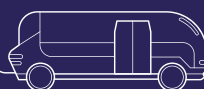


Slimmer op weg

Jaarprogramma
Brainport
Bereikbaar
2022



Het jaarprogramma Brainport Bereikbaar2022 is behandeld en vastgesteld in het portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit MRE (07-02-222) en in de programmaraad SmartwayZ.NL (10-03-2022).



Inhoud

1. Inleiding	4
2. De opgave en haar context	6
3. Ambities en doelen	10
4. Samenhang en uitvoering	14
5. De uitvoering in 2022	18
6. Monitoring en evaluatie	21
7. De organisatie	24
8. Financiën	26

1. Inleiding

Voor u ligt het jaarprogramma 2022 van Brainport Bereikbaar. In het uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar faciliteren en stimuleren we mobiliteitsoplossingen die beter, sneller, schoner en gezonder zijn. Geen beloftes voor de toekomst, maar resultaat op straat. Dat lukt ons niet alleen. We betrekken reizigers, werkgevers, onderwijsinstellingen en de logistieke sector. We werken samen met 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant en doen dit in opdracht van SmartwayZ.NL en ZO Slim Bereikbaar.

In het voorjaar 2020 is de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023 vastgesteld. Daarna is door het PoHo-MRE en de programmaraad SmartwayZ.NL besloten om een zelfstandige uitvoeringsorganisatie in te richten: Brainport Bereikbaar. De aanleiding hiervoor is meerledig:

- De uitvoeringskracht van lopende initiatieven "slimme mobiliteit" in de Brainportregio bundelen;
- De gebiedsgerichte aanpakken van de Bereikbaarheidsagenda Zuid-Oost Brabant en de Krachtenbundeling Smart Mobility van SmartwayZ.NL voor regiobrede projecten integreren in één operationeel, meerjarig uitvoeringsprogramma (vooralsnog voor 2021-2023);
- Versnippering tussen de diverse initiatieven en projecten opheffen, meer inhoudelijke samenhang aanbrengen tussen lopende en nieuwe projecten "slimme mobiliteit" en de uitvoeringskracht van de projecten vergroten. Met een duidelijke merknaam: Brainport Bereikbaar;
- Een herkenbare, professionele uitvoeringsorganisatie met eenduidige marketing en communicatie. De organisatie vormt dé ingang voor reizigers, overheden en stakeholders (werkgevers, dienstontwikkelaars, vervoerders en kennisinstellingen).



In Zuidoost-Brabant beginnen we zeker niet bij nul als het gaat om de samenwerking op het vlak van mobiliteit. Wel maakt Brainport Bereikbaar een versnelling in de mobiliteitstransitie mogelijk. De inhoudelijke samenhang tussen de projecten is daarbij de sleutel: We verleiden tot ander mobiliteitsgedrag en intensiveren de werkgeversaanpak. We ontwikkelen en zorgen voor een breed aanbod aan slimme mobiliteits- en vervoerdiensten. En we optimaliseren het gebruik van infrastructuur via onder andere slim verkeersmanagement en hubs. Naast de projecten in de bestaande portefeuille is Brainport Bereikbaar de komende jaren ook de landingsplaats voor nieuwe initiatieven vanuit de markt en samenleving.

Tijdshorizon

Brainport Bereikbaar is in het voorjaar van 2021 gestart met een jaarprogramma 2021 als werkkader. Als uitvoeringsprogramma volgen we de tijdshorizon van de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland, dus de periode tot en met 2023. Op dit moment hebben we een scherp beeld voor acties, organisatie en budgetten voor het uitvoeringsjaar 2022. In de Plannen van Aanpak (zie separate bijlage) en in de begroting (hoofdstuk 8) is ook een doorkijk gegeven voor 2023. Het programma

kent in de uitvoering nog veel onzekerheden. Dit maakt adaptief programmeren noodzakelijk. Om die reden werken we met een jaarlijkse actualisatie van het programma Brainport Bereikbaar. Dat neemt niet weg dat Brainport Bereikbaar bedoeld is als meerjarenprogramma dat ook na 2023 een vervolg krijgt. Projecten zijn al in gang gezet of worden komende jaren in gang gezet, maar lopen in veel gevallen ver na 2023 door (bijvoorbeeld de werkgeversaanpak). De effecten worden ook vaak pas na enkele jaren merkbaar.

Leeswijzer

Het Jaarprogramma 2022 biedt overzicht. In hoofdstuk 2 zoomen we kort in op de opgave en de context waarbinnen we werken. De ambities en doelen van Brainport Bereikbaar zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3. We hebben 10 uitgangspunten geformuleerd (hoofdstuk 4) die leidend zijn voor onze manier van werken. Wat we doen in de verschillende projecten staat in hoofdstuk 5. De output en outcome van de projecten volgen we gericht. In hoofdstuk 6, monitoring en evaluatie, staat beschreven hoe we monitoren wat de impact op straat is. Tot slot zoomen we in hoofdstuk 7 in op de inrichting van het programmabureau. Het Jaarprogramma sluiten we af met hoofdstuk 8, de financiën.



2. De opgave en haar context

De Brainportregio is één van de slimste regio's ter wereld. Door een combinatie van onderzoek, ondernemerschap en industrie is een regio ontstaan die niet alleen één van de mainports van de Nederlandse economie is, maar die ook internationaal tot de verbeelding spreekt. Bijdragen aan die concurrentiepositie is ons achterliggende doel.

2.1. De bereikbaarheids-opgave is groot

Brainport groeit qua bedrijvigheid, qua aantal banen. Daarmee zien we ook een toename van het woon-werkverkeer. De aantallen inwoners, studenten en kenniswerkers nemen in de regio toe. Zo ook de gedeelde behoefte om voorzieningen, groen en ontspanning vlot te kunnen bereiken. Of de behoefte van bedrijven om resources snel op de werkplek beschikbaar te hebben en producten snel te kunnen distribueren. Behoud van de regionale bereikbaarheid is van cruciaal belang om de regio aan de gang te houden. De High Tech Campus Eindhoven, de Automotive Campus Helmond, de Brainport Industries Campus, De Run zijn locaties die drijven op het samenkomen van denkers en doeners.

Het slim opvangen van de extra mobiliteitsbehoefte is dé grote uitdaging. Recente scans en analyses

maken nogmaals duidelijk dat de mobiliteitsgroei in de komende decennia in de Brainportregio enorm zal zijn. Een grote, langjarige mobiliteitstransitie is nodig om de groei van de automobilititeit te remmen en daarmee de regio bereikbaar te houden en de binnenstedelijke verdichting in de Brainport mogelijk te maken¹. Een conclusie uit het Mirt traject Brainport Verstedelijking en Bereikbaarheid 2040 is dat zelfs bij het doorvoeren van alle mogelijke maatregelen er in 2030 nog sprake is van aanzienlijke congestie.

De ervaringen met reizen tijdens de covid periode laten zien dat er enerzijds kansen zijn om met thuiswerken en spreiden de mobiliteitsdruk af te vlakken; tegelijkertijd zien we in perioden van versoepelingen in 2021 dat het oude reisgedrag – zonder extra maatregelen – weer snel terugkeert en stijgt naar het niveau van 2019.



2.2. Mobiliteitstransitie: Noodzaak en kansen op korte termijn

Brainport Bereikbaar levert een bijdrage aan de mobiliteitstransitie met een programma waarin beïnvloeding van reisgedrag en toepassing van innovatieve diensten centraal staan. Bij de start van het programma was de verwachting dat met maatregelen in de komende jaren de bereikbaarheid in 2023-2030 beter zou worden. Door de recente inzichten is het realistischer om uit te gaan van maatregelen die bijdragen aan het opvangen of afremmen van de mobiliteitsgroei.

Voor de reizigers

Een versnelling in de mobiliteitstransitie is nodig. Brainport Bereikbaar speelt met name in op kansen die zich op korte termijn voordoen voor structureel ander reisgedrag. Met innovatieve diensten, kleinschalige infrastructuur, gedragsinterventies en campagnes bedient Brainport Bereikbaar primair de inwoners van Zuidoost-Brabant. Die willen sneller en gemakkelijker van woon naar werk of van stad naar groen reizen of andersom.

Groei opvangen en mobiliteitsdruk verdelen

Bij de start van het programma lag de focus met name op innovaties en modal shift. Ervaringen tijdens de covid periode hebben de noodzaak versterkt om de focus te verleggen. De mobiliteitstransitie, waar we met het programma aan bijdragen, kan en moet als eerste zorgen voor een betere verdeling van de mobiliteitsdruk in de regio. Door een combinatie van:

- meer mijden: thuiswerken, hybride onderwijs e.d.
- meer spreiden: zowel in de spitsen als over de week.
- duurzamer reizen: toename modal shift met verschuiving naar meer duurzame modaliteiten.

Figuur 1: Procesambitie



¹ Rapportage Mobiliteitstransitie Brainport Eindhoven; verkenning eindbeeld en korte termijn.

2.3. Slimme mobiliteit: samenhang vanuit de 4-lagen benadering

Slimme mobiliteit is voor Brainport Bereikbaar een optelsom van gedrag, diensten en het optimaliseren van het gebruik van infrastructuur. De Raad voor de Leefomgeving & Infrastructuur heeft daarvoor in 2018 een lagenbenadering geïntroduceerd.

Dit zijn vrij vertaald de lagen of pijlers van het regionale mobiliteitssysteem:

- Verleiden tot ander mobiliteitsgedrag: thuiswerken, spits mijden, spits spreiden, werkgeversaanpak, enzovoorts;
- Slimme mobiliteitsdiensten aanbieden: stimuleringsacties zoals fiets/ebike-gebruik, Mobility as a Service, aanbod van deelmobiliteit;
- Vervoersdiensten op maat ontwikkelen: voor de korte termijn met name gericht op innovatieve flexconcepten, nieuwe vormen van collectief vervoer, optimalisatie OV en diensten voor de logistiek;
- Het verkeer leiden en het gemakkelijker maken voor weggebruikers via verkeersdiensten zoals intelligente verkeerslichten, groene golf, routinformatie, parkeerapps, enzovoorts.
- Optimaliseren van het gebruik van infrastructuur: van het aanpassen en inrichten van wegen, busbanen en fietspaden tot het faciliteren van slimme overstap met hubs met deelmobiliteit (regionaal en lokaal).

Figuur 2: De 4-lagen benadering.





2.4. Marketing & Communicatie

Alle diensten en producten die Brainport Bereikbaar ontwikkelt, moeten goed vermarkt worden. Ze moeten door reizigers goed gevonden en daarna gebruikt kunnen worden. Sterke inzet op marketing en communicatie is daarom een vereiste en draagt bij aan resultaat op straat.

De corporate communicatie vindt plaats vanuit het regieteam en in verbinding met de communicatieadviseurs van de partners (gemeenten, SmartwayZ.NL, etc.).

Door advieskracht centraal te organiseren, realiseren we impactvolle communicatie en bouwen we aan een sterk en herkenbaar merk. We werken op basis van een communicatiestrategie.

Voor de marketing van de producten en diensten wordt per project een marketingplan van aanpak opgesteld, waar nuttig in samenwerking en altijd met een regisserende rol vanuit het regieteam. Zo zijn we in staat om in te spelen op kansen en risico's in de pers en media en impact op straat te realiseren voor de reiziger.

3. Ambities en doelen

3.1. Ambitie en strategische doelen

Brainport Bereikbaar zet zich in om de regio slim bereikbaar te houden. Conform de langetermijnstrategie van SmartwayZ.NL² blijft de ambitie van het programma Brainport Bereikbaar: in 2030 maakt tenminste 50% van de reizigers in Zuidoost-Brabant structureel gebruik van nieuwe diensten.

Daarbij horen vier strategische doelen:

1. Werklocaties makkelijker en slimmer bereikbaar;
2. Stadscentra makkelijker en slimmer bereikbaar;
3. Slimme oplossingen voor de bereikbaarheid binnen de regio;
4. Slimme oplossingen voor corridors.

Voor de voorlopige planhorizon voor het programma houden we aan dat eind 2023 circa 16% van de reizigers in Brainport structureel gebruik maakt van de diensten en producten die door Brainport Bereikbaar zijn ontwikkeld en aangeboden. Deze inschatting is relatief hoog aangezien er uitgegaan is van een lineaire verdeling. In de praktijk zal in 2021-2023 het aantal gebruikers naar verwachting lager zijn dan 16% en in de periode daarna sneller toenemen.

3.2. SMART uitwerking

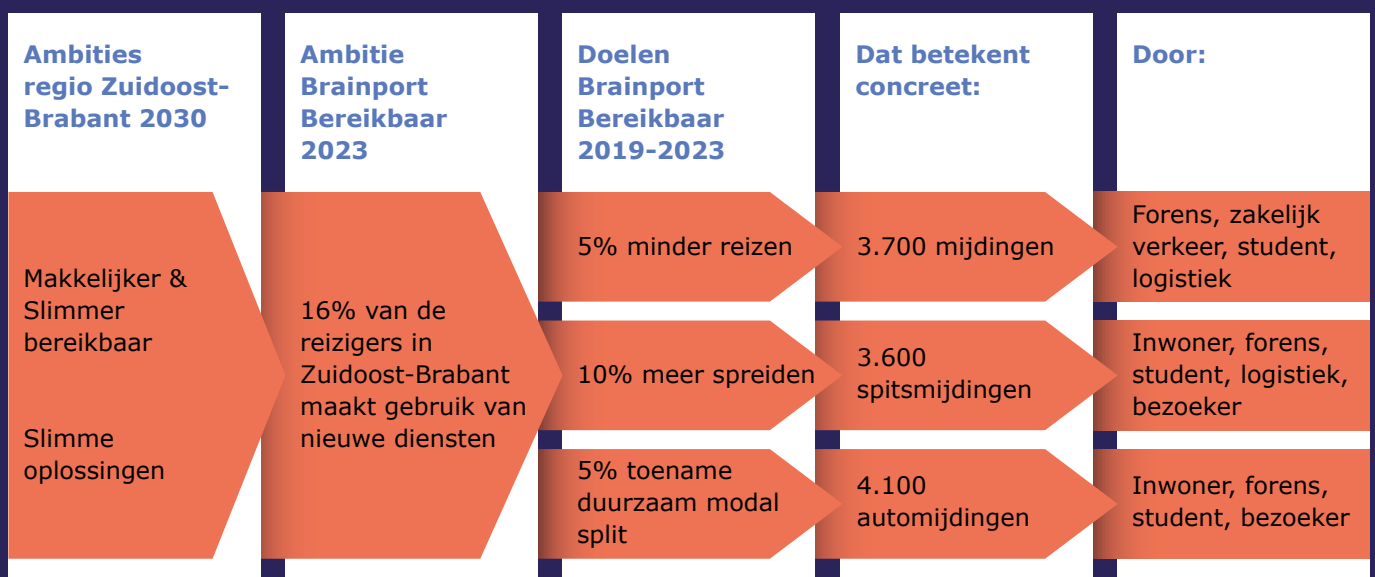
In het programmaplan en jaarprogramma 2021 voor Brainport Bereikbaar zijn de ambitie en strategische doelen uitgewerkt in kwalitatieve beschrijvingen. Het ontbrak tot nu toe aan een aantal operationele doelstellingen, met smart uitwerking, waarmee het programma op zijn beleidseffect (outcome) gemonitord kan worden. Op basis van de eerste ervaringen in de uitvoeringsprojecten en focus in het programma zijn de ambities in 3 operationele programmadoelen vertaald:

1. 5% minder reizen (meer thuis/verminderen van reisbewegingen);
2. 0% meer spreiden (afvlakken van de spits);
3. 5% toename duurzame modal split (minder autoritten).

De aangegeven percentages zijn een eerste inschatting. Bij de uitwerking van het monitoringsplan (hoofdstuk 6) en de 1-meting (resultaten 2021) zullen deze percentages nader onderbouwd en getoetst worden.

² Brainport Slim Bereikbaar; meerjarenprogramma gebiedsgerichte realisatie smart mobility in Zuidoost-Brabant 2021-2023.

Figuur 3: Ambitie en doelen





3.3. Koppeling projecten en doelen

De programmadoelen zijn gekoppeld aan de lopende projecten.

Figuur 4: Koppeling projecten en doelen

Projecten	Primaire doelgroep	16% gebruik slimme diensten	5% minder reizen/meer thuis	10% meer spreiden	5% meer duurzame modal split
Gedragsverandering	Inwoner, forens, student, bezoeker				
Werkgeversaangepak	Forens, zakelijk verkeer, bezoeker				
Collectief vervoer	Forens				
Innovatieve vervoersconcepten	Forens, student, bezoeker				
MaaS	Forens, inwoner				
Slimme logistiek	Logistiek				
C-ITS	Weggebruiker				
Slimmer fietsen	Forens, student, bezoeker				
Mobiliteitshubs	Forens				
Regionaal verkeersmanagement	Weggebruiker	Ondersteunend	Ondersteunend	Ondersteunend	Ondersteunend
Data	n.v.t.	Ondersteunend	Ondersteunend	Ondersteunend	Ondersteunend



3.4 Streefwaarden

Het gebruik van streefwaarden is voor ons een manier om een stip te zetten op de horizon. We leggen de lat hoog, maar zijn wel realistisch. Streefwaarden geven dus richting aan de inspanningen.

De eerder vastgestelde streefwaarden in het programmaplan Brainport Bereikbaar³ voor 2030 zijn:

- 50% van de reizigers maakt gebruik van slimme vervoers- en mobiliteitsdiensten;
- 30% van de reizigers rijdt niet meer in de spits met de eigen auto;
- De reistijd van personen- en logistiek vervoer is met 20% verbeterd;
- Het aantal gereden fietskilometers is met 20% toegenomen;
- Betrouwbaarheid van de reistijd (verschil geplande en actuele reistijd) is verbeterd met 25%;
- Het aantal parkeerplaatsen voor personen is met 10% gereduceerd;
- De gebruikerstevredenheid van slimme mobiliteitsgebruikers is 7,5 of hoger.

Per project is bepaald welke concrete indicatoren we gebruiken om de outcome te meten. De eerder vastgestelde streefwaarden voor 2030 hebben we op projectniveau vertaald. Het referentiejaar daarbij is 2019. In 2023 bouwen we een peilmoment in. De aanvullingen op deze streefwaarden zijn ontleend aan referenties uit andere projecten en programma's en op basis van de expertise van de BB-projectleiders.

³ Brainport Slim Bereikbaar (2021). Meerjarenprogramma gebieds-gerichte realisatie smart mobility in Zuidoost-Brabant 2021-2023 (pag.10 streefwaarden).

4. Samenhang en uitvoering

In het programmaplan van Brainport Bereikbaar zijn tien uitgangspunten geformuleerd. Deze geven richting aan het programma en zijn een leidraad voor alles wat we doen. Doen we de goede dingen en doen we de dingen goed?

- 1.** Het programma is gericht op slimme mobiliteitsoplossingen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren;
- 2.** Wanneer 'slim' hand in hand gaat met duurzaamheid, leefbaarheid en/of veiligheid is dat een pré;
- 3.** De aanleg van fysieke infrastructuur wordt in beginsel niet gefinancierd vanuit het programma (bijv. aanleg doorfietsroutes). De afstemming en regie op de uitvoering van (kleinschalige) infraprojecten valt wel binnen de scope (bijv. realisatie mobiliteitshubs, afstemming fietsstimulering-aanleg fietsroutes-fietscampagnes);
- 4.** De projecten dragen bij aan de strategische programmadoelen die zijn geconcretiseerd. Elk project moet impact hebben op 1 of meer van de programmadoelen;
- 5.** We denken en doen alles vanuit de triple helix: de samenwerking van overheden, kenniswereld en bedrijfsleven is juist in Zuidoost-Brabant krachtig én een marktkans. Daarnaast betrekken we de diverse reizigersgroepen rechtstreeks via de gedrags- en werkgeversaanpak;
- 6.** We maken optimaal gebruik van nieuwe technologie en datatoepassingen, brengen innovaties in praktijk en zorgen voor zichtbaarheid op straat;
- 7.** We werken volgens de lagenbenadering: verleiden tot ander mobiliteitsgedrag, slimme diensten aanbieden (mobiliteit, vervoer, verkeer), optimaal gebruik maken van bestaande infrastructuur en gericht aanleggen van (kleinschalige) infrastructuur (mobiliteitshubs, fietsroutes) (zie ook hoofdstuk 2.3);
- 8.** Reizigers en vervoerders moeten kunnen kiezen en combineren: we dragen bij aan multi-mobiliteit, aan slimme mobiliteitshubs (regionaal, lokaal) en andere maatwerkoplossingen;
- 9.** Het programma is adaptief en we spelen maximaal in op initiatieven vanuit markt en samenleving. Ook anticiperen we direct op veranderd werk- en reisgedrag als gevolg van de covid crisis;
- 10.** Het programma draagt bij aan reizigersgemak en bereikbaarheid in de hele regio; pilots en praktijken die goed werken worden zoveel mogelijk opgeschaald. Verder omarmen we projecten die impact hebben op de doelen, die communicatief zijn en waar de energie van ondernemers op zit.



4.1. Leerpunten opstartfase

De eerste 9 maanden van het Programma Brainport Bereikbaar hebben een aantal leerpunten opgeleverd. Deze nemen we mee in 2022:

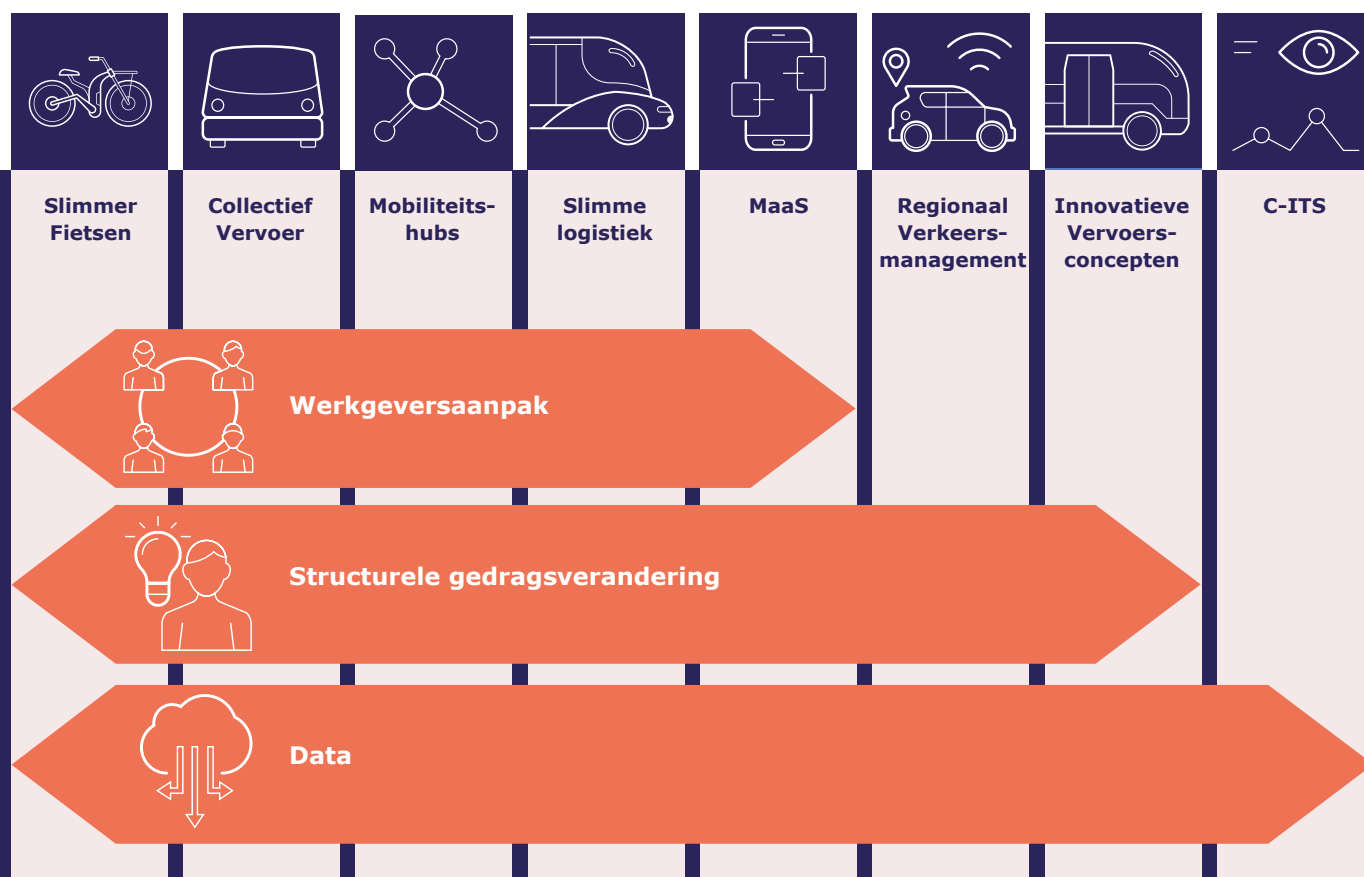
- We trekken de projecten uit 2021 in 2022-2023 door met nog meer uitvoeringsgerichtheid;
- Belangrijk is het besef dat het programma wordt uitgevoerd als krachtenbundeling vanuit twee gremia (PoHo-mobiliteit MRE en Programmaraad SmartwayZ.NL);
- Het programma is opgezet als uitvoeringsprogramma. De investering moet leiden tot zichtbare en herkenbare resultaten voor inwoners en reizigers op straat;
- De eerste uitkomsten van de projecten moeten sneller opgeschaald en verbonden worden met behoeften in de 21 regiogemeenten;

- Daarnaast moeten we de wisselwerking intensiveren tussen projecten en kennis vanuit de shared services van SmartwayZ.NL;
- De toets over de uitvoeringsrijpheid van een project bij overdracht naar een uitvoeringsorganisatie kan verbeteren. Zolang het beleid en papier maken is, is het beter een project niet over te dragen. Pas als buiten op straat iets zichtbaar wordt, kan effect gemeten gaan worden.

4.2. Inhoudelijke samenwerking versterken

De programmabrede aanpakken (gedragsbeïnvloeding, werkgeversaanpak en data) moeten zorgen voor extra verbindingen tussen de individuele projecten.

Figuur 5: Verbinding op inhoud



4.3. Bereikbaarheidsdeals

Maatregelen en toepassingen van producten landen op werklocaties, stadscentra, corridors en/of subregio's en hebben daar effect. In bereikbaarheidsdeals tussen overheden en werkgevers worden afspraken gemaakt over de inzet en het gebruik van verschillende producten en diensten. Waar nodig aangevuld met afspraken over inframaatregelen voor de korte termijn. Deze deals hebben minimaal een looptijd tot eind 2023.

Bereikbaarheidsdeals leveren meerwaarde op voor zowel overheden en werkgevers, maar vooral voor de reizigers. De inhoud van een deal omvat:

- Systematische mobiliteitsscan bij een werkgever of

groep van werkgevers;

- Gezamenlijke uitvoeringsagenda (korte termijn) en afspraken inframaatregelen (middellange termijn);
- Gezamenlijk investeren in uitvoeringsacties (menskracht, financiën en communicatie) zoals structureel meer thuiswerken, inzet fietsstimulering, realisatie mobiliteitshubs of toepassing MaaS;
- Gezamenlijke monitoring, voortgangsbewaking en benchmarking.

In 2021 is gestart met bereikbaarheidsdeals voor stadscentrum Eindhoven, corridors Eindhoven Noordwest, Randweg A2 en A67 en subregio's De Kempen en Oost.



4.3. Innovatie als ontwikkelmotor

Flexibiliteit en innovatie is kenmerkend voor ons programma. Ideeën die buiten de scope van het programma vallen, kunnen alsnog een plek krijgen. Dat doen we met:

- Gerichte ontwikkelaars in het regieteam van Brainport Bereikbaar. In 2022 werken zij aan de opzet van een netwerk van lokale mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Start-ups vanuit Mobility Lab bieden we ruimte;
- Tussenresultaten uit het project Innovatieve Vervoerconcepten schalen we waar mogelijk op van lokaal naar regionaal niveau als dit aansluit op de behoeften van de subregio's of corridors;
- We gaan actief op zoek naar toepassingsmogelijkheden van innovaties uit de shared services van SmartwayZ.NL. Voor gedragsverandering, werkgeversaanpak en slimme logistiek zijn die verbindingen al goed gelegd. Maar kansen zijn er bijvoorbeeld nog op het gebied van verkeersmanagement en data.



5. De uitvoering in 2022

5.1. De kernprojecten

De scope van Brainport Bereikbaar omvat het geheel van producten, resultaten en baten dat moet worden geleverd. Dat is in het Meerjarenprogramma weergegeven als projecten op de pijlers gedrag, diensten en infrastructuur in de gebieden werklocaties, stadscentra, regio en corridors. In die matrix waren bij de start van het Programma (april 2021) 11 uitvoeringsprojecten gedefinieerd.

Voor Brainport Bereikbaar was 2021 een opstartjaar. Inhoudelijk, organisatorisch en financieel is er meer samenhang aangebracht. Voor de resultaten hiervan verwijzen we naar de achtergrondinformatie, zoals de plannen van aanpak en kwartaalrapportages. Alle 11 projecten worden in 2022 gecontinueerd met aanscherpingen.



Gedragsverandering

In lijn met de uitvoeringsstrategie gedragsverandering (oplevering januari 2022) worden gerichte interventies uitgevoerd. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in diverse doelgroepen (o.a. forensen, bezoekers, scholieren) en worden specifieke gedragscampagnes ingezet ter ondersteuning van de uit te voeren gedragsmaatregelen. Daarnaast worden vanuit de strategie ook gerichte gedragsinterventies uitgevoerd in andere projecten.



Werkgeversaankpak

Diverse mobiliteitsmakelaars zijn samen met de communitymanagers van Brabant Mobiliteitsnetwerk aan de slag met werkgevers. Naast de mobiliteitsscans, een toolbox en de diverse activiteiten in de communities, worden bereikbaarheidsdeals gesloten (o.a. Eindhoven Noordwest, Eindhoven Centrum, A67 en De Kempen).



Collectief Vervoer

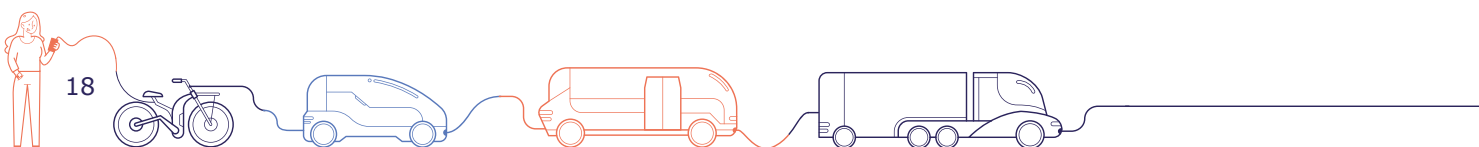
In 2022 worden de proefritten Collectief Vervoer op drie deeltrajecten voortgezet. Dit wordt vervolgd met een grootschalige pilot en uiteindelijk regiobreed gebruik van deze nieuwe vervoersdienst. Tevens worden de verkenningen op twee andere deeltrajecten voortgezet en mogelijk ook al in pilotvorm uitgerold.

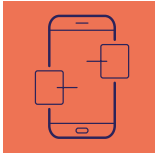


Innovatieve Vervoersconcepten

In 2022 worden drie deelprojecten doorontwikkeld, uitgetest en waar mogelijk uitgerold in delen van de Brainportregio. Het heeft onze prioriteit om in 2022-2023 te zorgen voor toepassingen en opschaling naar andere gemeenten in de regio. De projecten:

- In Fabulos phase X rijden CCAM shuttles in living lab area Automotive Campus, Brainport Smart District en omgeving en creëren we awareness bij inwoners, werknemers (en bezoekers) van de Brainportregio over deze nieuwe vervoersconcepten;
- Onder de naam Flexconcept voeren we voor eind 2023 2-3 praktijkproeven uit die leiden tot uitrolbare use-cases. Dit moet nieuwe vormen van deeltaxi-vervoer opleveren als onderdeel van MaaS-aanbod in de Brainportregio;
- In het project F'kes meerijden plaatsen we in 2022 op 6 locaties in de Kempen op straat een 'liftzuil' (zodra en waar mogelijk inclusief mobiliteitsdiensten).





Mobility As A Service (MaaS)

Een belangrijk regiobreed project is de doorontwikkeling en regionale opschaling van MaaS. Niet alleen de toepassing van één of meer MaaS-apps, maar vooral het systematisch aanbieden van diverse vormen van mobiliteitsdiensten met plannen-boeken-betalen. De uitvoering van de nationale MaaS-pilot en de opschaling van MaaS in de regio staan vanaf 2022 beide onder regie van Brainport Bereikbaar.



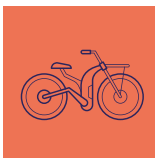
Coöperatieve intelligente transportsystemen (C-ITS)

Met de komst van steeds meer intelligente verkeersregelininstallaties (I-VRI's) nemen de mogelijkheden van slim (bij)sturen met inzet van verkeersmanagement aanzienlijk toe. Daarbij bieden de lopende introductie van Intelligent Speed Assistance (ISA) en de ontwikkeling van Slim Sturen eveneens eveneens kansen om verkeersstromen te beïnvloeden.



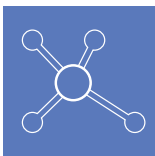
Slimme Logistiek

Naast acties gericht op bouwlogistiek wordt ook ingezet op facilitaire logistiek (hubs, bundeling stromen), CTC-diensten, verhoging van beladingsgraden bij bedrijven en een modal shift.



Slimmer fietsen

Fietsstimulering en fietscampagnes krijgen hoge prioriteit in 2022-2023. Brainport Bereikbaar zet ook in op afstemming en de integrale regie op het gehele fietsdossier met het fietsteam-MRE dat zich richt op het realiseren van regiobrede fietsinfra/snelfoutes.



Regionale en lokale hubs

In de regio zijn zes regionale hubs in ontwikkeling c.q. in voorbereiding. Deze hubs moeten de verkeersdruk op de Ring Eindhoven opvangen door automobilisten - vóórdat ze de Ring bereiken - op andere, collectieve en duurzamere vervoerswijzen over te laten stappen. Als voeding van die regionale hubs, maar ook voor regulier openbaar vervoer, kunnen lokale hubs met specifiek aanbod van deelmobiliteit of OV functioneren. Een snel te vinden, prettige en snelle overstap is een voorwaarde om reizigers hiertoe te kunnen verleiden.



Regionaal verkeersmanagement

Het monitoren maar liever nog sturen van verkeersstromen in, uit en door de regio kan een aanzienlijke positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid. Wegbeheerders moeten daartoe beter samenwerken op basis van verbeterde actuele datalevering en -uitwisseling. Een verkenning naar die optimalisatie zal worden uitgevoerd in de eerste helft van 2022. Dit moet een duidelijke uitvoeringsstrategie voor regionaal verkeersmanagement opleveren.



Data

Data zijn een onmisbare voedingsbron voor slimme mobiliteit. Met een goede databasis kunnen de bereikbaarheids- en veiligheidsknelpunten worden aangepakt. Zo kan de weggebruiker onderweg maximaal profiteren van slimme en innovatieve diensten. Daarnaast zijn data uiteraard ook essentieel voor de monitoringsopgave.

5.2. Programmascope: verbreding en afstemming

Corridors A2 en A67

Vanaf de start van Brainport Bereikbaar is de Randweg A2 als corridor in scope. Concreet betekent dat, dat de producten en diensten van de projecten Werkgeversaankpak en Regionale hubs worden ingebed in het corridorproject Randweg A2. In de loop van 2021 is de corridor A67 daarbij gekomen. Deze heeft een eigen financiering vanuit het Rijk. In 2022-2023 zet Brainport Bereikbaar ook op deze corridor producten en diensten in. In ieder geval gaat het om de projecten Structurele Gedragsverandering, Werkgeversaankpak en Regionale hubs en mogelijk ook Collectief vervoer, opschaling MaaS en Slimmer fietsen.

Netwerk van hubs

Initieel lag de focus van Brainport Bereikbaar uitsluitend op de zes regionale hubs. In 2021 is het voorwerk verricht om lokale hubs daaraan toe te voegen. Alle lopende initiatieven zijn geïnventariseerd en een gerichte uitvoeringsstrategie wordt opgesteld in de eerste helft van 2022. Zo kunnen we werken aan een integraal en geïntegreerd netwerk van hubs. In 2022 en 2023 zal dit als separaat deelproject worden uitgevoerd.

Onderwijsaanpak

Diverse MBO- en hogeronderwijsinstellingen in Eindhoven en Helmond zetten zich in om het reisgedrag van hun medewerkers te verduurzamen. In het kader van corona is ook het gesprek over reisgedrag van studenten meer op gang gekomen. De gesprekken focusten zich daarbij vooral op het spreiden van reizigers in het openbaar vervoer door het spreiden van lestijden.

Onderwijsinstellingen, vervoerders en overheden willen het gesprek echter graag breder voeren en zich richten op medewerkers én studenten. Door een integrale kijk op alle reizigers in de Brainportregio kan slim en efficiënt worden ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid. Een parallel met de werkgeversaankpak is dan ook gemakkelijk gemaakt. Denk aan fietsstimulering, het maken van afspraken over parkeerbeleid of werken en leren op afstand, et cetera. Samenwerking is hierbij essentieel: met de onderwijsinstellingen, medewerkers, studenten, vervoerders, omliggende bedrijven en overheden.

Brainport Bereikbaar wil een rol spelen in de verdere opzet en uitwerking van deze samenwerking en een regierol invullen voor de onderwijsaanpak in de Brainportregio.

Regierol fiets

Het project Slimmer fietsen richt zich volledig op de pijlers gedrag en diensten, niet op de infrastructuur. Voor de effectiviteit van de inspanningen is het van groot belang om nadrukkelijk de verbinding te zoeken met infrastructurele projecten voor fietsen. Die projecten maken deel uit van andere aanpakken zoals de A2 Randweg, Maatregelenpakket De Run, maar ook de MRE-uitwerking voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. We zoeken de samenwerking met deze organisaties op. Brainport Bereikbaar kan hierin een regisserende rol op zich nemen.

MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid

In het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven en de behandeling van de resultaten in diverse regionale gremia, komen ook activiteiten voor die rechtstreeks te verbinden zijn met projecten binnen Brainport Bereikbaar. Denk bijvoorbeeld aan de werkgeversaankpak, hubs en (door)fietsroutes. Het lijkt efficiënt om de bestaande projecten waar nodig uit te breiden met activiteiten die worden afgesproken in het kader van de Mobiliteitstransitie Brainport Eindhoven (onderdeel van SmartwayZ.NL).

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Door de Metropoolregio Eindhoven en provincie Noord-Brabant is een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) 2022 opgebouwd. Daarin staan ook de projecten van Brainport Bereikbaar. Daarnaast staan in het RMP ook andere projecten die prima passen binnen de scope van Brainport Bereikbaar, daar minstens raakvlakken mee hebben maar soms zelfs ook overlappen. Brainport Bereikbaar staat open om ook die projecten onder haar hoede te nemen om de effectiviteit van alle inspanningen te optimaliseren.

We zetten in op het opbouwen en het onderhouden van verbinding en samenhang met andere programma's en activiteiten op gebied van slimme mobiliteit in de Brainport regio. We zien volop koppelkansen om de krachtenbundeling nog meer vorm en inhoud te geven dan tot nu al gedaan.



6. Monitoring en evaluatie

Een goede monitoring en evaluatie (M&E) stelt Brainport Bereikbaar in staat om het programma beter vorm te geven (de goede dingen doen) en efficiënter te werk te gaan (de dingen goed doen). Met M&E wordt inzicht gegeven in de realisatie van de doelen (monitoring) en de bijdrage die de projecten hieraan leveren (evaluatie). Monitoring en evaluatie gebeurt zowel vooraf (ex ante), tijdens (ex durante) als achteraf (ex post). Dit vindt plaats op het niveau van het programma, de gebieden en de projecten.

6.1. Verwachte effecten per project

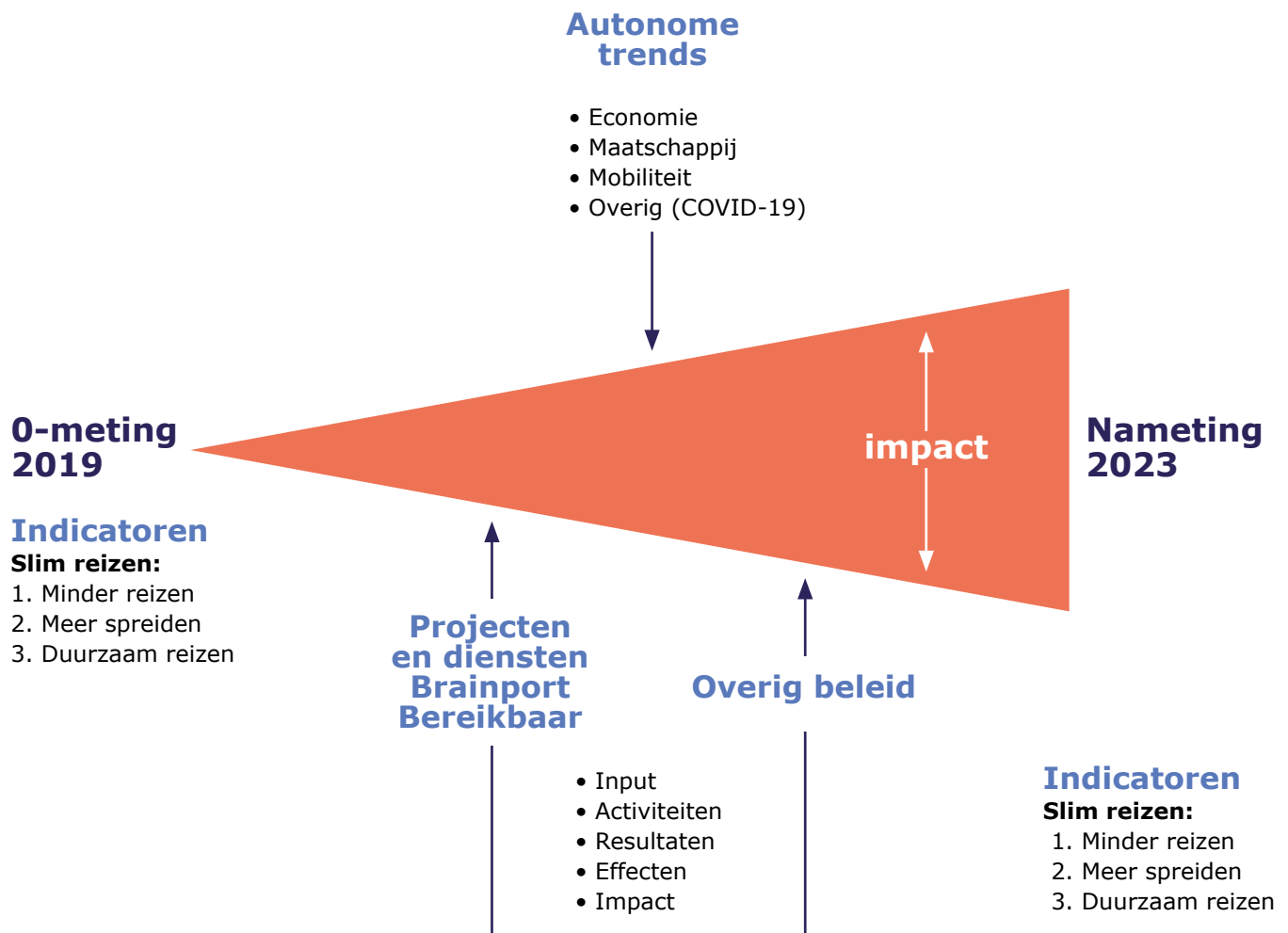
Elk project in het programma levert een bijdrage aan het behalen van de strategische doelen, operationele doelen en de streefwaarden. Hoe groot de bijdrage aan het doelbereik (outcome) bij benadering zal zijn, wordt - naast de te leveren prestaties (output)- bepaald bij de start van projecten. Op deze manier

wordt de verantwoordelijkheid voor het behalen van doelen ook bottom-up in de projecten verankerd zonder deze 'van bovenaf' op te leggen. De motivatie zit in elk afzonderlijk project, de optelsom in het programma. In het monitoringplan⁴ is de aanpak verder uitgewerkt en is per project het verwachte effect op de doelen op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt.

⁴ Monitoringplan Brainport Bereikbaar (werkdokument feb.2022).



Figuur 6: Autonome trends, resultaten en de impact



6.2. Van nulmeting tot impact

Projecten worden door ons gemonitord en we maken inzichtelijk wat de impact is van het totale programma. Gedurende de looptijd van het programma voeren we periodiek metingen en onderzoek uit en vergelijken de uitkomsten hiervan met de uitgangssituatie (0-meting). Dit doen we op twee manieren:

- Trendmonitoring:** Aan de hand van trendmonitoring brengen we de actuele situatie in beeld en krijgen we inzicht in de ontwikkelingen van de mobiliteit in de regio Zuidoost-Brabant. We updaten dit minstens jaarlijks via een dashboard (nog in ontwikkeling).
- Effectmeting:** Om de daadwerkelijke impact (en daarmee het beleidsmatige effect) van de projecten van Brainport Bereikbaar te bepalen, zetten we de autonome trends en de resultaten van de projecten tegen elkaar af. Ook deze resultaten worden gekoppeld aan het dashboard. Zo hebben we continu inzicht in de resultaten van Brainport Bereikbaar en eventuele sturingsmogelijkheden. Voor meer informatie over de opzet en uitvoering van de M&E verwijzen wij naar het Monitoringsplan Brainport Bereikbaar 2022-2023 (in ontwikkeling).



6.3. Werkwijze

De M&E coördinator verzorgt (in samenwerking met SmartwayZ.NL) de trendmonitoring. Daarnaast maakt de M&E coördinator met de projectleiders afspraken over de input, output en outcome van projecten en de monitoring in een meetplan. Aan het eind van elk project wordt een evaluatierapport opgesteld. Aan het einde van elk jaar worden alle projectevaluaties opgesteld en verzameld en tenslotte verwerkt in een programma-evaluatie ten behoeve van bijsturing, verantwoording en leren.



7. De organisatie

In 2021 is veel tijd geïnvesteerd in de bezetting en het operationeel krijgen van de programma-organisatie. Die staat nu als een huis.

Het programmabureau bestaat uit een compact regieteam onder leiding van de programmamanagers (duo) met daarin een financieel adviseur/programmasecretaris, communicatieadviseurs (duo), monitoring-adviseurs (duo), ontwikkelaars en een managementondersteuner. Daaromheen zit een groep van projectleiders die gericht zijn op het in samenhang uitvoeringsgereed maken en implementeren van producten en diensten. Daaronder valt ook o.a. de marketing en de monitoring op projectniveau.

Nu de organisatie staat zal het accent in 2022-2023 sterk verschuiven naar uitvoeringskracht in de projecten, meer samenhang en verbinding maken met stakeholders (werkgevers, 21 gemeenten) en reizigersgroepen (forensen, onderwijs, logistiek, sociaal-recreatief).

Governance

Het PoHo Mobiliteit Zuidoost-Brabant is formeel de bestuurlijk opdrachtgever en eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het Programma Brainport Bereikbaar 2021-2023. Daarbij treedt de voorzitter van het PoHo op als de bestuurlijke primaire opdrachtgever.

Ambtelijk opdrachtgever is de programmaleider Verkeer en Vervoer van de gemeente Eindhoven (penvoerder programma Brainport Bereikbaar). De dagelijkse aansturing is de verantwoordelijkheid van de programmamanagers van Brainport Bereikbaar. De strategische sturing vindt plaats door het PoHo Mobiliteit Zuidoost-Brabant en de programmaraad SmartwayZ.NL. Zij besluiten op hoofdlijnen over de doelen, ambities en de inzet van financiële middelen voor gebiedsgerichte voorstellen.

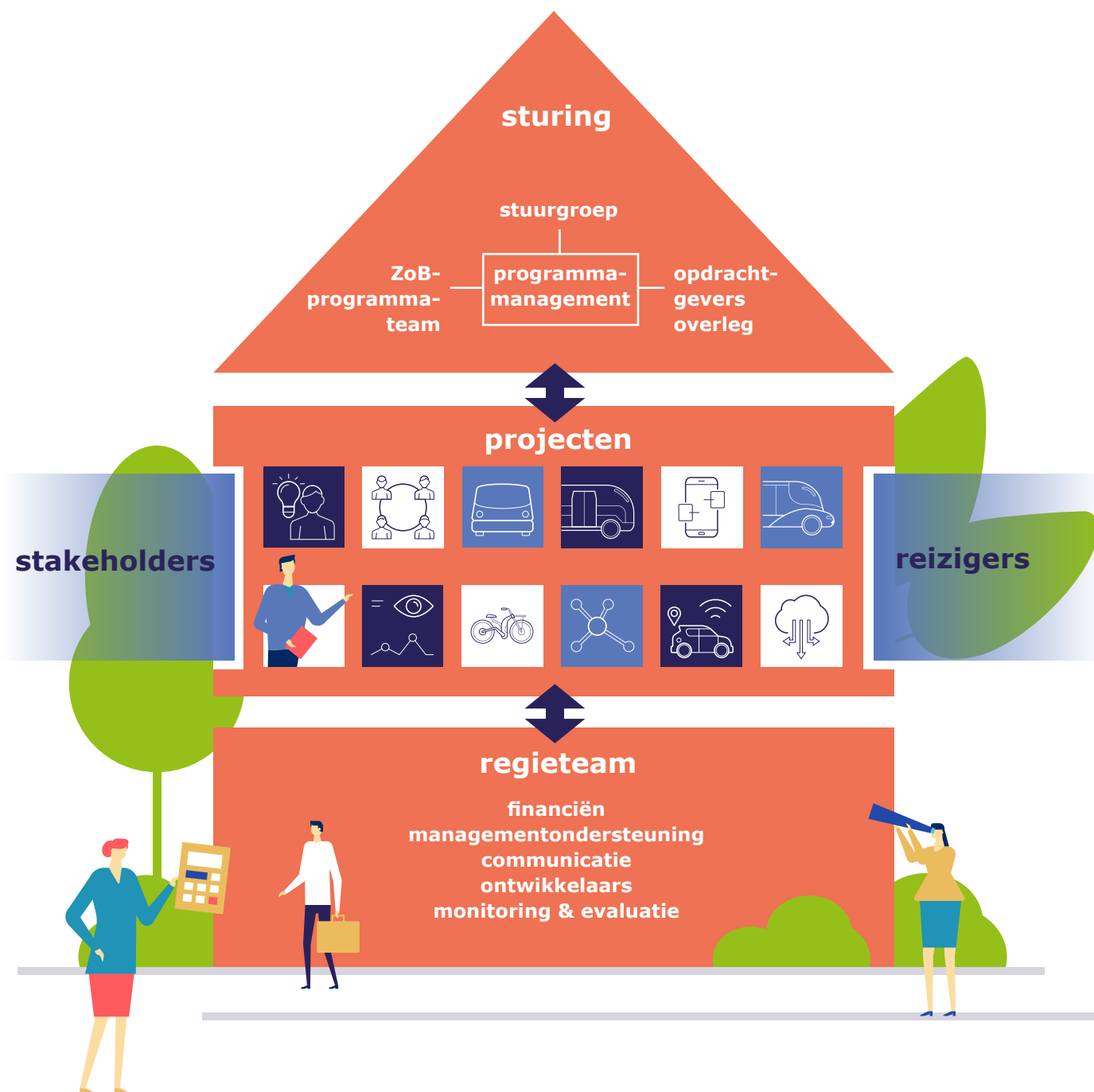
OpdrachtGeversOverleg

Voor een goede verbinding met de diverse organisaties en programma's is een periodiek OpdrachtGeversOverleg (OGO) Brainport Bereikbaar ingericht. Dit overlegt fungeert als klankbord en opdrachtgeversgroep. Naast de penvoerder van de gemeente Eindhoven (programmaleider Verkeer en Vervoer) nemen de gemeente Helmond (programmaleider Smart Mobility), programmateam ZOB (programmacoördinator ZOB) en SmartwayZ.NL (programmamanager/coördinator regio's) deel in dit overleg.

Stuurgroep Brainport Bereikbaar

De Stuurgroep heeft binnen Brainport Bereikbaar formeel geen besluitvormingsrol, maar functioneert als een bestuurlijk overlegplatform voor de bestuurlijke aansturing van het programma. Op dit moment hebben vier Triple Helix partners en zes wethouders zitting in de stuurgroep. Zij zijn de ambassadeurs van het programma, vormen voor het programmamanagement een belangrijk klankbord en sturen op de uitvoering van het programma binnen de aangereikte kaders van PoHo-MRE en programmaraad SmartwayZ.NL.





8. Financiën

Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit van de Regio Zuidoost-Brabant en Programmaraad SmartwayZ.NL hebben voor het programma Brainport Bereikbaar kaderstellend circa € 10 mln. gereserveerd voor 2021-2023.

Voor het Jaarprogramma Brainport Bereikbaar 2021 is besloten tot een subsidie c.q. bijdrage van in totaal € 3.398.500,-. Samen met € 1.506.000,- aan subsidie vanuit de regio op doorlopende projecten en een bijdrage van € 800.000,- vanuit Randweg A2 bedroeg de totale programmabegroting voor 2021 een budget van € 5.679.500,- (zie tabel).

Van dit aanzienlijke startbudget is na acht maanden nog € 2.987.270,- over. De belangrijkste drie oorzaken voor deze onderschrijding zijn:

- De programma-organisatie die de projecten een flinke impuls kon geven, moest vanaf april 2021 nog opgebouwd worden;
- Door covid reisbeperkingen konden en kunnen alle projectactiviteiten die gericht zijn op samenreizen niet of in een lager tempo in praktijk worden gebracht;
- Enkele projecten hebben wisselingen van projectleiders gekend, waardoor deze projecten absoluut niet het tempo hebben gehad dat ze vanaf begin 2022 wel weer zullen gaan krijgen.

Met inzet van bovengenoemd resterend budget komt de totale programmabegroting 2022 uit op € 7.844.285,-. Aangezien de Plannen van Aanpak voor C-ITS, vervolg van Regionale Mobiliteitshubs, Data en Regionaal Verkeersmanagement nog niet volledig zijn uitgewerkt, is hiervoor de code 'nader te bepalen' in de tabel opgenomen.

Voor de begroting van 2022 wordt - naast de inzet van het nog beschikbare budget van 2021 - een extra subsidie/cofinancieringsbijdrage aangevraagd bij:

- Subsidie PoHo-Mobiliteit ZOB: € 2.194.148,-
- Cofinanciering Programmaraad SmartwayZ.NL: € 1.997.868,-
- Bijdrage Derden: € 665.000,- (Gedragsimpuls Eindhoven, Slimme Mobiliteit A67)

Voor de programmaorganisatie 2022 is reeds in december 2021 € 392.560,- door het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit gereserveerd en toegezegd. De aanvraag voor cofinanciering van een deel van de organisatiekosten (i.c. € 196.280) aan SmartwayZ.NL wordt op 10 maart 2022 voorgelegd aan de Programmaraad.



Financieel overzicht

	2021			2022			2023
Project	Begroting	Nog beschikbaar	Begroting	Subsidie + co-fin. PoHo	Bijdrage SmartwayZ.NL	Bijdrage Derden (A67+Gem.EHV)	Voorlopige begroting
1. Gedragsverandering		€ -85.000	€ 703.150	€ 344.075	€ 344.075	€ 100.000	€ 658.150
2. Werkgeversbenadering	€ 750.000	€ 432.000	€ 750.000	€ 44.000	€ 44.000	€ 230.000	€ 750.000
3. Collectief besloten vervoer	€ 650.000	€ 398.000	€ 651.000	€ 126.500	€ 126.500		€ 551.000
4a. IVC Fabulos	€ 75.000	€ 2.000	€ 542.575	€ 270.288	€ 270.288		€ 542.575
4b. IVC Deel	€ 45.000	€ 4.770	€ 340.000	€ 167.615	€ 167.615		€ 340.000
4c. IVC F'kes meerijden	€ 77.500	€ 39.000	€ 287.000	€ 124.000	€ 124.000		€ 190.000
5a. Pilot MaaS	??			nvt	nvt		
5b. MaaS	€ 100.000	€ -	€ 275.000	€ 137.500	€ 137.500		ntb
6. Uitrol C-ITS	€ 1.241.000	€ 1.190.000	€ 1.190.000	nvt	nvt	€ 1.190.000	ntb
7. Smart Logistics	€ 350.000	€ 265.000	€ 506.000	€ 120.500	€ 120.500		€ 400.000
8. Slimmer fietsen	€ 340.000	€ 190.500	€ 985.000	€ 279.750	€ 279.750	€ 235.000	€ 955.000
9a. Regionale mobiliteitshubs incl. tijdelijke P+R's	€ 1.000.000	ntb	ntb	nvt	nvt		ntb
9b. Lokale mobiliteitshubs			€ 474.720	€ 187.360	€ 187.360		ntb
10. Regionaal Verkeersmanagement			ntb	nvt	nvt		ntb
11. Data			ntb	nvt	nvt		ntb
Totaal projecten	€ 4.628.500	€ 2.436.270	€ 6.704.445	€ 1.801.588	€ 1.801.588	€ 665.000	€ 4.386.725
Totaal programma- en projectontwikkeling	€ 691.000	€ 551.000	€ 395.000	nvt	nvt		ntb
Totaal organisatie	€ 360.000	€ -	€ 588.840	€ 392.560	€ 196.280		€ 588.840
Totaal jaarprogramma	€ 5.679.500	€ 2.987.270	€ 7.688.285	€ 2.194.148	€ 1.997.868	€ 665.000	€ 4.975.565

In de kolom Bijdrage Derden zijn de financieringsbijdragen vanuit budget Slimme Mobiliteit A67 en Impuls Gedragsverandering Eindhoven opgenomen. Dit zijn financiële bijdragen die inzetbaar zijn in 2022 en 2023. Deze budgetten worden deels al ingezet in 2022 voor de projecten:

1. Gedragsverandering, 2. Werkgeversbenadering, 8. Slimmer fietsen en 9b. Lokale mobiliteitshubs.

