietsnetwerk. Net als de 'mobiliteitshubs' waar de fietser overstapt op een ander vervoermiddel. Binnen de bebouwde kom hebben fietsers in principe voorrang op het autoverkeer,

Om fietsen aantrekkelijk te maken voor langere afstanden leggen we snelfietsroutes aan. Op deze fietspaden ben je met een e-bike snel op je plaats van bestemming. Ook maken we (regio)grensoverschrijdende routes. Op drukke routes zoeken we nieuwe, andere of verbeterde routes.

Opdracht

- In het regionaal fietsnetwerk wijzen we snelfietsroutes en de belangrijkste toeleidende routes aan.
- Regio en provincie bepalen samen welke snelfietsroutes passen binnen het plan.
- Regio en provincie bepalen samen welke routes voorrang krijgen in de uitvoering.
- We leggen fietsroutes aan van en naar mobiliteitshubs.
- We realiseren schakels van het fietsnetwerk.

4.1.5. Goed Openbaar Vervoer

Doel

We maken één logisch systeem voor reizigers die niet, of niet de hele reis, met de eigen auto of fiets willen gaan. Een aantrekkelijke combinatie van een goed spoorwegennet, snel en regelmatig openbaar vervoer en ander collectief vervoer. Dit plan is een uitwerking van het Zuid-Nederlandse bidbook voor het OV Toekomstbeeld 2040.

De Brainportregio is in de regio, landelijk en internationaal, goed verbonden met het spoor. Met Eindhoven CS als knoop tussen verschillende landen haakt de regio aan op het internationaal spoornet. Met 10 stations in de regio is de trein een interessant vervoersmiddel voor binnen- en buitenlandse reizigers. Per spoor reizen veel mensen prettig en snel naar een mobiliteitshub of eindbestemming. Het HOV-netwerk biedt hoogwaardig openbaar vervoer met de snelste doorstroming. Voor plekken en momenten waar een vaste dienstregeling niet mogelijk is zetten we flexibele bussen in. Ook ontstaan er nieuwe plannen voor buurtbussen, meerijddiensten en deelauto's, opgezet door de markt of de samenleving. Met verschillende diensten bieden we een goed openbaar vervoernetwerk voor alle reizigers.

Opdracht

- Eén samenhangend OV-systeem voor reizigers. Dit plan is een uitwerking van het Zuid-Nederlandse bidbook voor het OV Toekomstbeeld 2040.
- Provincie en regio maken samen met partners een spoordeel. De ideeën die in de Regionale Uitwerking OV-netwerk Zuid-Nederland zijn ontwikkeld, vormen een goede basis. Ambities in de regio, zoals de wens om station Deurne op te nemen in het IC-netwerk, worden besproken.

Highlights Regionale uitwerking OV-Netwerk Zuid-Nederland Ambitie (in ontwikkeling)

2025

- Veel rechtstreekse treinen naar de Randstad
 - IC+ Den Haag – Eindhoven – Helmond – Deurne (4x/uur, waarvan 2x Den Haag, Eindhoven-Venlo)
- Snelle verbinding naar Duits spoornet
 - IC+ Eindhoven – Helmond – Venlo – Düsseldorf
- Regelmatige treinen naar Eindhoven – Helmond (sprinter 4x/uur)
- Regelmatige treinen Deurne – Eindhoven (Sprinter 2x/uur)

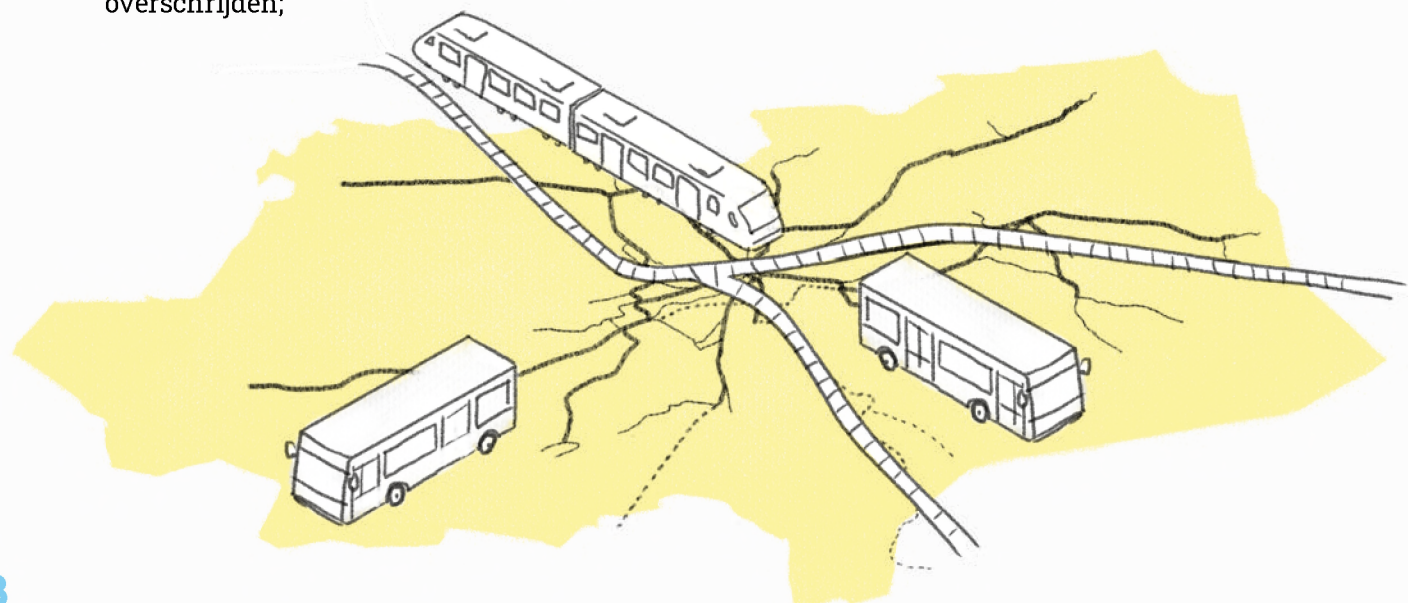
2030

- Veel rechtstreekse treinen naar de Randstad
 - IC Utrecht - Eindhoven (8x/uur)
 - IC+ Den Haag – Eindhoven – Helmond – Deurne – Venlo (4x/uur) (inclusief Eindhoven – Tilburg 4x/uur)
 - IC+ Den Haag – Eindhoven – Venlo – Düsseldorf
- Regelmatige treinen naar Maastricht
 - IC+ Eindhoven – Maastricht (2x/uur) (inclusief Eindhoven – Weert (4x/uur))
- Meer Sprintertreinen tussen Deurne – Eindhoven 4x/uur (na realisatie keerspoor)
- Spoorlijn Hamont-Weert (stoptrein met aansluiting op spoorwegnet België)
- Infrastructuurle aanpassingen
 - Station Eindhoven
 - Station Deurne (keerspoor).

2040

- Vanuit Eindhoven een rechtstreekse en regelmatige verbinding naar Brussel (2x/uur), Nijmegen (2x/uur), Luik (1x/uur) en Aken (1x/uur).

- Het regionale plan van het OV-netwerk Zuid-Nederland bevat een groei in stappen. Provincie en regio werken hierin samen. De hierin omschreven ambitie is een goed uitgangspunt
- Provincie en regio kijken naar de mogelijkheden van lijnen die lands- en concessiegrenzen overschrijden;



Highlights Regionale uitwerking OV-Netwerk Zuid-Nederland Ambitie (in ontwikkeling)

Het versterken van de huidige HOV-verbindingen, zoals:

- Van Eindhoven CS een OV-terminal maken, inclusief doorstroombusstation;
- Versnelling van de doorstroommassen: Airport-Woensel, Karel de Grotelaan, Mierlo-Geldrop, Valkenswaard-Eindhoven, Gemert-Eindhoven;
- Het gebruik van de nieuwe N69 of een verbinding Valkenswaard-Bergeijk-Kempentransferium Eersel onderzoeken;
- Mogelijkheden voor een snelle verbinding van Turnhout (via De Kempen) naar Eindhoven onderzoeken.

Onderzoeken nieuwe (HOV)-verbindingen, zoals:

- Rechtstreekse verbindingen (niet via Eindhoven CS) naar grote bedrijventerreinen vanuit Tilburg (A58), Maarheeze (A2) en Veghel (A50), Eersel (A67) en Asten en Someren (A67) en Helmond. Dit is inclusief doorstromingsmaatregelen op de snelwegen. Hier lijken veel kansen te liggen voor de verbindingen vanuit Tilburg en Veghel;
- Een HOV-verbinding tussen De Run en HTC;
- De ontwikkeling van een HOV-as aan de westzijde van Eindhoven (Eindhoven (incl. Karel de Grotelaan)-Veldhoven De Run-Eersel-Bladel-Reusel)

- Regio en provincie ontwikkelen samen een visie voor ander openbaar vervoer, waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om vervoer te combineren (bijvoorbeeld combinatie doelgroepenvervoer en Taxibus).
- Meenemen van plannen van werkgevers voor besloten vervoer (alleen voor eigen medewerkers). We kijken hierbij naar combinatiemogelijkheden van open en besloten vervoer.
- Bij het wegvallen van standaard openbaar vervoer werken provincie en regio samen aan bereikbaarheid.

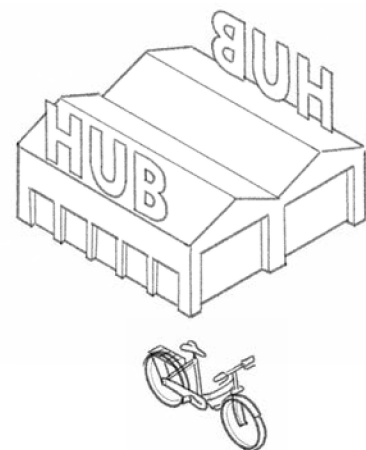
4.1.6. Goed netwerk van multimodale mobiliteitshubs

Doel

De multimodale mobiliteitshubs combineren verschillende vervoersvormen tot een nieuw mobiliteitssysteem. De hubs zorgen voor een betere bereikbaarheid en indirect voor een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid. Reizigers gebruiken het vervoermiddel dat het beste past bij de drukte op de weg, de invloed op het milieu en de beschikbare parkeerplekken. Het overstappen binnen en tussen vervoerswijzen verloopt soepel. We zoeken ook voor goederentransport naar het slim combineren van mogelijkheden.

Opdracht

- Op verschillende plaatsen wordt nagedacht over een netwerk van mobiliteitshubs. De Regionale Uitwerking OV-netwerk Zuid-Nederland en het MIRT-onderzoek Brainport zijn de basis voor een regionaal plan. Mobiliteitshubs zijn er in verschillende soorten en maten. Onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda en het Streefbeeld Mobiliteit is een totaal netwerk van hubs. Dus inclusief regionale en lokale hubs.



- Om de verkeersdruk bij ASML op De Run te verminderen, parkeren medewerkers op terreinen in de omgeving. Er zijn tijdelijke vergunningen verleend voor parkeerplaatsen bij Duynenwater in Eersel en op Trade Forum in Eindhoven. We kijken naar een verbreding van dit model voor andere locaties.
- De gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel – De Mierden hebben een ambitieus plan gemaakt voor Mobiliteitshub De Kempen – A67. Dit project wordt meegenomen in de regionale studie mobiliteitshubs van de Bereikbaarheidsagenda;

4.2. Strategielijn 'Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem'

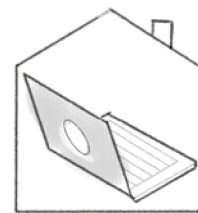
4.2.1. Totaalaanpak Ruimtelijke Ordening en mobiliteit

Doel

Bij ruimtelijk beleid kijken we wat het mobiliteitssysteem nodig heeft om goed te werken. We brengen mogelijkheden en kansen in kaart. Een voorbeeld hiervan is het aanleggen van openbaar vervoer of fietspaden. We kiezen om dingen juist wel of niet te doen, omdat de mobiliteit dan juist wel of niet goed geregeld kan worden.

Opdracht

- Verband tussen stedelijke ontwikkeling en mobiliteit bepalen. Dit wordt vastgelegd in het MIRT-onderzoek.
- In het Streefbeeld Mobiliteit zoeken we naar mogelijkheden om het verband tussen Ruimtelijke Ordening en mobiliteit vorm te geven.



4.2.2. Ander mobiliteitsgedrag

Steun voor een nieuw mobiliteitssysteem

Doel

Een nieuw mobiliteitssysteem biedt reizigers veel voordelen, maar vraagt ook om verandering. Je kiest een vervoermiddel niet meer uit gewoonte maar wat past bij jouw situatie. Je reist flexibeler en bewuster. Door wat later van huis te gaan, een ander vervoermiddel te nemen of reizen via een andere route. Of je kiest er zelfs voor om helemaal niet te reizen. We begeleiden en overtuigen mensen om andere keuzes te maken. Werkgevers spelen hierin een belangrijke rol.

Opdracht

- Ander reisgedrag aanmoedigen.
- Bedrijven laten meedenken over hoe zij werknemers, bezoekers en logistiek kunnen sturen zodat het goed past binnen het mobiliteitssysteem.

4.2.3. Nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken

Doel

De Brainportregio is goed in het ontwikkelen van nieuwe ideeën. We willen nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en in de praktijk toepassen. We stoppen energie in onderzoeksprojecten, bieden testfaciliteiten en passen oplossingen toe op straat. Daar wordt ons mobiliteitssysteem direct beter van. We gebruiken en dragen bij aan Brabant-brede 'shared services'. We werken samen op het gebied van data, gedragsverandering, minder overlast, 'mobility as a service', 'connected and automated driving', 'smart logistics' en regionaal verkeersmanagement.



We werken samen:

- Eén loket in de regio. Hier brengen we vraag en aanbod van bedrijfsleven, onderwijs en de overheid bij elkaar. Samen werken we sneller.
- Via het programma SmartwayZ.NL werken we aan projecten zoals:
 - Mobility Lab. Dit koppelt ondernemers met nieuwe mobiliteitsideeën aan klanten met een probleem dat bij hun oplossing past. Zo kunnen zij prototypes testen in de praktijk.
 - MobilitymoveZ.NL. Dit biedt een technische testomgeving op de openbare weg;
 - Mobility Market. Dit helpt mobiliteits- en reisdiensten opschalen en uitbreiden.
- Regio en provincie doen mee met de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland. Dit is de invulling van de deelopgave 'Smart Mobility' van SmartwayZ.NL in 2020-2023;
- De Krachtenbundeling Smart Mobility gaat over de volgende thema's:
 - Mobiliteitsdata en de levering daarvan;
 - Blijvende gedragsverandering en werkgeversaanpak BMN;
 - Regionaal verkeersmanagement;
 - Connected/cooperative driving in een echte omgeving met echte gebruikers;
 - Slimme mobiliteitsoplossingen in de logistiek op basis van data;
 - Grote inzet van mobiliteitsdiensten (Mobility as a Service);
 - Minder overlast. Slim plannen en het vóór zijn van grote werkzaamheden aan weg/water/spoor;
 - Samenwerken aan één Human Capital agenda.
- Uitvoeringsorganisatie voor projecten in de Metropoolregio Eindhoven.
- Het uitvoeringsprogramma bevat onder andere de volgende projecten:
 - Verbeteren ring en Kasteeltraverse;
 - Parkeren centra Eindhoven en Helmond;
 - MaaS, deeldiensten, fiets C-ITS in de centra en belangrijke gebieden;
 - Regionaal beleid voor voetgangers, VRI's, parkeren centrum, deelmobiliteit;
 - Beleid voor logistieke hubs en emissievrije stadslogistiek;
 - Uitvoering pakket De Run;
 - Regionale hubs;
 - Beter samenwerken met 7 grote werkgevers in de regio.



Opdracht

- Samen nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken. Door inhoudelijk en bestuurlijk samen te werken, kunnen we meer en sneller het doel bereiken.

4.2.4. Fietsstimuleringsprogramma

Doel

Ons doel is om meer fietsers snel en veilig te laten fietsen in de regio. Dat doen we door het bieden van een goed fietspadennet en andere fietsvoorzieningen. We moedigen mensen aan om meer gebruik te maken van de fiets. Dit doen we samen met overheden, bedrijven en scholen.



Opdracht

- Het verder uitwerken van de werkgeversaanpak voor en door de regio en de provincie. Dit leggen we vast in de Smart Mobility Krachtenbundeling;
- Bij de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen moedigen we fietsgebruik aan met een campagne;
- De regio maakt een regionaal fietsbeleid.

4.2.5. Verkeersmanagement

Doel

Achter de schermen houden we onze wegen altijd in de gaten. We grijpen in als er iets gebeurt of dreigt te gebeuren dat de doorstroming of veiligheid in gevaar brengt. We werken samen en gebruiken nieuwe technieken. We verbeteren het verkeersmanagementsysteem steeds. Dat kan omdat de communicatie met voertuigen en reiziger steeds beter is. Zowel voor als tijdens de reis.

Opdracht

- Een verkeersmanagementbeleid maken in de regio;
- In het programma SmartwayZ.NL werken regionale wegbeheerders samen aan verkeersmanagement:
 - **Samenwerking Diensten Verkeerscentrale in de Verkeerscentrale Zuid-Nederland**
De Verkeerscentrale Zuid-Nederland let 24/7 op de wegen in Brabant. Waar nodig grijpen ze in, bijvoorbeeld door verkeer om te leiden bij een ongeluk.
 - **Technisch ketenbeheer Netwerk Management Systemen**
Het maken van een technisch systeem waardoor de verkeerscentrale direct kan reageren in sommige verkeerssituaties.
 - **Overleg Regionale Verkeerskundig Team**
Het Regionale Verkeerskundige Teams (RVT) zorgt voor de doorstroming van verkeer bij wegwerkzaamheden en evenementen. Hiervoor maken zij handboeken.
 - **Incidentmanagement**
Bij pech of ongevallen kunnen hulpdiensten snel en veilig hun werk doen. We schakelen bergers in zodat het verkeer weer snel kan doorrijden.
 - **Partnership Talking Traffic**
Dit geeft verkeersprofessionals de laatste verkeersinformatie. Zo kunnen zij reizigers een goed reisadvies geven.
 - **Verkeersmanagement Team Z.NL**
Samen met alle partners werken we aan één verkeerssysteem. Het Verkeersmanagement Team Z.NL organiseert de samenwerking, start nieuwe projecten en borgt activiteiten, kennis en het leren van elkaar.
- Mogelijkheden onderzoeken om het OV en fietsverkeer te verbreden.

4.2.6. Mobiliteitsdata

Doel

Samen mobiliteitsdata verzamelen onder leiding van de provincie. Dit is afgesproken in de 'Data Agenda Overheid' van Rijk, IPO en VNG.

Opdracht

- Duidelijk maken van de afspraken:
 - Organisatie ligt bij de provincie. De regio is vertegenwoordigd in Kennisteam Mobiliteitsinformatie;
 - Samen reistijdinformatie verzamelen op basis van GPS-data;
 - Samen verkeersveiligheidsinformatie gebruiken op basis van de Safety Performance Indicatoren (het SPI-kompas);
 - Samen een telprogramma maken;

- Samenwerken aan een centraal dataportaal;
- Samen onderzoeken hoe we items uit de Data Top 15 door gemeenten kunnen inwinnen;
- Verder uitwerken van dataverzameling in de Krachtenbundeling Smart Mobility.

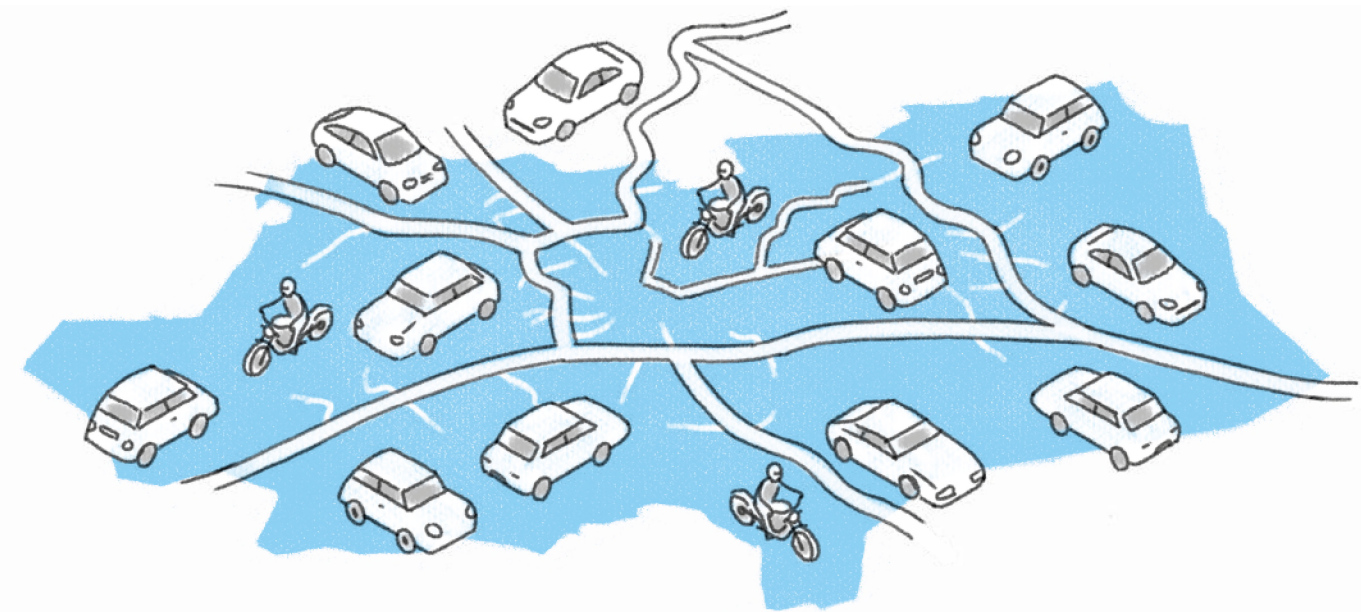
4.2.7. Nieuwe logistieke ideeën

Doel

Wij maken logistiek slimmer, sneller en schoner met nieuwe ideeën voor technologische ontwikkelingen en duurzaamheid. Slimme logistiek helpt bij een gezondere en prettigere leefomgeving. Door vrachtverkeer over slimme routes te leiden en het aanleggen van vrachtwagen parkeerlocaties is er zo min mogelijk overlast van goederenverkeer.

Opdracht

- Regionale afspraken maken over goederenvervoer. Regio en provincie werken samen aan:
 - Een netwerk van truckparkings, met name op de A67 en de A58;
 - Een netwerk van clean energy hubs voor vrachtverkeer;
 - Zero emissiezones stadslogistiek in Eindhoven en Helmond. En mogelijk in meer gemeenten;
 - Samenwerking van bedrijven op corridorniveau aanmoedigen. Dit is gericht op verduurzaming en slimmer vervoeren. Bijvoorbeeld het uit de spits blijven, via logistieke makelaars, MCA, LCB. Hierbij maken we gebruik van data en digitale technieken (smart logistics);
 - Afspraken maken over een basisnet spoorgoederen en de ruimtelijke ontwikkeling in steden. Hierbij zorgen we voor veiligheid en minder overlast op en rond het spoor op de Brabantroute;
 - Multimodale bereikbaarheid van (logistieke) bedrijventerreinen;
 - Slimme en schone bouwlogistiek, in het bijzonder bouwhub Eindhoven;
 - Ruimtelijke reserveringen voor buisleidingentracés;
 - Railterminal GDC Acht;
 - Slimme logistieke mobiliteitsoplossingen op basis van data (Smart logistics) uitwerken in de Krachtenbundeling Smart Mobility.



4.3. Strategielijn 'Duurzaam maken van mobiliteit'

4.3.1. Aanmoedigen Zero Emissie

Doel

De uitstoot van voertuigen moet naar nul ('zero-emissie'). Het mobiliteitssysteem draagt daaraan bij door minder automobilititeit. Het Klimaatakkoord verwacht meer actie van de regio en de regio-gemeenten: bijdragen aan de vervanging van voertuigen en, in aanloop daarnaartoe, het stimuleren van een zuinige rijstijl. De regionale energiestrategie (RES) verwijst hiervoor naar de regionale samenwerking voor mobiliteit.

Opdracht

- Samen de afspraken uit het Klimaatakkoord duidelijk maken in een actieprogramma, zoals:
 - Zero Emissie Zones maken in de stedelijke gebieden van Eindhoven. Mogelijk ook deze zones aanleggen in Helmond rond 2025. Steunen van betere en groene stadslogistiek;
 - Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer zero-emissie maken in 2025;
 - Verduurzamen van wagenparken van gemeenten;
 - Bij uitbesteding van werkzaamheden, uitstoot en energie laten meewegen als norm;
 - Overheidsorganisaties als werkgevers keuzes laten maken die minder energie en fossiele brandstoffen verbruiken;
 - Met reclames (over zuinige rijstijl, juiste bandenspanning, etc.), apps en hulpmiddelen werken aan verkeersgedrag;
 - Het gebruik van schone energie mogelijk maken bij personenvervoer en goederenvervoer door het meewerken aan een laad- en tanknetwerk.

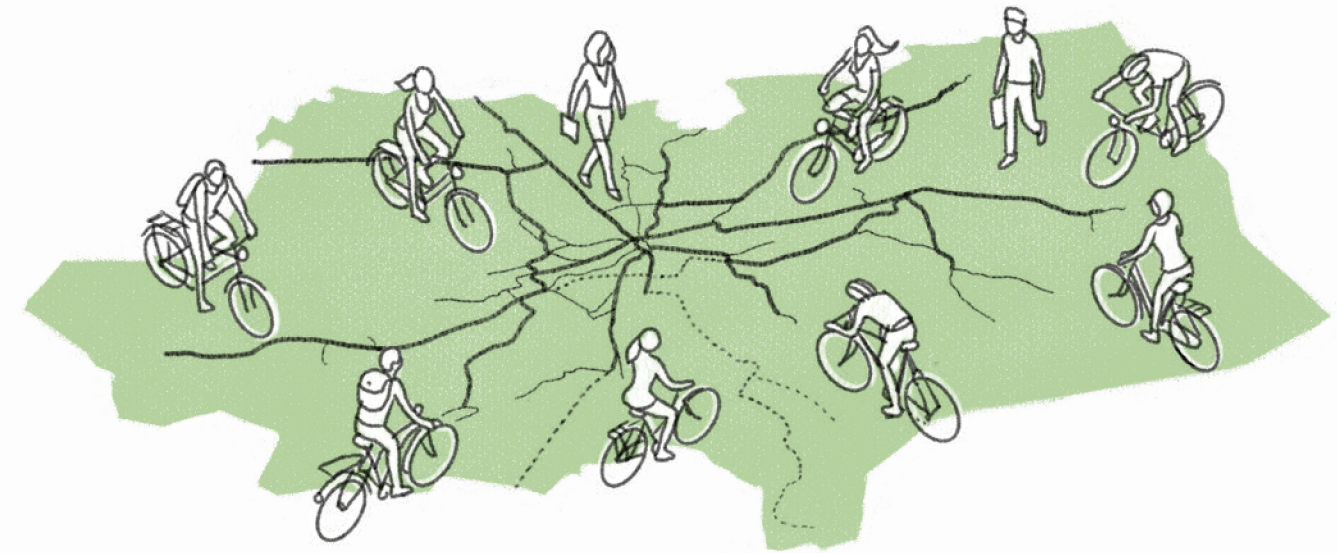
4.3.2. Leefbaarheid centraal bij inrichting ruimte

Doel

De eisen die we stellen aan onze woon- en leefomgeving veranderen. Op sommige plaatsen gaat (veel) gemotoriseerd verkeer niet samen met die eisen.

Opdracht

In het Regionaal Mobiliteitsprogramma van 2021 hebben we hiervoor geen programma opgenomen.



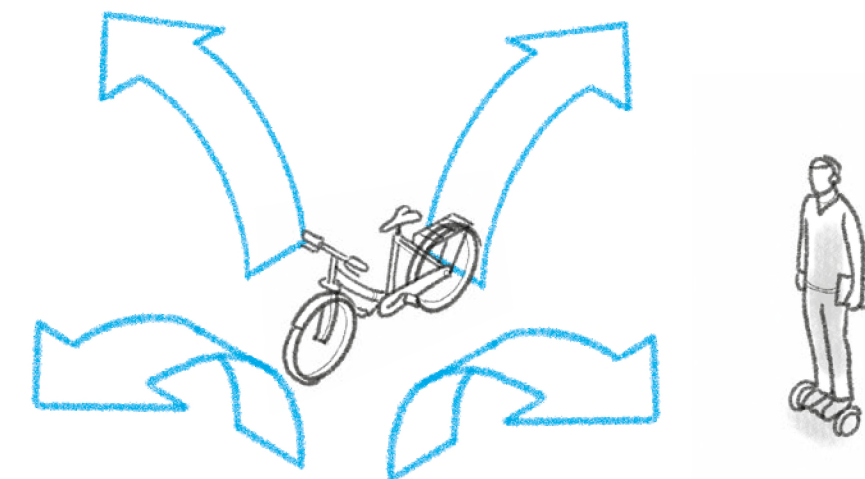
4.4. Strategielijn 'Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit'

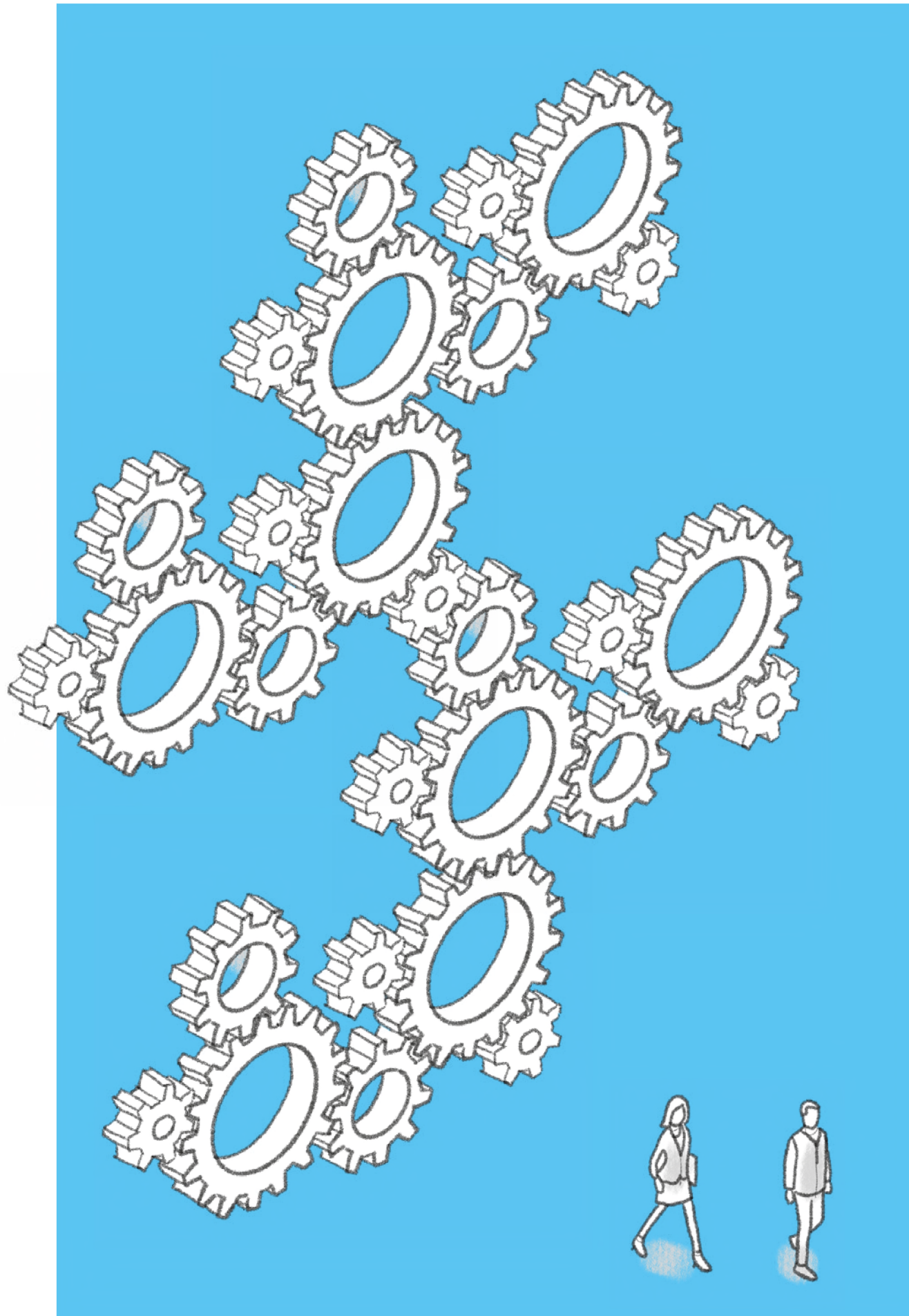
Doel

We pakken de verkeersonveiligheid planmatig aan in het regionale verkeersveiligheidsplan met een risico- en datagestuurde aanpak. Centraal staan het gedrag, met verkeerseducatie, communicatie en voorlichting), een duurzaam veilige inrichting en een aanpak van verkeersonveilige locaties, technische innovatie en, samen met de politie, (innovatieve) verkeershandhaving.

Opdracht

- Uitwerken van onderzoek in een regionaal verkeersveiligheidsprogramma en actieplan:
 - In de zomer van 2020 onderzochten alle gemeenten hun verkeersveiligheid.
 - De regio maakt een regionaal verkeersveiligheidsprogramma. Met verkeersles op scholen veranderen we het gedrag van jongeren. Ook voeren we de Brabantbrede communicatiestrategie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid uit;
 - Vergroten van de verkeersveiligheid van de infrastructuur. Dit doen we volgens de aanpak van Duurzaam Veilig;
 - Afspraken maken met de politie over (nieuwe manieren van) verkeershandhaving.
- Verkeersveiligheid op de politieke agenda houden. Dit doen we door problemen te laten zien en gemeenten handelingsperspectief geven.





5. NAAR EEN GEZAMENLIJK PROGRAMMA

In de Regionale Mobiliteitsagenda staan de mobiliteitsdoelen en opdrachten waar Metropool Regio Eindhoven en de provincie aan gaan werken. Het is voor de komende vier tot zes jaar ons vertrekpunt om al het verkeer in goede banen te leiden, met daarbij de kanttekening dat we nu éénmalig een interimversie hebben vanwege de nieuwe inzichten van zeer recente en op korte termijn af te ronden studies.

Met het Regionale Mobiliteitsprogramma voeren we de opdrachten van de agenda uit. Ieder jaar passen we het programma aan met nieuwe inzichten. Zo spelen we in op veranderingen. Het programma wordt vastgesteld op de Regionale Ontwikkeldag Ruimte en Mobiliteit. Alle onderzoeken, experimenten, investeringen en projecten zijn verbonden met de doelen van de agenda. De activiteiten voor de korte termijn sluiten hierdoor aan op de doelen voor de lange termijn.

In het mobiliteitsprogramma staat ook welke organisaties financieel bijdragen aan projecten of deelprogramma's. De bijdrage van de provincie wordt jaarlijks vastgelegd in een aparte Bijdrageregeling.

5.1. Projecten programma 2021

In het Regionaal Mobiliteitsprogramma van 2021 staan alleen projecten die starten in dat jaar. De projecten komen deels uit de Bereikbaarheidsagenda, maar er zijn ook nieuwe projecten aangevraagd door de subregio's. Daarnaast volgen uit deze Regionale Mobiliteitsagenda nog aanvullende projecten. De provincie heeft in aanvulling projecten voorgesteld, vanuit de rol als programmaleider die de provincie op verschillende dossiers heeft.

Overzicht subregio's

Oost	Zuid	Kempen	BOVENS
Asten	Bergeijk	Bergeijk	Best
Deurne	Cranendonck	Bladel	Oirschot
Eindhoven	Heeze-Leende	Eersel	Veldhoven
Geldrop-Mierlo	Valkenswaard	Reusel - De Mierden	Eindhoven
Gemert-Bakel	Waalre	Oirschot	Nuenen c.a.
Helmond			Son en Breugel
Laarbeek			
Nuenen c.a.			
Someren			
Son en Breugel			

5.2. Shared services

Het is niet altijd handig of nodig om activiteiten per regio te organiseren. Vaak is samenwerken op een grotere schaal nuttiger. Bijvoorbeeld voor het maken van een gedragsplan, communicatiecampagnes en het verzamelen van reizigersdata. De onderwerpen waar we samen in een breder (provinciaal) verband aan werken noemen we 'Shared Services'.

Voor de mobiliteitsagenda zijn de volgende shared services belangrijk:

1. Blijvende gedragsverandering en werkgeversaanpak:

- Ontwikkelen van één gedragsaanpak;
- Verzamelen en onderzoeken van data over reizigersgedrag;
- Gezamenlijk communicatieplan;
- Werkgeversaanpak voor de hele regio. Het (?)Brabant Mobiliteitsnetwerk kan de verbinding leggen tussen gebiedsgerichte projecten en werkgevers.

2. Regionaal verkeersmanagement

- Ontwikkelen, gebruiken en beoordelen van multimodale regelaanpak door serviceproviders;
- Verkeersmanagementsystemen over wegbeheerdersgrenzen heen leiden;
- Bundelen van kennis en advies over aanschaf, beheer en bediening.

3. Data en digitalisering

- Digitale basis op orde;
- Levering 'real-time mobiliteitsdata' aan de markt voor het informeren van reizigers en gebruikers.

4. Minder overlast

- Overleg over infrastructurele projecten die zorgen voor overlast;
- Gevolgen in kaart brengen van werkzaamheden op doorstroming;
- Communicatieplan over overlast;
- Reizigers kennis laten maken met andere vervoersmiddelen dan de auto.

5. Human Capital agenda

- Kennisgids over smart mobility;
- Trainee-pool en stages smart mobility;
- Waarden en kwaliteiten smart mobility voor opleidingsbehoeften en werving;
- Delen van kennis.

6. Verkeersveiligheid

- Dataverzameling en -onderzoek;
- Verkeerslessen voor scholen;
- campagnes en communicatiemiddelen voor gemeenten en partners;
- Afstemming met sectoren zoals de logistieke sector;
- Verkeersveiligheidsonderzoek.

7. Gedeelde mobiliteit / mobility as a service (MaaS)

- Provinciaal platform MaaS;
- Innovatiecommunity Bravo (samenwerking tussen de provincie en scholen zoals BUAS, TU/e en Fontys);
- Kennis delen over mobiliteitshubs.

8. Onderwijsbenadering

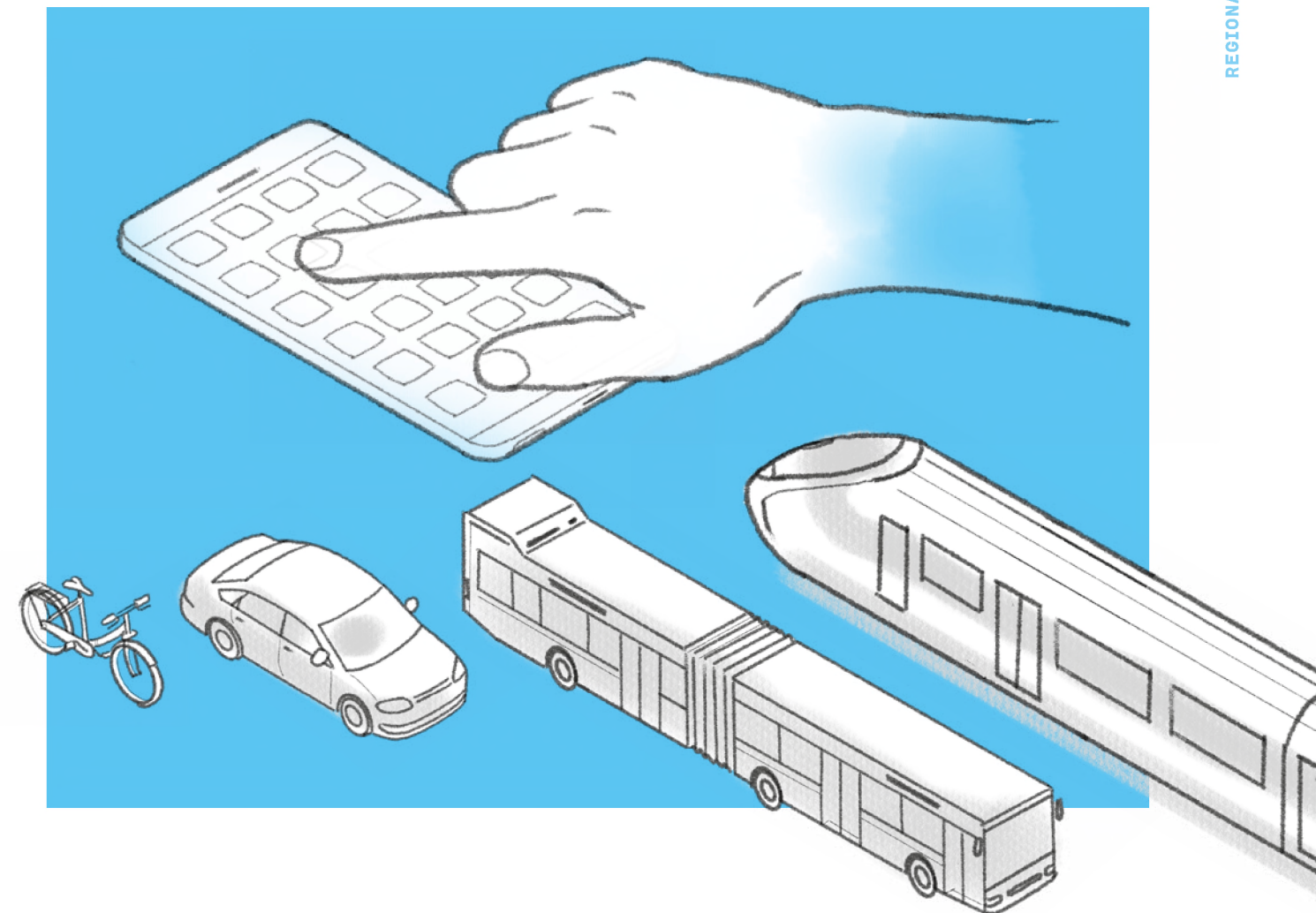
- Afspraken maken met scholen over het vermijden van mobiliteit. Door bijvoorbeeld digitaal onderwijs en het spreiden van lestijd. Hierdoor hoeven minder leerlingen te reizen in de spits;
- Invoeren van andere prikkels zoals de OV-studentenkaart.

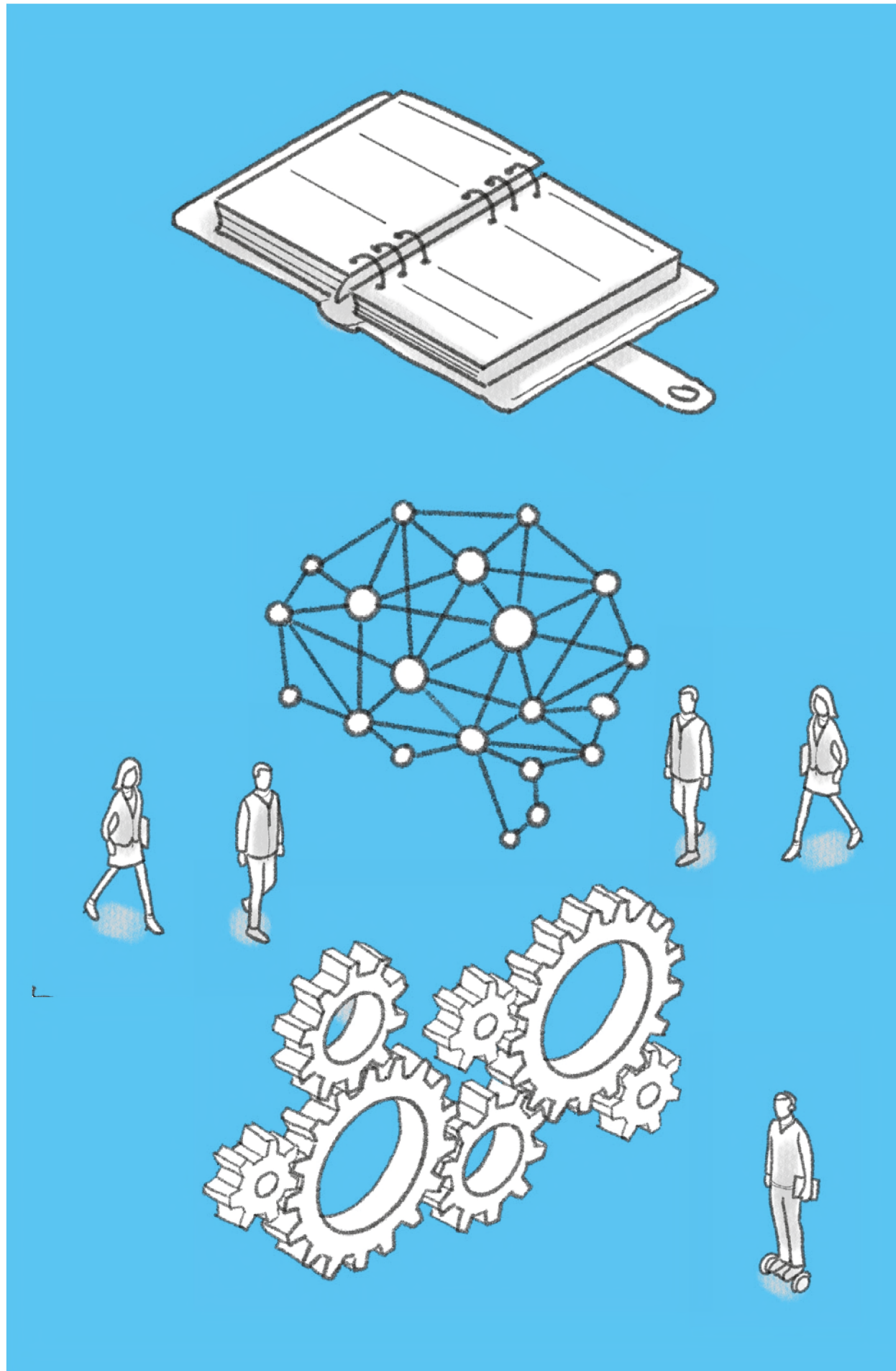
9. Meten en beoordeling

- We meten en beoordelen de 'Shared services' aan de hand van de doelen uit het regionale mobiliteitsprogramma (zie ook hoofdstuk 7).

De uitvoering van deze shared services is al gestart. Dit gebeurt via het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland (1 tot en met 5, 8), het Brabants Verkeersveiligheidsplan (6) en de Visie Gedeelde Mobiliteit (7). Meten en beoordeling (9) wordt gecoördineerd door de provincie.

In de uitwerking bekijken we welke shared services van toepassing zijn op de regio. Ook bekijken we hoe provincie en regio hier (financieel) aan bijdragen.





6. ORGANISATIE EN SAMENWERKING

De nieuwe manier van samenwerken tussen regio en provincie vraagt om een andere manier van organiseren. De verdere uitwerking daarvan is een opgave voor 2021

Opgave

De provincie en de regio werken op een programmatische manier met elkaar samen. Projecten zijn altijd deel van een programma. Er worden afspraken gemaakt over financiering en de inzet van menskracht in een programma. De 21 gemeenten van de regio en de provincie ontwikkelen een samenwerkingsmodel.

6.1. Uitgangspunten

Belangrijke punten voor de organisatie zijn:

- Het volgen van de gemeenschappelijke mobiliteitsagenda;
- Weinig administratie en organisatie: beperkt aantal 'verplichte' overleggen, functies en processen;
- Uitvoering: goed en snel de juiste middelen inzetten;
- Flexibel: aanpassen van deelprogramma's, opdrachten en groepen voor de regionale situatie.

Programma's zijn verbonden met:

- Andere ontwikkelingen in het ruimtelijke domein (bijvoorbeeld: omgevingsagenda/-programma's/-overleg of Klimaatakkoord);
- Andere programma's/samenwerkingsverbanden binnen mobiliteit (OV 2040, BO MIRT, Brabant-Stad, SmartwayZ.NL) en tussen overheden.

De samenwerking wordt zo simpel mogelijk vormgeven. De organisatie van de samenwerking tussen de regio en de provincie Noord-Brabant maakt gebruik van bestaande structuren en vult ze aan. Waar mogelijk gebruiken medewerkers van de regio, gemeenten en provincie een deel van hun tijd voor deze regionale samenwerking.

6.2. Basisorganisatie

De organisatie is in de basis 'hetzelfde' als in de andere Brabantse regio's;

Ontwikkeldag

Op de Ontwikkeldag Ruimte en Mobiliteit worden de bestuurlijk besluiten over de Regionale Mobiliteitsagenda en het mobiliteitsprogramma genomen. Ook worden de financiële bijdragen aan de deelprogramma's vastgesteld en de manier waarop dit wordt uitgekeerd.

Coördinatieteam

Een coördinatieteam zorgt voor:

- de ontwikkeling van de Regionale Mobiliteitsagenda;
- het (jaarlijks) opstellen of aanpassen van het regionale mobiliteitsprogramma;
- de uitvoering van het regionale mobiliteitsprogramma volgens plan.

Het coördinatieteam heeft de volgende taken:

- Het organiseren en ondersteunen van de jaarlijkse besluitvorming over het Regionaal Mobiliteitsprogramma door:
 - Het voorbereiden van voorgestelde besluiten:
 - Vervolgbesluiten bij afronding van fasen (agendering/lobby, onderzoek, investering of innovatie);
 - Besluiten om deelprogramma's te starten, aan te passen of te stoppen.
 - Regionale beoordeling om de resultaten van het regionale mobiliteitsprogramma te meten
 - Toezien op de planning van de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsagenda.
 - Het jaarlijks aanpassen van de gemeenschappelijke Regionale Mobiliteitsagenda:
- Het adviseren over beleidswijzigingen door bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen en toekomstige veranderingen.
 - Het bouwen aan een lerend netwerk van samenwerkende betrokkenen.

Het coördinatieteam is klein en slagvaardig. Het bestaat in ieder geval uit één vertegenwoordiger van de regio/samenwerkende gemeenten en één vertegenwoordiger van de provincie Noord-Brabant. De leden zijn goed in programmatisch sturen, het doorvertalen van een agenda naar activiteiten, coördinatie, het nemen van initiatieven, bestuurlijke sensitiviteit en samenwerking.

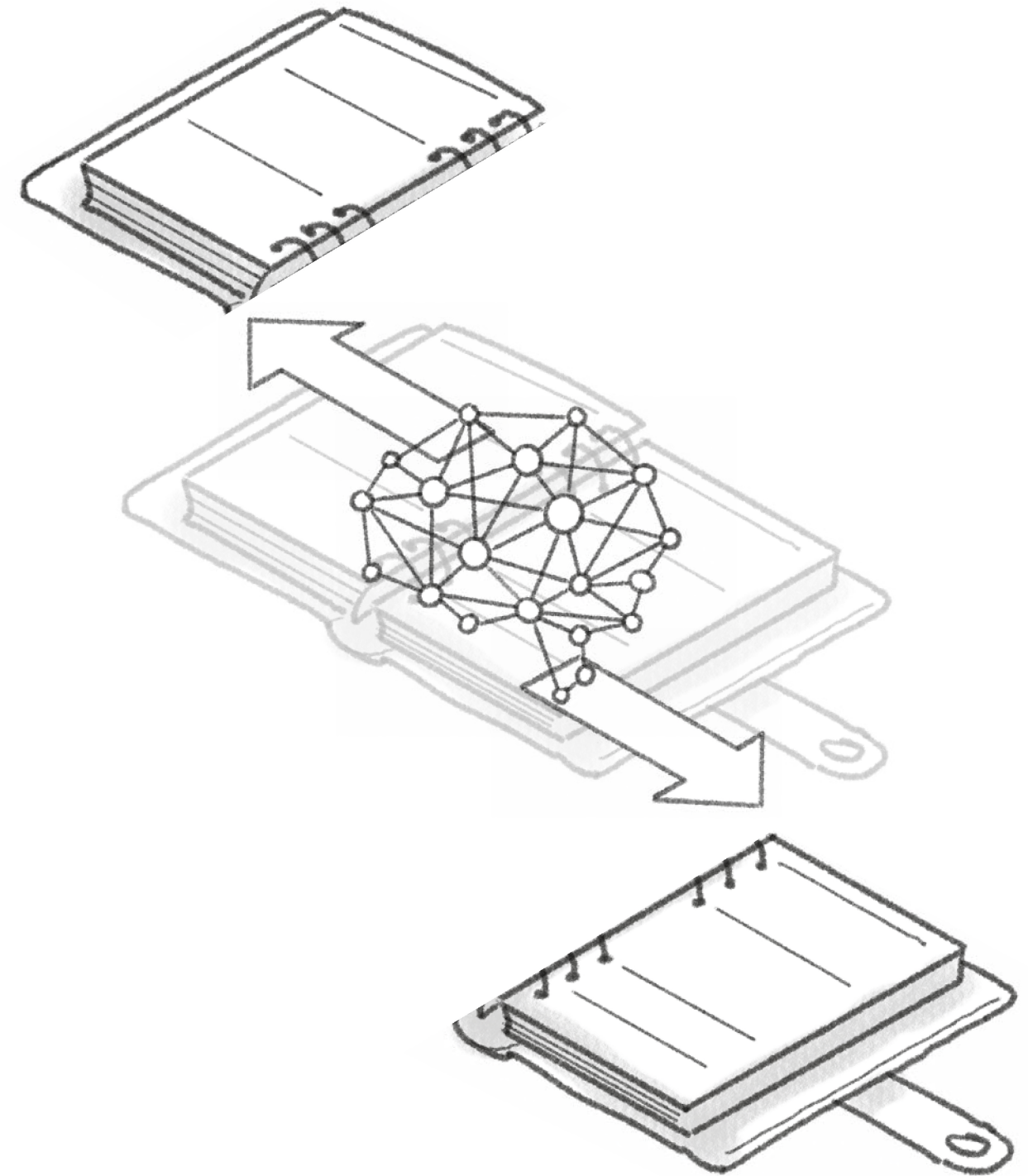
Deelprogramma

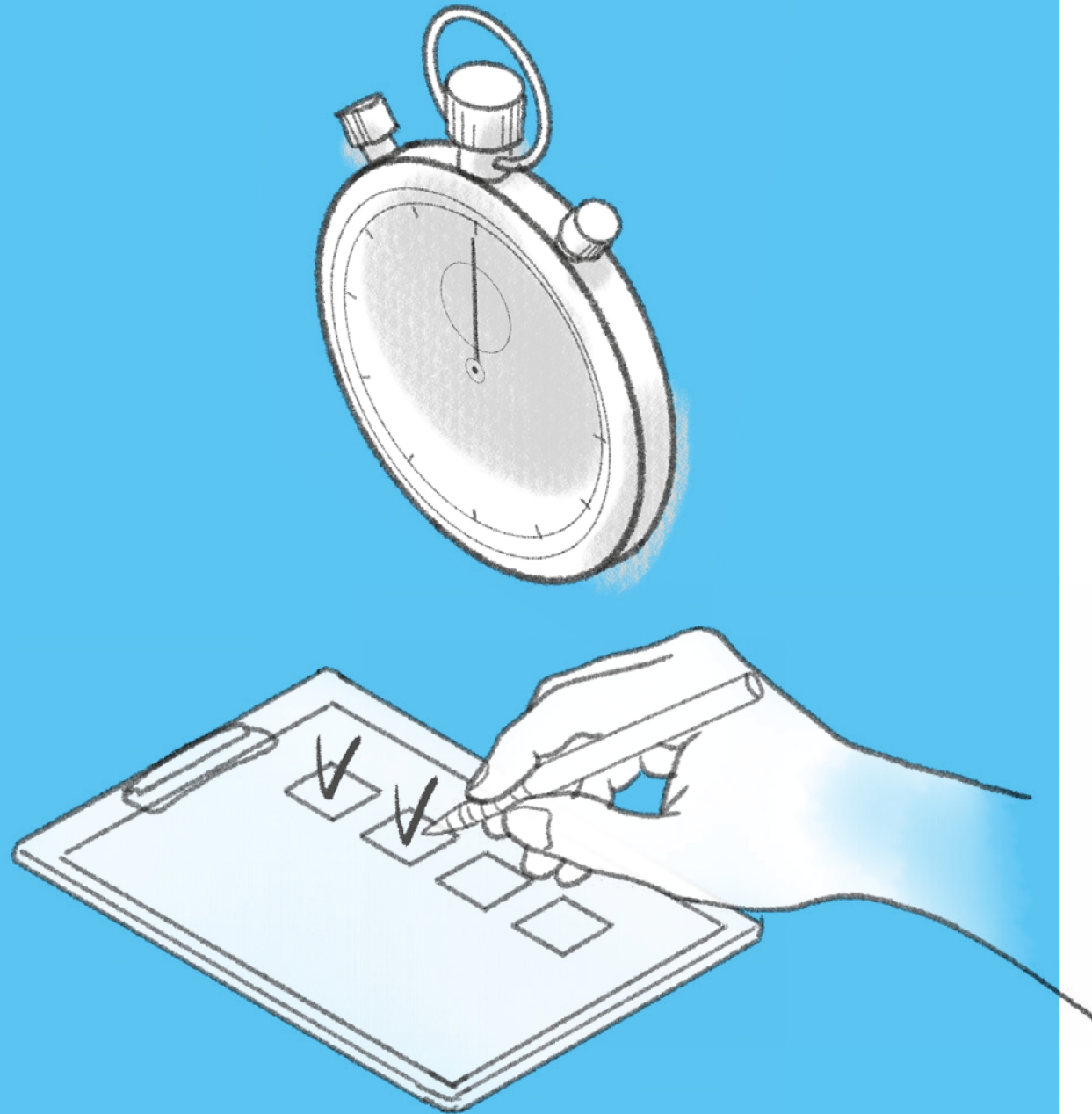
Ieder deelprogramma heeft een trekker, aan te stellen door regio en provincie. Deze trekker zorgt voor:

- Het bereiken van het gewenste doel binnen de afgesproken tijd en budget.
- Het informeren van de portefeuillehouders mobiliteit over de voortgang van het deelprogramma. Adviseren over (vervolg)besluiten.

De trekker brengt verslag uit aan de portefeuillehouders mobiliteit. De portefeuillehouders vormen de stuurgroep voor de deelprogramma's. Voor sommige deelprogramma's wordt een eigen stuurgroep ingericht.

Een deelprogramma kan aansluiten bij een ander programma. Bijvoorbeeld de uitvoeringsagenda Smart Mobility van SmartwayZ.nl. In dat geval geeft de trekker van een deelprogramma ook uitleg aan de programmamanager en stuurgroep van het andere programma.





7. METEN EN BEOORDELEN

7.1. Uitgangspunten

De aanpak van een programma is adaptief. Meten en bijsturen hoort daarbij. Op basis van metingen worden activiteiten gestart, gewijzigd of gestopt. Hierbij gebruiken we de volgende uitgangspunten:

- Passend bij een programma aanpak: sturing op metingen en resultaten
- Draagt bij aan de uitvoeringskracht: het meten en beoordelen helpt bij een goede en nuttige inzet van middelen.
- Weinig administratie en organisatie: de metingen worden als shared service gedaan door provincie Noord-Brabant. Dit bespaart (ontwikkel)kosten.
- Flexibel: de metingen wordt per deelprogramma en op maat afgesproken.
- Verbonden met:
 - Meetprogramma's in het fysiek ruimtelijke domein (bijvoorbeeld: omgevingsagenda/-programma's/-overleg of het Klimaatakkoord maar ook gemeentelijke programma's);
 - Meetprogramma's in andere programma's/samenwerkingsverbanden binnen mobiliteit (met name binnen het programma SmartwayZ.NL).

7.2. Opzet in hoofdlijnen

De meting en beoordeling is aan de ene kant gericht op de agenda (doen we de juiste dingen?). Aan de andere kant richten we ons op de deelprogramma's (doen we de dingen goed?). Jaarlijks wordt aan het portefeuillehoudersoverleg verslag uitgebracht over hoe het gaat. Na meerdere jaren is er een evaluatie van de agenda.

Er wordt op twee niveaus gemeten:

- Output: zijn de activiteiten uitgevoerd volgens plan en binnen budget?
- Outcome: wat zijn de effecten?

Voor het meten van de effecten (outcome) gebruiken we Brabant-brede graadmeters. Zo kunnen ook effecten tussen regio's worden vergeleken. In sommige gevallen worden er projectspecifieke of regiospecifieke graadmeters gebruikt.

Bij het meten en beoordelen nemen we de volgende onderdelen mee:

Output:

- Voortgang: hoe staat het met de uitvoering van de gemaakte bestuurlijke afspraken?
- Aanpak: resultaten en voortgang van gebiedsgerichte realisaties. Bijvoorbeeld gedragsverandering – hoeveel mensen hebben we beïnvloed?

Outcome:

- Invloeden: welke sociale, ruimtelijke en economische trends en ontwikkelingen hebben invloed op de bereikbaarheid en mobiliteit van de regio.
- Aanbod: welke ontwikkeling zien we in het aanbod aan netwerken en mobiliteitsdiensten in de regio?
- Gebruik: hoe wordt het aanwezige vervoersaanbod in de regio gebruikt?
- Effecten: welke zijn er als gevolg van het aanwezige verkeer in de regio?
- Beleving: hoe ervaren gebruikers de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio?



BIJLAGE 1 VERKLARENDE WOORDENLIJST

Autonoom rijden

Een voertuig neemt deel aan het verkeer zonder dat hierbij sprake is van een noodzakelijke tussenkomst van een bestuurder. De rijtaak van de bestuurder wordt indien gewenst door de boordcomputer van het voertuig overgenomen.

Connected driving / cooperative driving

Voertuigen nemen deel aan het verkeer en zijn daarbij met andere voertuigen en de wegomgeving in twee richtingen verbonden, waardoor uitgebreide rijtaakondersteuning mogelijk is, en ook diensten op het gebied van veiligheid, onderhoud, navigatie, betalingen en infotainment. Connected driving vergroot de mogelijkheden voor 'cooperative driving', waarbij de uitwisseling van informatie zowel op voertuigniveau als breder zorgt voor een effectievere en efficiëntere deelname aan het verkeer.

Co-modaal mobiliteitssysteem

Mobiliteitssysteem dat bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid optimaliseert door de mobiliteitsvraag te verminderen en flexibel de modaliteiten in te zetten die het best passen bij de situatie. Reizigers en goederenvervoerders zijn flexibel in hun keuze voor een vervoermiddel (of een combinatie van vervoermiddelen), het tijdstip van reizen, de routekeuze en ook het duurzaam, sociaal en veilig gebruik daarvan.

C-ITS

Bij Coöperatieve Intelligente Transport Systemen (C-ITS) communiceren auto's, vrachtwagens, openbaar vervoer, fietsen en hulpdiensten communiceren met elkaar en met verkeerslichten en andere bakens en sensoren. Ze wisselen real-time data uit. Door afstemming worden reistijden korter en verbeteren de verkeersveiligheid en wordt de omgeving minder belast.

Clean Energy hub

Punt waar voertuigen, met name voor zwaar transport over weg en water, worden voorzien van energie. Hierbij zijn verschillende energiedragers mogelijk, zoals elektriciteit, biobrandstoffen, synthetisch gas en waterstof.

HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Mobiliteitsarmoede

Het gebrek aan mogelijkheden om de verplaatsingen te maken die nodig zijn voor maatschappelijke ontplooiing en toegang tot sociale netwerken. Mobiliteitsarmoede ontstaat door een combinatie van een geringe beschikbaarheid van mogelijkheden, verminderde bereikbaarheid van bestemmingen en een moeilijke toegang van het mobiliteitssysteem, soms door financiën of beperkte persoonlijke vaardigheden.

Mobiliteitssysteem

Het geheel van fysieke infrastructuur, vervoermiddelen en vervoers-, verkeers- en mobiliteitsdiensten, dat zorgt de verplaatsing van personen en goederen.

Mobiliteitsdiensten

Diensten die het gebruik van vervoermiddelen voor (delen van) de reis organiseren en/of ondersteunen met informatie.

MaaS: Mobility as a Service

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. Misschien later ook de eigen auto of fiets. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren.

Multimodaal

Verschillende vervoermiddelen (modaliteiten) worden gebruikt bij de verplaatsingen van mensen en goederen

Multimodale mobiliteitshub

Knooppunt van mobiliteit waar reizigers soepel overstappen naar een ander vervoermiddel en meestal ook een andere vervoerswijze. De reiziger kan zo in één reis de combinatie van reismogelijkheden kiezen die het best past bij dat moment. De mobiliteitshub heeft de potentie om er andere functies aan te koppelen.

NMCA

Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse

Shared services

Diverse partijen, in dit geval in ieder geval de provincie en de regio(gemeenten), organiseren samen effectief en efficiënt de diensten die nodig zijn voor hun bijdrage aan het functioneren van het mobiliteitssysteem. Denk hierbij aan het gezamenlijk uitvoeren van maatregelen, een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie en het samen opbouwen van kennis en kunde. Voorbeelden zijn het structureel inwinnen en beschikbaar stellen van mobiliteitsdata, een gezamenlijke aanpak voor structurele gedragsverandering inclusief werkgeversbenadering, het verder ontwikkelen van regionaal verkeersmanagement en verkeersveiligheids campagnes.

Smart mobility

De voortdurende uitwisseling van informatie tussen reizigers, voertuigen en infrastructuur via informatiesystemen, gericht op zowel verkeers- en vervoersdiensten als op het beïnvloeden van het gedrag van reizigers én goederenvervoerders.

SPI-kompas

Het SPI-kompas is een hulpmiddel om verkeersveiligheidsrisico's inzichtelijk te maken met Safety Performance Indicatoren. Gebruik wordt gemaakt van de geregistreerde ongevallen, de intensiteit op de wegen en de gereden snelheden.

Streefbeeld Mobiliteit

Streefbeeld Mobiliteit bestaat uit een beeld van de huidige situatie, een ambitieuze schets van de toekomst 'Beelden Mobiliteit 2035' en een beschrijving van strategielijnen hoe de ambities te verwezenlijken. Aan het Streefbeeld wordt later dit jaar een uitvoeringsagenda gekoppeld.

Real-time mobiliteitsdata

Real-time informatie is direct na verzameling beschikbaar voor toepassingen die om zeer actuele data vragen, zoals navigatie en verkeersmanagement bij mobiliteit.

Verkeersdiensten

Maatregelen om de capaciteit op netwerkniveau optimaal te benutten inclusief C-ITS maatregelen zoals intelligente verkeerslichten, parkeerinformatiesystemen en routeinformatiesystemen.

Vervoersdiensten

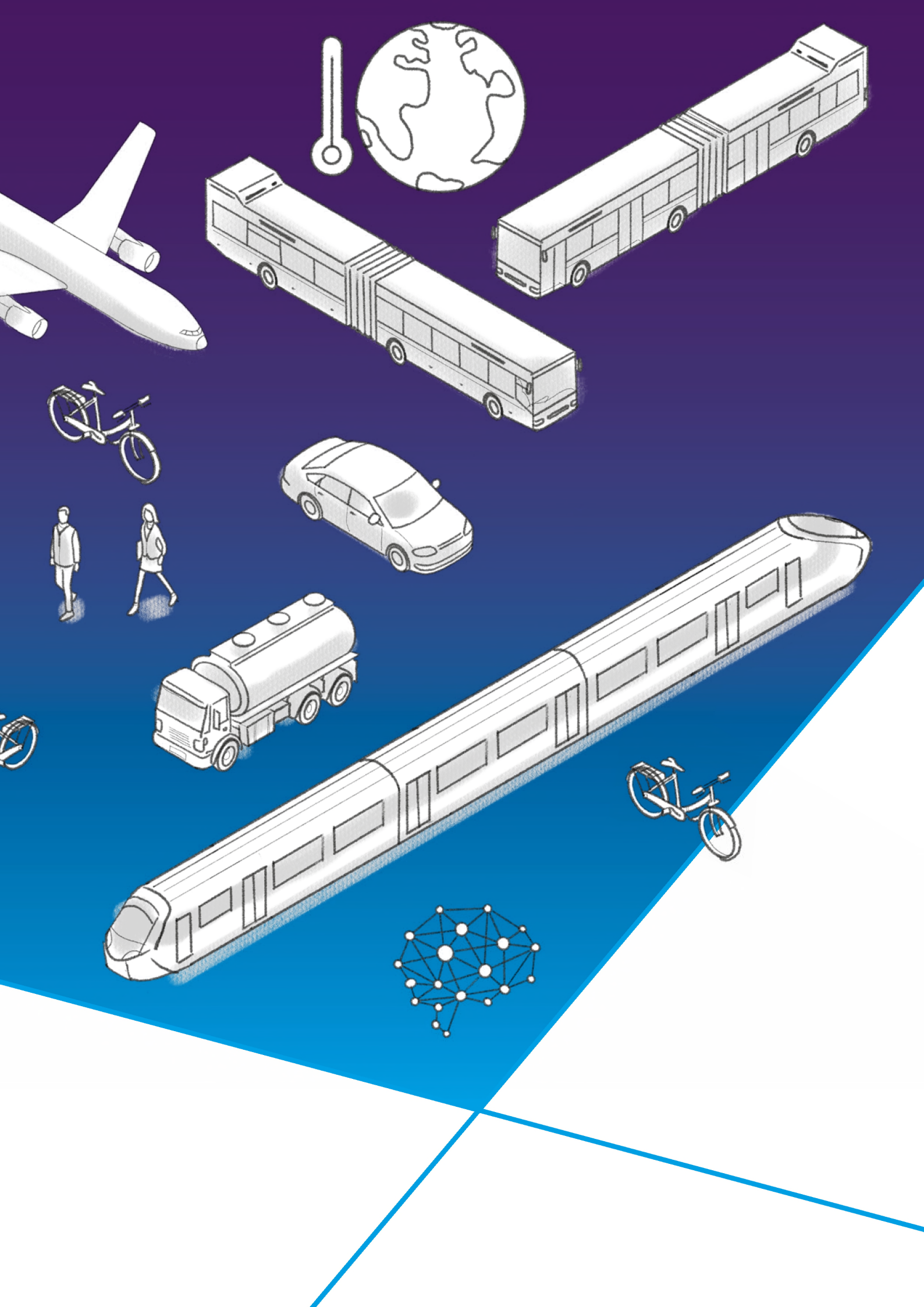
Diensten die zorgen voor de beschikbaarheid van de vervoermiddelen (modaliteiten), zoals trein, bus, personenauto, vrachtwagen, fiets en binnenvaartschip.

VRI (Verkeersregelinstantie)

Geheel van fysieke infrastructuur ('verkeerslichten') en software dat zorgt voor de afwikkeling van het verkeer op een kruising of een deel van het wegennetwerk. Verkeersregelinstanties worden steeds intelligenter (iVRI) omdat de regeling direct of via een centrale in contact staat met het verkeer dat langskomt en beter kan inspelen op de actuele verkeerssituatie.

Zero-emissie zone

Middelgrote milieuzone waarin van een bepaalde voertuigcategorie (vrachtauto's en bestelauto's) alleen voertuigen zijn toegestaan die aan de uitlaat geen emissie van CO2 en luchtverontreinigende stoffen kennen.



1. Inleiding regionaal mobiliteitsprogramma

Op de ontwikkeldag van december 2019 hebben de provincie Noord Brabant en de Metropoolregio Eindhoven de afspraak gemaakt om op programmatische wijze samen te werken.

Om programmatisch te kunnen samenwerken, stellen de regio en provincie, op basis van de regionale mobiliteitsagenda (RMA), jaarlijks een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) vast. In dit RMP is per opgave/deelprogramma opgenomen welke onderzoeken, experimenten, lobbytrajecten en investeringen uitgevoerd worden. Met de jaarlijkse vaststelling van het RMP is er de mogelijkheid om, met behoud van de koers van de RMA, in te spelen op actualiteiten, veranderde omstandigheden en nieuwe inzichten. Door de koppeling aan opgaven/deelprogramma's kent het RMP geen losse projecten.

Deze manier van programmatisch samenwerken is in ontwikkeling. De ervaringen die nu worden opgedaan, zullen nog leiden tot wijzigingen.

Het programma wordt in december vastgesteld tijdens de Regionale Ontwikkeldag Ruimte en Mobiliteit.

2. Uitgangspunten

De gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven en de provincie hebben samen het Regionale Mobiliteitsprogramma opgesteld. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is gekozen voor specifieke opgaven, gebieden, netwerken en thema's die volgens provincie en regio het belangrijkste zijn en die dus passen onder één van de deelprogramma's van de RMA. *Individuele projecten zijn altijd onderdeel van een (deel)programma* en daarmee van een bredere multimodale en integrale aanpak;
- Provincie, regio, regiogemeenten en eventuele andere partners maken duidelijke afspraken over de gezamenlijke bekostiging van de (deel)programma's. Bij de bekostiging van de (deel)programma's *draagt iedere partij bij naar gelang van belang en verantwoordelijkheid*. Dat kan per (deel)programma verschillen;
- Vooraf wordt bepaald welke projecten in een deelprogramma worden opgenomen en de kaders bepaald. De opgenomen projecten worden door provincie en regio (en eventuele andere partners) samen uitgevoerd. Dit betekent ook dat *alle projecten in de deelprogramma's draagvlak hebben bij provincie en regio*.
- De uitvoering van de deelprogramma's ligt bij een programmatrekker en een programmateam.
- Afspraken kunnen meerjarig zijn om langjarig duidelijkheid en continuïteit te creëren;
- Provincie en regiogemeenten kijken over de grenzen van mobiliteit heen en zoeken verbinding met thema's als verstedelijking, energie en klimaat.

3. Gehanteerde prioritering RMP

Voor het waarden zijn de projecten gescoord in drie categorieën:

- 1) hoog: projecten van groot regionaal belang, een regionale bijdrage is mogelijk;
- 2) midden: projecten van regionaal belang, een regionale bijdrage is mogelijk als daar budgettaire ruimte voor is;
- 3) laag: projecten die niet of niet noodzakelijk uitgevoerd worden in 2021, of die hoofdzakelijk een lokaal belang dienen, een bijdrage is niet aan de orde.

Op basis van de categorisering is een fiche per deelprogramma opgesteld. Het deelprogrammafiche is een *longlist* van projecten in het deelprogramma. Voor de opgenomen projecten geldt dat een bijdrage voor het project mogelijk is. Of er daadwerkelijk een bijdrage volgt, is afhankelijk van de programmering.

De deelprogrammafiches maken deel uit van het RMP. Op de Ontwikkelag van 17 december 2020 maken de provincie en de regio afspraken over de inhoud van de deelprogramma's.

4. Regionaal mobiliteitsprogramma

In het RMA zijn 4 strategielijnen benoemd:

1. Robuust, betrouwbaar en voor iedereen beschikbaar mobiliteitssysteem bouwen
2. Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem
3. Duurzaam maken van mobiliteit
4. Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit

De strategielijnen worden als de deelprogramma's beschouwd. Deze deelprogramma's zijn op te splitsen in 16 subprogramma's. Hieronder worden de deelprogramma's (strategielijnen) en vervolgens de bijbehorende subprogramma's schematisch weergegeven.

4.1. Deelprogramma: Robuust, betrouwbaar en voor iedereen beschikbaar mobiliteitssysteem bouwen

		Robuust, betrouwbaar en voor iedereen beschikbaar mobiliteitssysteem bouwen	
	Omschrijving	Een robust en betrouwbaar mobiliteitssysteem bouwen om de mobiliteit van nu en in de toekomst te organiseren. We verbinden netwerken en bouwen het mobiliteitssysteem van de toekomst. Hiermee kan iedereen zich van a naar b verplaatsen.	
	Onderbouwing opname in RMP	Het programma is op te splitsen in: <ul style="list-style-type: none"> • Robuuste randen en hoofdwegennet • Goede Inprikkers • Goede bundelroutes • Goed fietsnetwerk • Goed Openbaar Vervoer • Goed netwerk van multimodale mobiliteitshubs Onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma hieronder nader omschreven.	
	Wijze van prioritering	Op basis van de Regionale Mobiliteitsagenda. Hierbij is: Score 1. groot regionaal belang, vragen bijdrage. Score 2. regionaal belang, mooi als bijgedragen kan worden. Score 3. lokaal of regionaal belang, vragen geen bijdrage In het totaal financieel overzicht is alleen het totaal weer gegeven van de projecten met Score 1.	
Governance			
	Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk: Voorzitter Bereikbaarheids-agenda Antoinette Maas	Interim Ambtelijk: Ron Nohlmans en Berry de Jong

Team	stakeholders			
Penvoerder	Interim Ron Nohlmans en Berry de Jong			
Totaal financieel overzicht strategielijn				
Overzicht sub-programma's score 1 projecten	Totale investering 2021	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
Robuuste randen en hoofdwegennetwerk	€ 66.020.000	€ 10.000	€ 20.010.000	€ 20.000.000
Goede inprickers	€ 3.175.000	€ 1.587.500	€ 1.587.500	€ -
Goede bundelroutes	€ 1.500.000	€ 750.000	€ 750.000	€ -
Goed fietsnetwerk	€ 13.232.996	€ 5.100.784	€ 5.458.284	€ 2.673.928
Goed Openbaar Vervoer	€ 305.000	€ 128.500	€ 128.500	€ -
Goed netwerk multimodale HUBs	€ 3.245.000	€ -	€ -	€ 800.000
Totaal	€ 87.477.996	€ 7.576.784	€ 27.934.284	€ 23.473.928
Kasritme	- Niet van toepassing, gaat alleen over 2021			
Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio/gemeente met betrekking tot gemeentelijke bijdragen (<u>door regio in te vullen</u>)</p> <p>- Per project gefinancierd vanuit de gemeente begroting.</p> <p>Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (<u>door provincie in te vullen</u>)</p> <p>- Voor bijdrage op deelprogramma-niveau</p> <p>o Niet van toepassing</p> <p>- Voor bijdrage op project-niveau</p> <p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. ▪ Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling. ▪ De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. 			
Verantwoording				
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).			
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt.			
Kansrijke projecten - jaarschijf 2021				
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Budget (totaal) Indicatief	Planning		
Zie bijlage	Zie bijlage	o 2021		

4.1.1. Subprogramma robuuste randen en hoofdwegennetwerk

Deelprogramma		Robuuste randen en hoofdwegennetwerk			
	omschrijving	Tussen Eindhoven en Helmond zijn 'robuuste randen' benoemd. Dit zijn delen van de A67, A2, A50, A58 en de N279 die zo goed moeten doorstromen, dat het aantrekkelijk is voor autorijders om hier te rijden. Een betere doorstroming hier zorgt voor minder auto's en vrachtwagens op wegen tussen Helmond en Eindhoven die minder geschikt zijn voor het verkeer.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • We bepalen waaraan de 'robuuste randen' moeten voldoen. Wat is er nodig om chauffeurs de juiste route te laten nemen? Ook kijken we regelmatig of de robuuste randen werken; • Op het hoofdwegennet zijn of ontstaan knelpunten. We zoeken een manier om deze aan te pakken. • Tijdens verstoringen op de weg moeten reizigers andere omleidingsroutes aangeboden krijgen. We wijzen samen omleidingsroutes aan en maken deze klaar voor gebruik. • De A58 en A67 zijn belangrijke verbindingen voor goederenverkeer uit Rotterdam, Antwerpen en het Ruhrgebied. Hier moeten voldoende, veilige en aantrekkelijke truckparkeerplaatsen komen. Ten noorden van de A67 in Asten ligt een mogelijke uitbreidingslocatie voor 200 vrachtwagens. Regio en provincie werken samen met het Rijk aan een oplossing voor de toegankelijkheid. • De regio is verbonden met zijn omgeving door de A2, de A50, de A67 en de A58. Waar wij problemen (voor)zien op deze wegen melden wij dit samen bij het Rijk. • Provincie en regio geven verdere invulling aan het in het Beleidskader Mobiliteit opgenomen regionale wegennet. 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 66.020.000	€ 10.000	€ 20.010.000	€ 20.000.000

4.1.2. Subprogramma goede inprikkers

Deelprogramma		goede inprikkers			
	omschrijving	Inprikkers zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer. Wanneer er een ontstopping ontstaat, kiezen mensen soms ongewenste andere routes. Dit kan zorgen voor files en leefbaarheidsproblemen in de dorpen. Wij werken aan goedwerkende inprikkers die het verkeer in goede banen leiden.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Het bepalen van de kwaliteit van de inprikkers en het bewaken hiervan. • Gemeenten en provincie werken samen aan de kwaliteit van de wegen. Onderdeel hiervan zijn: capaciteit, technische kwaliteit, functionaliteit, veiligheid en omgevingskwaliteit. • Inprikkers en bundelroutes laten leiden naar de robuuste randen als kortste route. 			

Financieel						
	Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget		€ 3.175.000	€ 1.587.500	€ 1.587.500	€ -

4.1.3. Subprogramma goede Bundelroutes

Deelprogramma		goede bundelroutes				
	omschrijving	In dorpen en landelijk gebied voorkomen we sluipverkeer het door verkeer samen te brengen op een beperkt aantal 'bundelroutes'. Door het bundelen van verkeer is er minder overlast voor de omgeving. Om mensen een andere route te laten nemen zijn grote sturende keuzes nodig.				
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Provincie en regiogemeenten werken samen aan bundelroutes. 				
Financieel						
	Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget		€ 1.500.000	€ 750.000	€ 750.000	€ -

4.1.4. Subprogramma Goed fietsnetwerk

Deelprogramma		Goed fietsnetwerk				
	omschrijving	De fiets is een populair vervoermiddel. Daarom willen we fietsers een goed regionaal fietsnetwerk bieden. Waar je ook fietst, je moet snel op een route zijn die je naar dit netwerk leidt. Rijd je op dit netwerk, dan fiets je snel, comfortabel direct en veilig naar je bestemming. De economische topbestemmingen van onze regio zijn goed ontsloten vanaf het fietsnetwerk. Net als de 'mobiliteitshubs' waar de fietser overstapt op een ander vervoermiddel.				
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • In het regionaal fietsnetwerk wijzen we snelfietsroutes en de belangrijkste toeleidende routes aan. • Regio en provincie bepalen samen welke snelfietsroutes passen binnen het plan. • Regio en provincie bepalen samen welke routes voorrang krijgen in de uitvoering. • We leggen fietsroutes aan van en naar mobiliteitshubs. • We realiseren schakels van het fietsnetwerk. 				
Financieel						
	Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget		€ 13.232.9956	€ 5.100.784	€ 5.458.284	€ 2.673.928

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

4.1.5. Subprogramma goed Openbaar Vervoer

Deelprogramma		goed Openbaar Vervoer			
	omschrijving	De Brainportregio is in de regio, landelijk en internationaal, goed verbonden met het spoor. Met Eindhoven CS als knoop tussen verschillende landen haakt de regio aan op het internationaal spoornet. Met 10 stations in de regio is de trein een interessant vervoersmiddel voor binnen- en buitenlandse reizigers. Per spoor reizen veel mensen prettig en snel naar een mobiliteitshub of eindbestemming. Het HOV-netwerk biedt hoogwaardig openbaar vervoer met de snelste doorstroming. Voor plekken en momenten waar een vaste dienstregeling niet mogelijk is zetten we flexibele bussen in. Ook ontstaan er nieuwe plannen voor buurtbussen, meerrijddiensten en deelauto's, opgezet door de markt of de samenleving. Met verschillende diensten bieden we een goed openbaar vervoernetwerk voor alle reizigers.			
	onderbouwing opname in RMP	• Eén samenhangend OV-systeem voor reizigers; Dit plan is een uitwerking van het zuidnederlandse bidbook voor het OV Toekomstbeeld 2040.			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 305.000,00	€ 128.500,00	€ 128.500,00	€ -

4.1.6. Subprogramma goed netwerk Multimodale Hubs

Deelprogramma		Goed netwerk Multimodale Hubs			
	omschrijving	De multimodale mobiliteitshubs combineren verschillende vervoersvormen tot een nieuw mobiliteitssysteem. De hubs zorgen voor een betere bereikbaarheid en indirect voor een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid. Reizigers gebruiken het vervoermiddel dat het beste past bij de drukte op de weg, de invloed op het milieu en de beschikbare parkeerplekken. Het overstappen binnen en tussen vervoerswijzen verloopt soepel. We zoeken ook voor goederentransport naar het slim combineren van mogelijkheden.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Op verschillende plaatsen wordt nagedacht over een netwerk van mobiliteitshubs. De Regionale Uitwerking OV-netwerk Zuid-Nederland en het MIRT-onderzoek Brainport zijn de basis voor een regionaal plan. Mobiliteitshubs zijn er in verschillende soorten en maten. Onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda en het Streefbeeld Mobiliteit is een totaal netwerk van hubs. Dus inclusief regionale en lokale hubs. • Om de verkeersdrukte bij ASML op De Run te verminderen, parkeren medewerkers op terreinen in de omgeving. Er zijn tijdelijke vergunningen verleend voor parkeerplaatsen bij Duynenwater in Eersel en op Trade Forum in Eindhoven. We kijken naar een verbreding van dit model voor andere locaties. • De gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel – De Mierden hebben een ambitieus plan gemaakt voor Mobiliteitshub De Kempen – A67. Dit project wordt meegenomen in de regionale studie mobiliteitshubs van de Bereikbaarheidsagenda 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 3.245.000	€ -	€ -	€ 800.000

4.2. Deelprogramma: Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem

		Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem		
Omschrijving	Het stap voor stap realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem . We gebruiken de bestaande infrastructuur op een slimme manier. Dat doen we door gebruik te maken van data. We investeren in pilots, nieuwe mobiliteitsideeën en blijvende gedragsverandering.			
Onderbouwing opname in RMP	Het programma is op te splitsen in: <ul style="list-style-type: none"> • Totaalaanpak Ruimtelijke Ordening en mobiliteit • Ander mobiliteitsgedrag • Nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken • Fietsstimuleringsprogramma • Verkeersmanagement • Mobiliteitsdata • Nieuwe logistieke ideeën Onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma hieronder nader omschreven.			
Wijze van prioritering	Op basis van de Regionale Mobiliteitsagenda. Hierbij is: Score 1. groot regionaal belang, vragen bijdrage. Score 2. regionaal belang, mooi als bijgedragen kan worden. Score 3. lokaal of regionaal belang, vragen geen bijdrage In het totaal financieel overzicht is alleen het totaal weer gegeven van de projecten met Score 1.			
Governance				
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk: Voorzitter Bereikbaarheidsagenda Antoinette Maas		Interim Ambtelijk: Ron Nohlmans, Marcel van den Elzen en Nelleke Knipscheer	
Team			stakeholders	
Penvoerder	Interim Ron Nohlmans, Marcel van den Elzen en Nelleke Knipscheer			
Totaal financieel overzicht strategielijn				
Overzicht sub-programma's score 1 projecten	Totale investering 2021	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
Totaal aanpak Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit	€ 80.000	€ 20.000	€ 80.000	
Ander mobiliteitsgedrag	€ 565.000	€ 250.000	€ 265.000	€ 50.000
Nieuwe mobiliteitsoplossingen	€ 945.000	€ 135.000	€ 135.000	€ 675.000
Fietsstimuleringsprogramma	€ 750.000	€ 25.000	€ 325.000	€ 300.000
Verkeersmanagement	€ 835.000	€ 50.000	€ 417.500	€ 367.500
Mobiliteitsdata	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000	
Nieuwe logistieke ideeën	€ 170.000	€ 75.000	€ 77.000	
Totaal	€ 3.695.000	€ 730.000	€ 1.474.500	€ 1.392.500
Kasritme	- Niet van toepassing, gaat alleen over 2021			

Wijze van beschikbaar stellen	Regio/gemeente met betrekking tot gemeentelijke bijdragen (<u>door regio in te vullen</u>) - Per project gefinancierd vanuit de gemeente begroting. Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (<u>door provincie in te vullen</u>) - Voor bijdrage op deelprogramma-niveau <ul style="list-style-type: none"> o Niet van toepassing - Voor bijdrage op project-niveau Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> ▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. ▪ Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling. ▪ De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. 	
Verantwoording		
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).	
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt.	
Kansrijke projecten - jaarschijf 2021		
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Budget (totaal) Indicatief	Planning
Zie bijlage	Zie bijlage	o 2021

4.2.1. Subprogramma totaal aanpak Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

Deelprogramma		Totaalaanpak Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit			
	omschrijving	Bij ruimtelijk beleid kijken we wat het mobiliteitssysteem nodig heeft om goed te werken. We brengen mogelijkheden en kansen in kaart. Een voorbeeld hiervan is het aanleggen van openbaar vervoer of fietspaden. We kiezen om dingen juist wel of niet te doen, omdat de mobiliteit dan juist wel of niet goed geregeld kan worden.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Verband tussen stedelijke ontwikkeling en mobiliteit bepalen. Dit wordt vastgelegd in het MIRT-onderzoek. • In het Streefbeeld Mobiliteit zoeken we naar mogelijkheden om het verband tussen Ruimtelijke Ordening en mobiliteit vorm te geven. 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 80.000	€ 20.000	€ 80.000	

4.2.2. Subprogramma ander mobiliteitsgedrag

Deelprogramma		Ander mobiliteitsgedrag			
	omschrijving	Een nieuw mobiliteitssysteem biedt reizigers veel voordelen, maar vraagt ook om verandering. Je kiest een vervoermiddel niet meer uit gewoonte maar wat past bij jouw situatie. Je reist flexibeler en bewuster. Door wat later van huis te gaan, een ander vervoermiddel te nemen of reizen via een andere route. Of je kiest er zelfs voor om helemaal niet te reizen. We begeleiden en overtuigen mensen om andere keuzes te maken. Werkgevers spelen hierin een belangrijke rol.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Ander reisgedrag aanmoedigen. • Bedrijven laten meedenken over hoe zij werknemers, bezoekers en logistiek kunnen sturen zodat het goed past binnen het mobiliteitssysteem. 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	Totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 565.000	€ 250.000	€ 265.000	€ 50.000

4.2.3. Subprogramma nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken

Deelprogramma		Nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken			
	omschrijving	De Brainportregio is goed in het ontwikkelen van nieuwe ideeën. We willen nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en in de praktijk toepassen. We stoppen energie in onderzoeksprojecten, bieden testfaciliteiten en passen oplossingen toe op straat. Daar wordt ons mobiliteitssysteem direct beter van. We gebruiken en dragen bij aan Brabant-brede 'shared services'. We werken samen op het gebied van data, gedragsverandering, minder overlast, 'mobility as a service', 'connected and automated driving', 'smart logistics' en regionaal verkeersmanagement.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Samen nieuwe mobiliteitsoplossingen ontwikkelen, testen en gebruiken. Door inhoudelijk en bestuurlijk samen te werken, kunnen we meer en sneller het doel bereiken. 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 945.000	€ 135.000	€ 135.000	€ 675.000

4.2.4. Subprogramma Fietsstimuleringsprogramma

Deelprogramma		Fietsstimuleringsprogramma			
	omschrijving	Ons doel is om meer fietsers snel en veilig te laten fietsen in de regio. Dat doen we door het bieden van een goed fietspadennet en andere fietsvoorzieningen. We moedigen mensen aan om meer gebruik te maken van de fiets. Dit doen we samen met overheden, bedrijven en scholen			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Het verder uitwerken van de werkgeversaanpak voor en door de regio en de provincie. Dit leggen we vast in de Smart Mobility Krachtenbundeling; • Bij de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen moedigen we fietsgebruik aan 			

			met een campagne; • De regio maakt een regionaal fietsbeleid.			
Financieel						
	Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget		€ 750.000	€ 25.000	€ 325.000	€ 300.000

4.2.5. Subprogramma verkeersmanagement

Deelprogramma		verkeersmanagement				
	omschrijving		Achter de schermen houden we onze wegen altijd in de gaten. We grijpen in als er iets gebeurt of dreigt te gebeuren dat de doorstroming of veiligheid in gevaar brengt. We werken samen en gebruiken nieuwe technieken. We verbeteren het verkeersmanagementsysteem steeds. Dat kan omdat de communicatie met voertuigen en reiziger steeds beter is. Zowel voor als tijdens de reis.			
	onderbouwing opname in RMP		<ul style="list-style-type: none"> • Een verkeersmanagementbeleid maken in de regio; • In het programma SmartwayZ.NL werken regionale wegbeheerders samen aan verkeersmanagement 			
Financieel						
	Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget		€ 835.000	€ 50.000	€ 417.500	€ 367.500

4.2.6. Subprogramma mobiliteitsdata

Deelprogramma		Mobiliteitsdata				
	omschrijving		Samen mobiliteitsdata verzamelen onder leiding van de provincie. Dit is afgesproken in de 'Data Agenda Overheid' van Rijk, IPO en VNG.			
	onderbouwing opname in RMP		<ul style="list-style-type: none"> • Duidelijk maken van de afspraken: <ul style="list-style-type: none"> o Organisatie ligt bij de provincie. De regio is vertegenwoordigd in Kennisteam Mobiliteitsinformatie; o Samen reistijdinformatie verzamelen op basis van GPS-data; o Samen verkeersveiligheidsinformatie gebruiken op basis van de Safety Performance Indicatoren (het SPI-kompas); o Samen een telprogramma maken; o Samenwerken aan een centraal dataportaal; o Samen onderzoeken hoe we items uit de Data Top 15 door gemeenten kunnen inwinnen; • Verder uitwerken van dataverzameling in de Krachtenbundeling Smart Mobility. 			
Financieel						
	Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget		€ 350.000,00	€ 175.000,00	€ 175.000,00	

4.2.7. Subprogramma Nieuwe logistieke ideeën

Deelprogramma		nieuwe logistieke ideeën			
	omschrijving	Wij maken logistiek slimmer, sneller en schoner met nieuwe ideeën voor technologische ontwikkelingen en duurzaamheid. Slimme logistiek helpt bij een gezondere en prettigere leefomgeving. Door vrachtverkeer over slimme routes te leiden en het aanleggen van vrachtwagen parkeerlocaties is er zo min mogelijk overlast van goederenverkeer.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale afspraken maken over goederenvervoer 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 170.000,00	€ 75.000,00	€ 77.000,00	

4.3. Deelprogramma: Duurzaam maken van mobiliteit

		Duurzaam maken van mobiliteit		
Omschrijving	Het duurzaam maken van mobiliteit . We zorgen voor een schoon en stil mobiliteitssysteem waarmee je op een gezonde manier reist. We stimuleren het gebruik van 'schone' vervoersmiddelen en duurzame energie. In de leefomgeving is er geen overlast van het verkeer.			
Onderbouwing opname in RMP	Het programma is op te splitsen in: <ul style="list-style-type: none"> • Aanmoedigen Zero Emissie • Leefbaarheid centraal bij inrichting ruimte Onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma hieronder nader omschreven.			
Wijze van prioritering	Op basis van de Regionale Mobiliteitsagenda. Hierbij is: Score 1. groot regionaal belang, vragen bijdrage. Score 2. regionaal belang, mooi als bijgedragen kan worden. Score 3. lokaal of regionaal belang, vragen geen bijdrage In het totaal financieel overzicht is alleen het totaal weer gegeven van de projecten met Score 1.			
Governance				
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk: Voorzitter Bereikbaarheidsagenda Antoinette Maas		Interim Ambtelijk: Berry de Jong	
Team			stakeholders	
Penvoerder	Interim Berry de Jong			
Totaal financieel overzicht strategielijn				
Overzicht sub-programma's score 1 projecten	Totale investering 2021	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
Aanmoedigen Zero emissie	€ 20.000		€ 20.000	
Totaal	€ 20.000		€ 20.000	
Kasritme	- Niet van toepassing, gaat alleen over 2021			
Wijze van beschikbaar stellen	Regio/gemeente met betrekking tot gemeentelijke bijdragen (<u>door regio in te vullen</u>) <ul style="list-style-type: none"> - Per project gefinancierd vanuit de gemeente begroting. Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (<u>door provincie in te vullen</u>) <ul style="list-style-type: none"> - <i>Voor bijdrage op deelprogramma-niveau</i> <ul style="list-style-type: none"> o Niet van toepassing - <i>Voor bijdrage op project-niveau</i> <ul style="list-style-type: none"> Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> ▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. ▪ Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling. 			

	<ul style="list-style-type: none"> De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. 	
Verantwoording		
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).	
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt.	
Kansrijke projecten - jaarschijf 2021		
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Budget (totaal) Indicatief	Planning
Zie bijlage	Zie bijlage	o 2021

4.3.1. Subprogramma Aanmoedigen Zero emissie

Deelprogramma		aanmoedigen Zero emissie			
	omschrijving	De uitstoot van voertuigen moet naar nul ('zero-emissie'). Het mobiliteitssysteem draagt daaraan bij door minder automobilititeit. Het Klimaatakkoord verwacht meer actie van de regio en de regiogemeenten: bijdragen aan de vervanging van voertuigen en, in aanloop daarnaartoe, het stimuleren van een zuinige rijstijl. De regionale energiestrategie (RES) verwijst hiervoor naar de regionale samenwerking voor mobiliteit.			
	onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> Samen de afspraken uit het Klimaatakkoord duidelijk maken in een actieprogramma 			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 20.000,00		€ 20.000,00	

4.4. Deelprogramma: Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit

		Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit		
Omschrijving		Het zo veilig mogelijk maken van mobiliteit voor de verkeersdeelnemers én de inwoners en bezoekers van de regio. In de Metropoolregio streven gemeenten en provincie naar 0 verkeersdoden.		
Onderbouwing opname in RMP		Het programma is op te splitsen in: <ul style="list-style-type: none"> • Veilig verkeersgedrag • Verkeersveiligheid infra Onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma hieronder nader omschreven.		
Wijze van prioritering		Op basis van de Regionale Mobiliteitsagenda. Hierbij is: Score 1. groot regionaal belang, vragen bijdrage. Score 2. regionaal belang, mooi als bijgedragen kan worden. Score 3. lokaal of regionaal belang, vragen geen bijdrage In het totaal financieel overzicht is alleen het totaal weer gegeven van de projecten met Score 1.		
Governance				
Trekker deelprogramma		Bestuurlijk: Helm Verhees	Interim Ambtelijk: Berry de Jong	
Team		Gedrag: Paul Konings (Veldhoven), Marieke Hoogendoorn (Eindhoven), Marvin Brust (PNB), Berry de Jong (MRE)	stakeholders	
Penvoerder		Interim Berry de Jong		
Totaal financieel overzicht strategielijn				
Overzicht sub-programma's score 1 projecten	Totale investering 2021	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
Veilig verkeersgedrag	€ 1.106.386	€ 873.109	€ 233.277	€ -
Verkeersveiligheid infra	€ 11.614.541	€ 3.146.270	€ 6.096.271	€ 600.000
Totaal	€ 12.720.927	€ 4.019.379	€ 6.329.548	€ 600.000
Kasritme	- Niet van toepassing, gaat alleen over 2021			
Wijze van beschikbaar stellen	Regio/gemeente met betrekking tot gemeentelijke bijdragen (<u>door regio in te vullen</u>) <ul style="list-style-type: none"> - Per project gefinancierd vanuit de gemeente begroting. Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (<u>door provincie in te vullen</u>) <ul style="list-style-type: none"> - Voor bijdrage op deelprogramma-niveau <ul style="list-style-type: none"> o Niet van toepassing - Voor bijdrage op project-niveau <ul style="list-style-type: none"> Regio en provincie spreken af: <ul style="list-style-type: none"> ▪ De provinciale bijdragen in 2021 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. 			

	<ul style="list-style-type: none"> Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling. De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. 	
Verantwoording		
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).	
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt.	
Kansrijke projecten - jaarschijf 2021		
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Budget (totaal) <i>Indicatief</i>	Planning
Zie bijlage	Zie bijlage	o 2021

4.4.1. Subprogramma Veilig verkeersgedrag

Deelprogramma		veilig verkeersgedrag			
omschrijving		Op basis van provinciale, regionale en lokale risico-analyses werken we aan een veilig gedrag van de verkeersdeelnemers met verkeerseducatie, communicatie en voorlichting) en (innovatieve) verkeershandhaving			
onderbouwing opname in RMP		In RMA is opgenomen dat we gedragsbeïnvloeding in samenhang en in samenwerking oppakken met een risico- en datagestuurde aanpak.			
wijze van prioritering		Toetsing van de gedragsgerichte verkeersveiligheidsprojecten op basis van de risico-analyses was nog niet mogelijk. Continuïteit staat nu centraal. Door gemeenten aangedragen lokale programma's (verkeersgedrag uitvoeringsprogramma, VUP's) zijn met de hoogste prioriteit opgenomen. 1. groot regionaal belang, vragen bijdrage. 2. regionaal belang, mooi als bijgedragen kan worden. 3. lokaal of regionaal belang, vragen geen bijdrage			
Financieel					
Totaal score 1 projecten		totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
budget		€ 1.106.386,00	€ 873.108,80	€ 233.277,20	€ -

4.4.2. Subprogramma Verkeersveiligheid infra

Deelprogramma		verkeersveiligheid infra
omschrijving		We pakken de verkeersonveiligheid planmatig aan in het regionale verkeersveiligheidsplan met een risico- en datagestuurde aanpak. Centraal staan het gedrag, met verkeerseducatie, communicatie en voorlichting), een duurzaam veilige inrichting en een aanpak van verkeersonveilige locaties, technische innovatie en, samen met de politie, (innovatieve) verkeershandhaving.
onderbouwing opname in RMP		• Uitwerken van onderzoek in een regionaal verkeersveiligheidsprogramma en actieplan

METROPOOL REGIO EINDHOVEN

		• Verkeersveiligheid op de politieke agenda houden. Dit doen we door problemen te laten zien en gemeenten handelingsperspectief geven.			
Financieel					
	Totaal score 1 projecten	totaal	bijdrage provincie	bijdrage gemeenten/regio	bijdrage derden
	budget	€ 18.490.541,00	€ 3.634.270,50	€ 7.334.270,50	€ 7.402.000,00

Bijlage 1: Gehanteerde uitgangspunten voor het RMP 2021

Voorwaarden en uitgangspunten

- a) In het RMP 2021 worden projecten geplaatst in een van de (deel). Projecten die niet kunnen worden geplaatst in één van de deelprogramma's, worden niet opgenomen in het RMP;
- b) Er worden uitsluitend projecten opgenomen die met grote zekerheid in 2021 worden uitgevoerd of tenminste starten;
- c) Projecten die onderdeel zijn van een totaalpakket/programma waarvoor is afgesproken dat er naast de (eerder) afgesproken programmabijdrage geen bijdrage van de provincie mogelijk is, worden niet opgenomen in het RMP;
- d) Er worden alleen concrete projecten of programma's bestaande uit concrete projecten opgenomen in het RMP;
- e) Er wordt gezocht naar cofinanciering;
- f) Waar cofinanciering door derden mogelijk is, ligt de verantwoordelijkheid voor het concretiseren van deze bijdrage bij de initiatiefnemer van het project;
- g) Samenwerking wordt gestimuleerd. Projecten, denk aan experimenten en voorbeeldprojecten, die deel zouden kunnen uitmaken van een regionale of provinciale aanpak maar solitair worden uitgevoerd, krijgen een lagere prioriteit;
- h) Voor projecten die deels buiten de regio spelen, wordt duidelijk vermeld welke bijdrage andere partners leveren. Bij de projectkosten wordt het deel opgenomen dat voor rekening van de regionale partner(s) komt.
- i) Projecten waarvoor een subsidie vanuit het Bereikbaarheidsakkoord wordt ontvangen, kunnen opgenomen worden in het RMP. De op te nemen (voor een bijdrage in aanmerking komende) projectkosten zijn de kosten voor het project na aftrek van de bijdrage uit het Bereikbaarheidsakkoord.
- j) Onderzoeksprojecten en studies komen in aanmerking als het gaat om:
 - het formuleren van regionaal beleid;
 - onderdelen van de Bereikbaarheidsagenda waarvan door het Poho is aangegeven dat deze van belang zijn voor de bereikbaarheid van de gehele regio (bijvoorbeeld de 5 deelprojecten die over de Bundelroutes gaan).

Waardering algemeen

- k) De RMA is gebaseerd op de Bereikbaarheidsagenda van de Metropoolregio Eindhoven. Projecten die zijn opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda, krijgen daarom de score 1. Als er een scopewijziging heeft plaatsgevonden, wordt het project opnieuw beoordeeld;
- l) Projecten die binnen de Krachtenbundeling Smart Mobility kunnen vallen, worden ook opgenomen in het RMP met prioriteit 1. Kantekening daarbij is dat financiering van deze projecten in principe gaat via het Programma van Krachtenbundeling Smart Mobility. Omdat de Krachtenbundeling Smart Mobility nu nog niet concreet ingevuld is, wordt er nu vanuit gegaan dat financiering vanuit het RMP 2021 nodig is;
- m) Projecten waarvoor eerder met de provincie is afgesproken dat ze volgens de oude regeling, krijgen score 1. Dit geldt bijvoorbeeld voor de maatregelen uit het gebiedsakkoord N69.
- n) Projecten die in aanmerking komen voor score 1 en waarvoor de financiering al elders is geregeld, worden opgenomen in het RMP met de opmerking dat de financiering al geregeld is.

Verkeersveiligheid mensgericht

- o) Mensgerichte verkeersmaatregelen moeten in principe passen in de risicogerichte aanpak. Omdat het toetsingskader (de risicoanalyse en de uitvoeringsagenda van de gemeenten en de regio) niet tijdig gereed zijn en we samenwerkingspartners (bijvoorbeeld scholen, VVN) duidelijkheid willen geven, wordt voor de projecten van 2021 hier nog niet op getoetst. Er wordt vanuit gegaan dat gemeenten op een verantwoorde wijze een lokaal maatregelenpakket samenstellen en daarbij gebruik maken van de beschikbare kennis.
- p) Voor de verdeling van de kosten gaan we uit van een bijdrage van de gemeenten van 20% en van de provincie 80%. Zonder eigen bijdrage van de gemeente, wordt een lokaal maatregelenpakket niet opgenomen in het RMP.

Verkeersveiligheid infrastructuur

- q) Aanpassingen aan de infrastructuur met als belangrijkste doel het verbeteren van de verkeersveiligheid, worden alleen opgenomen in het deelprogramma als de risicoanalyse volgens de SPV¹-methode de specifieke locatie aanwijst als risicolocatie. Gezien de hoge prioriteit van verkeersveiligheid, krijgt het project prioriteit 1.

De maatregelen zullen in de regel vallen onder één van de vijf maatregelcategorieën om het fundament op orde te krijgen:

- Verkeersveilige woonwijken (voetgangers en fietsers beschermen door goed ingerichte 30km/uur-wegen);
 - Veilige plaats fietsers op de weg (fietsers beschermen door hen te scheiden van gemotoriseerd verkeer op alle 50- en 80km/uur-wegen);
 - Fietsinfrastructuur veilig (fietsers behoeden voor ernstig letsel door een veilig ingerichte fietsinfrastructuur);
 - Veilig ingerichte 60- en 80km/uur-wegen (veilig verkeer buiten de bebouwde kom);
 - Effectieve verkeershandhaving (risico's op ongevallen verkleinen met een hogere, risicogestuurde controlekans).
- r) Projecten die zijn ingediend voor de Impulsregeling Verkeersveiligheid van het Rijk, kunnen worden opgenomen in het RMP. Het is nog onbekend wat de bijdrage van het Rijk is.

Slimme mobiliteit

- s) Innovatieve projecten krijgen score 1, onder de voorwaarde dat zij als regiobreed project kunnen worden beschouwd. Bij voorkeur worden deze projecten ondergebracht in een overkoepelend regionaal programma. Als er alleen een inhoudelijke relatie kan worden gelegd met regiobrede projecten van de Bereikbaarheidsagenda, dan krijgt het project score 2

Duurzaam

- t) Projecten die tot doel hebben het autoluw maken van een gebied met het belangrijkste doel het stimuleren van de mobiliteitstransitie, krijgen score 1. Als het project vooral tot doel heeft het verbeteren van de leefbaarheid, krijgt het een score 3, omdat dit wordt gezien als een lokale verantwoordelijkheid.
- u) Een herinrichting van een weg die wordt uitgevoerd omdat de verkeersfunctie van de weg is overgenomen door de een andere weg (afschalen), nemen we niet op in het RMP. Het is niet mogelijk om onderdelen van de herinrichting toe te delen aan doelstellingen van de RMA.

Robuust

- v) De regio heeft geen vastgesteld regionaal fietspadennet. Het opstellen van hiervan staat op de agenda voor 2021. In afwachting hiervan gaan we uit van het (niet formeel vastgesteld) fietspadennet dat is opgesteld in 2019. Alle fietsinfrastructuur die hierbinnen past, nemen we vooralsnog op.
- w) De herinrichting van een wegen na onderhoudswerkzaamheden, komt in aanmerking voor opname in het RMP als het een verbetering betreft ten opzichte van de oude situatie voor belangrijke fiets- of OV-routes. Alleen de kosten van die verbetering projectkosten voor het RMP.

¹ Strategisch Plan Verkeersveiligheid