

Programmaplan Brainport Bereikbaar 2025 – 2030

24 september 2024



Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Mobiliteitsvisie 2040 Metropoolregio Eindhoven	5
2. Geleerde lessen tot en met 2024	6
3. Data-gedreven programmeren.....	7
4. Verandermomenten aangrijpen	9
6. Doelen Brainport Bereikbaar 2025-2030.....	12
7. Scope: de opdracht van MRE aan Brainport Bereikbaar	14
8. Samen realiseren we de mobiliteitstransitie	19
9. Organisatie	21
10. Begroting	22
11. Vervolgstappen.....	23



Inleiding

Er wacht de Metropoolregio Eindhoven de komende jaren een flinke uitdaging op het gebied van mobiliteit. Door de groei in woningen en arbeidsplaatsen slibt de Brainportregio dicht. Gedragsverandering is een essentieel onderdeel gebleken. De triple helix partners werken – via Brainport Bereikbaar – nu 3,5 jaar effectief aan de brede mobiliteitstransitie. De structurele inzet en het samenwerken aan slimmer en duurzamer reisgedrag werkt. Meer bewustwording. Effectieve acties. En zichtbaar resultaat op straat. Dat is het waard om keihard aan te blijven werken. Samen, als overheden, bedrijven en instellingen.

Van beleid naar uitvoering

Brainport Bereikbaar is en blijft een uitvoeringsorganisatie opgericht voor de uitvoering van het beleid van de regio op het gebied van gedragsverandering en de producten in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dit programmaplan geeft de ambitie, doelen en scope aan voor gedragsverandering voor de jaren 2025 – 2030 op basis van de ambitie, prioritering en budgetkaders van de regio. Het programmaplan geeft een uitwerking voor gedragsverandering passend bij de Regionale Mobiliteitsvisie 2040 van de Metropoolregio Eindhoven (MRE). Financiering komt uit het Korte Termijn Maatregelen pakket deel 2 (KTM-2), zoals afgesproken in de Beethovendeal 2024. De regio geeft op basis van dit programmaplan haar financiële commitment af voor drie jaar (tot en met 2027), waarna een nieuw sturingsmoment volgt voor de overige drie jaar (tot en met 2030).

De opdrachtgevers van Brainport Bereikbaar zijn sinds begin 2024 de MRE en de provincie Noord-Brabant. De ambtelijk opdrachtgevers vanuit deze 2 organisaties sturen de dagelijkse leiding - het programmamanagement - van Brainport Bereikbaar aan. Voor de volledigheid: van 2021 tot en met 2023 waren SmartwayZ.NL en Bereikbaarheidsagenda ZO Slim Bereikbaar de opdrachtgevers.



In verbinding ontwikkelen

De afgelopen 3,5 jaar heeft Brainport Bereikbaar gewerkt aan de overgedragen projecten vanuit de opdracht die begin 2021 is gegeven door SmartwayZ.NL en Bereikbaarheidsagenda ZO Slim Bereikbaar. Al voor - maar met name tijdens - het ontwikkelen van het MMMP en KTM2, is met de regio overleg gevoerd over verbinding van de gedragsaanpak van Brainport Bereikbaar met de mobiliteitsaanpak van gemeenten in de ruimtelijke ontwikkeling (infrastructuur, gebiedsontwikkeling en woningbouw). Gevolg daarvan is dat komende jaren meer en meer gewerkt zal worden vanuit specifieke 'verandermomenten' (life changing events). De gedragsverandering wordt vele malen sterker als de producten en diensten van Brainport Bereikbaar gebruikt kunnen worden in combinatie met (aanpassingen in) goede infrastructuur zoals (snel)fietspaden, hubs en stallingsvoorzieningen. In bestaande én zeker ook in nieuwe woon- en werkgebieden. Om reizigers andere keuzes te laten maken in reisgedrag is het essentieel dat ze gebruik kunnen maken van een betrouwbare en eenvoudig bruikbare keten van (deel-)vervoermiddelen via hubs.

Brainport Bereikbaar brengt haar netwerk en kennis van de reiziger naar alle partners. Zo krijgen we de keten beter georganiseerd, laten we infra uitnodigen tot gedrag en stimuleren we dat andere gedrag ook daadwerkelijk. Met als resultaat: de beoogde transitie in mobiliteit, in het reisgedrag op die plekken in de regio waar dat nodig is. Als onderdeel van de Metropoolregio Eindhoven zorgt Brainport Bereikbaar ook dat die transitie duurzaam is door de verantwoordelijkheid voor continuïteit niet alleen zelf te pakken maar ook bij bedrijven, instellingen, overheden en natuurlijk ook reizigers neer te leggen. Hier ligt echt een veranderopgave die vraagt om een structurele en gezamenlijke aanpak.

Praktijkverhaal: de reiziger centraal

Mike en Camilla komen met hun 2 kinderen vanuit Australië naar Nederland omdat Camilla bij VDL gaat werken. Mike vindt snel een baan op Ekkersrijt. De kinderen zijn nog klein - 1 en 3 jaar oud - en kunnen naar een opvang. Mike en Camilla overwegen om maar meteen een 2e auto aan te schaffen, omdat vanuit hun woning in Waalre via de kinderopvang naar De Hurk en Ekkersrijt te reizen.

Via haar nieuwe werkgever VDL kan Camilla een e-bike uitproberen. Dagelijks lekker fietsen om de kinderen naar de opvang te kunnen brengen bevalt Camilla heel erg goed. En ook Mike ziet lekker fietsen in het vlakke Nederland met goede fietsvoorzieningen helemaal zitten. In plaats van een 2e auto schaffen ze met het fietsplan van hun werkgevers een e-bike en een elektrische bakfiets aan. Ze gebruiken deze ook voor alle uitstapjes naar de stad. De auto is er enkel nog voor uitstapjes verder weg.



1. Mobiliteitsvisie 2040

Metropoolregio Eindhoven

Brainport Bereikbaar geeft mee invulling aan de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 en het daar uit voortvloeiende adaptieve maatregelenpakket (MMMP). Dit pakket geeft een daadkrachtig vervolg aan het veranderen van het mobiliteitssysteem naar meer ruimtelijk efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit. In de Mobiliteitsvisie staat: om Zuidoost Brabant in de toekomst bereikbaar én leefbaar te houden, zal er ingezet moeten worden op duurzame mobiliteitsoplossingen die passen, werken en gezamenlijk door de 21 gemeenten van de regio met partners worden uitgevoerd. Naast de ambitie om het succes van de Brainportregio te behouden en te versterken, is er ook de noodzaak om dit te laten bijdragen aan de Brede Welvaart voor alle groepen bewoners en bedrijven in de regio: een schone, gezonde en veilige omgeving voor iedereen in Zuidoost-Brabant. Dat vergt strategische keuzes op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid. Het is de ambitie van MRE om de héle regio te voorzien van één mobiliteitssysteem met multimodale overstappunten (hubs), HOV-lijnen en sprinters met daarop aangesloten een openbaar en/of collectief vervoer aanbod, een fietsnetwerk en deelvervoeraanbod op alle modaliteiten.

Ambitie van de regio: brede welvaart en mobiliteit

Om de Brainportregio in de toekomst bereikbaar   n leefbaar te houden, realiseren de 21 gemeenten van de regio samen met partners duurzame mobiliteitsoplossingen die passen en werken. Zo houden we het mobiliteitssysteem draaiende en realiseren we een mobiliteitstransitie die bijdraagt aan de Brede Welvaart van de Brainportregio. Oftewel: een schone, gezonde en veilige omgeving voor iedereen in Zuidoost-Brabant.

Het centraal zetten van Brede Welvaart in het mobiliteitsdomein betekent:

- De nadruk leggen op bereikbaarheid voor iedereen. Van werkplek, klantenkring, zakelijke contacten, dagelijkse voorzieningen tot sociaal netwerk. Dit in plaats van focus op verkeerskundige doelen als filebeperking, reistijdwinst en verandering van vervoerswijze;
- Het beperken van de negatieve voetafdruk van mobiliteit op de leefomgeving, veiligheid en gezondheid. Daaronder vallen aspecten als klimaatneutraliteit, beperken van schadelijke emissies, voorkomen van barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.



2. Geleerde lessen tot en met 2024

In juni 2024 hebben we aan de regio de Monitoring- en evaluatierapportage aangeboden. Daarin staan de geleerde lessen van ruim 3,5 jaar ervaring met gedragsverandering in de mobiliteitstransitie. Het team kent de regio en heeft waardevolle netwerken en partnerschappen opgebouwd. Een overzicht van de belangrijkste geleerde lessen:

- Werk vraag gestuurd (marktbehoefte) en gericht samen met partijen (onderwijs, ondernemers en overheden). Dit vraagt om een structurele (meerjarige) inzet en kennis van verandermanagement;
- Sluit in de uitvoering goed aan bij de behoefte en beleving op straat. Als dit niet matcht, gaat de beoogde gedragsverandering niet gebeuren (bijvoorbeeld fietsen stimuleren als fietsvoorzieningen niet op orde zijn);
- Maak bij de start van een project een inventarisatie in de mate van urgentie, de energie bij partners (de wil) en de potentie voor gedragsverandering. Deze drie elementen vormen samen een goede voedingsbodem voor projecten;
- Een sterke positionering in het netwerk van ondernemers en op de campussen (HTC, Tu/e campus, BIC, etc.) is goud waard. We zien dat de ervaringen van bijvoorbeeld Strijp T een visitekaartje vormen en zorgen voor een vliegende start op andere werklocaties;
- Leef het voor, practice what you preach, als regio én als gemeenten. Geef het goede voorbeeld door eigen beleid aan te passen en ook de eigen medewerker slim en duurzaam te laten reizen. Daarmee maken we impact!
- Zie Brainport Bereikbaar als een interne collega. Het uitvoeringsprogramma is van en voor de regio. Maak gebruik van de expertise en uitvoeringskracht.
- Voorkom financieringsschotten tussen doelgroepenbenadering, producten en diensten. Als adaptief programma moet Brainport Bereikbaar snel kunnen inspelen op kansen die zich voordoen. De uitvoering start altijd pas na akkoord van de ambtelijk opdrachtgevers.
- Durf te stoppen met dat wat te beperkt impact heeft op straat. Zoals we dat nu ook doen met een dienst voor facilitaire logistiek. Dit was een van de activiteiten die Brainport Bereikbaar heeft ondernomen die onvoldoende succesvol blijkt.
- Ketenreizen komen nadrukkelijk in beeld als we zoeken naar alternatieven voor de auto boven 15 km reisafstand. Maar die keten moet écht goed georganiseerd zijn. Hier kunnen we het verschil maken: waar nu 3% van de reizen in de regio een ketenverplaatsing is, kan dat naar 5 of 6% groeien.



3. Data-gedreven programmeren

In de Brainportregio wonen ruim 803.000 mensen. De komende jaren bouwen we 65.000 woningen extra. De Brainportregio kent ook 461.000 arbeidsplaatsen (monitor Brainport Development 2023). We weten nu van 77.000 werknemers/forenzen hoe ze reizen en wat hun herkomst en bestemming is (op basis van de Mobiliteitsscan Brainport Bereikbaar). Per dag maken reizigers in onze regio (met herkomst en/of bestemming binnen de regio) circa 350.000 ritten van en naar werk, onderwijs en voorzieningen zoals winkels, ziekenhuizen, sportverenigingen en evenementen. Daarbij komen natuurlijk nog een groot aantal zakelijke en logistieke verplaatsingen.

Om de potentie van een transitie en het nut van investeringen in gedragsmaatregelen goed in te kunnen schatten, is kennis over deze verplaatsingen essentieel. Die kennis halen we uit landelijke en onze eigen regionale onderzoek. Enkele conclusies:

- 53% van alle verplaatsingen met auto zijn korter dan 7,5 km, dat is 5% meer dan gemiddeld in Nederland.
- In de MRE is het aandeel ketenreizen 3%, in landelijke cijfers ligt dat voor sterk stedelijk gebied bijna 2 keer zo hoog.
- Het aandeel autoverkeer ligt in de MRE op afstanden tot 7,5 km 4% hoger en op afstanden tot 15 km 2% hoger dan het landelijk gemiddelde.
- Van de reizen binnen de regio wordt 61% met de auto afgelegd, terwijl 39% ook een goed alternatief heeft in fietsen en 6% in OV;
- De binnenstad van Eindhoven ontvangt jaarlijks 3,9 miljoen bezoekers (gemiddeld 10.700 per dag).

(Bron: onderzoek Kennislab 2024)

Anders reizen en een structurele gedragsverandering van deze – en andere – reizigersstromen, heeft een enorme impact. We zien dat er in de regio een zeer groot potentieel is om anders te reizen dan met de auto. Toch kiezen veel reizigers in Brainport nog steeds voor de auto. We lopen hierin achter op landelijke gemiddelden en dit is niet te verklaren op basis van de typologie van de regio. De oplossing is tweeledig:

- Verhoog het fietsgebruik voor reizen van deur tot deur;
- Verbeter het vervoersysteem voor multimodale ketenreizen.



Ter verduidelijking van het begrip ketenreis: De meerderheid van de reizigers kiest nog steeds voor één vervoermiddel en dan met name voor de auto. De complete autoreis ontmoedigen en deze reizigers (bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer) proberen te bewegen om het openbaar vervoer voor de volledige reis te nemen (b)lijkt een moeilijke missie. Een deel van de reis is wellicht ook een optie, zeker voor reizen naar (binnen)steden die moeilijk bereikbaar zijn voor auto's, of waar het lastig (en duur) is om te parkeren. Deze reizigers kunnen verder met het openbaar vervoer vanaf hubs.

Monitoring en evaluatie

Door een goede monitoring en evaluatie (M&E) kunnen we het programma continu blijven verbeteren (de goede dingen doen) en zaken effectiever organiseren (de zaken goed doen). M&E biedt inzicht in de realisatie van de doelen (monitoring) en de bijdrage die projecten hieraan leveren (evaluatie). M&E gebeurt zowel vooraf (ex ante), tijdens (ex durante) als achteraf (ex post). Dit doen we op het niveau van het programma, de gebieden en de projecten.

Praktijkverhaal nieuwe bedrijfsvestiging

Het bedrijf Fit4Outcome vestigt zich in de regio en heeft bij het kantoorpand een aantal parkeerplaatsen beschikbaar. De medewerkers reizen deels met een eigen auto en deels met een leaseauto naar het werk. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen blijkt niet toereikend.

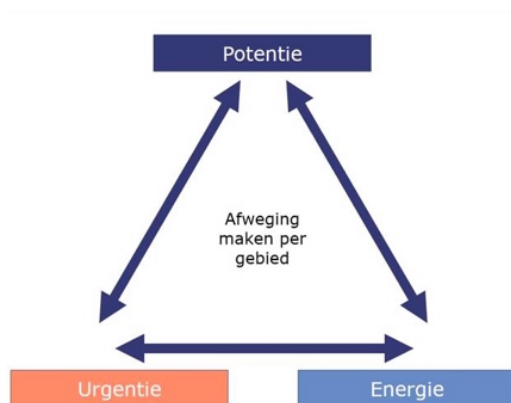
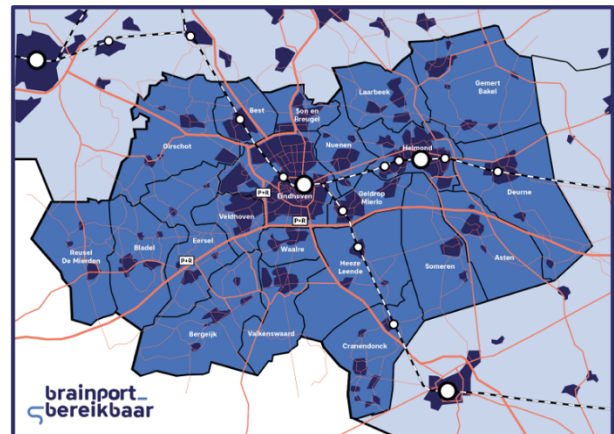
Brainport Bereikbaar voert een mobiliteitsscan uit en brengt veranderpotentie in beeld. Hieruit blijkt dat een flink aandeel van de werknemers op de fiets naar het werk zou kunnen reizen. Op basis daarvan start Fit4Outcome met laagdrempelige activering via een e-bike-probeer actie. De medewerkers zijn enthousiast en het veranderende reisgedrag geeft een mooie bijdrage aan de duurzaamheidsambities van het bedrijf. Om het gedrag te bestendigen investeert de werkgever in een fietsparkeervoorziening en ruimte voor medewerkers om op te frissen en om te kleden.

In vervolggesprekken bespreekt de mobiliteitsmakelaar een andere kans: Samenrijden. Voor Fit4Outcome wordt een businesscase uitgewerkt. Brainport Bereikbaar en de werkgever starten samen een pilot van een half jaar en verdelen de opstartkosten. Na een succesvolle pilot besluit de werkgever om Samenrijden structureel en zelfstandig voort te zetten. Hierdoor reizen nu structureel 40% van de werknemers op een duurzame manier naar het werk.



4. Verandermomenten aangrijpen

Brainport Bereikbaar heeft de afgelopen jaren gewerkt vanuit de opdracht van begin 2021. Die opdracht omvatte een afbakening van werkgebieden voor de werkgeversaanpak en te ontwikkelen producten en diensten vanuit de overgedragen projecten. Enkele gemeenten hebben specifieke verzoeken neergelegd. Dat bleef vrij beperkt, waardoor Brainport Bereikbaar zelfstandig de marktvraag heeft opgehaald om zo passende producten en diensten te ontwikkelen en aanbieden.



Potentie-urgentie-energie

In de periode tot 2030 maken we nog nadrukkelijker de koppeling met gebieds-, woningbouwontwikkelingen en infra-verbeteringen. Dat deden we eerder al met de woonwijk Brainport Smart District en op dit moment met BIC en Strijp T. De driehoek urgentie-potentie-energie (zie ook hoofdstuk 3) gebruiken we om af te wegen waar de inzet het meest kansrijk is en om zo de beschikbare producten en diensten gericht en effectief in te zetten.

Verandermomenten – “Life changing moments”

In de regionale woondeal Zuidoost-Brabant (maart 2023) was een groei voorzien van 45.000 woningen in de periode tot 2030. Anno 2024 weten we dat die groei aanvullend toeneemt met 20.000 woningen. Totaal dus 65.000 woningen.



Ook is sprake van een groot aantal nieuwe werkplekken. Een unieke kans dus om in te spelen op 'Life Changing Moments' zoals een nieuwe woning of werkplek. Dat is het moment waarop mensen bewust gaan nadenken over hun verplaatsingsgedrag en nieuwe keuzes maken. Dát is het moment om een aanbod neer te leggen!

Infra-ontwikkelingen

In 2025 maakt het Rijk en de provincie de keuze of restbudgetten uit de infrastructurele projecten A2, A58 en A67 worden ingezet voor een korte termijn aanpak. De doelgroepenbenadering en andere stimuleringsmaatregelen kunnen dan via Brainport Bereikbaar worden opgepakt. Indien dit concreet wordt, zal er een aparte financierings- en verantwoordingslijn worden ingericht.

Randvoorwaarde voor de uitvoering

Brainport Bereikbaar werken voor en in alle gemeenten in onze regio. Brainport Bereikbaar voert uit, gemeenten en regio bepalen het beleid. Maar het één kan niet zonder het ander. Aanpassingen in het beleid zijn essentieel om de benodigde gedragsverandering te realiseren. Bijvoorbeeld: pas het STOMP principe ook toe in de regionale herijking van het parkeerbeleid.

Om gedragsverandering ook de benodigde positie te geven in het beleid gelden deze randvoorwaarden:

- Denk vanuit de mens (reiziger) en de (klant)reis die hij/zij maakt. Welke verplaatsingen maken mensen (o.a. woon-werkverkeer en bezoekersstromen), welke mogelijke drempels ervaren mensen om te gaan lopen, fietsen, van openbaar of collectief vervoer gebruik te maken?
- Redeneer dan ook vanuit de complete deur tot deurreis en durf over grenzen heen te kijken: we plannen en budgetteren vaak de losse toevoegingen in het regionale mobiliteitssysteem. Deze functioneren echter pas optimaal als zij in samenhang worden ontwikkeld (een hub zonder last mile vervoer of deelfietsen biedt de reiziger geen meerwaarde).
- Tot slot is de implementatiefase niet compleet zonder een goede marketingstrategie en gedragscampagne. Mensen (inwoners, forenzen) moeten weten dat dit deze voorzieningen er zijn, moeten geprikkeld en verleid worden om anders te gaan reizen en gestimuleerd worden om steeds slimme keuzes te maken. Via de werkgever, via de onderwijsinstelling, in de woonomgeving, et cetera.



Praktijkverhaal nieuwe woningbouwopgave

Gemeente Valkenswaard heeft een woningbouwopgave van ruim 1.000 woningen. De gemeente heeft diverse locaties op het oog en wil slimme en duurzame keuzes ten aanzien van mobiliteit maken. Zodat óók de nieuwe inwoners vanzelfsprekend slimme en duurzame keuzes maken en niet vrijwel uitsluitend een voor de deur staande privéauto gaan gebruiken. Zo wil de gemeente de duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren.

Brainport Bereikbaar kijkt in de planfase al mee naar aanbod van alternatieven vanuit kennis van de reizigers en aanbod van producten en diensten. Er blijkt veel potentie in het stimuleren van fietsgebruik en van samenrijden. Dit sluit ook uitstekend aan bij de ambities van de gemeente. Brainport Bereikbaar kan een tijdelijke pop-up-hub bieden met aanbod deelmobiliteit met daarnaast een e-bike-probeer actie. Brainport Bereikbaar en de gemeente dragen samen de aanloopkosten. De probeerfase met de pop-up-hub verloopt succesvol en de gemeente besluit om de maatregelen structureel en zelfstandig voort te zetten. Iedere nieuwe bewoner krijgt een welkomstmap met informatie over duurzaam reizen en vouchers voor probeeracties van diverse marktpartijen.



6. Doelen Brainport Bereikbaar 2025-2030

Als uitvoeringsprogramma stellen we resultaat op straat centraal. Daarbij werkt het stimulerend om ambitieuze én realistische doelen te stellen. In hoofdstuk 4 – Datagedreven programmeren – staat beschreven hoe we de potentie kunnen bepalen. De bereikte effecten van de afgelopen jaren halen we uit de Monitoring en Evaluatie Rapportage (2021- 2023): Er worden gemiddeld per dag 4.470 ritten niet meer of duurzaam (met fiets en/of OV) gemaakt binnen een groep van 24.040 'slimme reizigers'. Dedoelstelling voor eind 2024 is om dit te laten doorgroeien naar gemiddeld 7.000 ritten per dag binnen een groep van 40.000 slimme reizigers.

Actuele situatie

Per dag maken reizigers in onze regio (met herkomst en/of bestemming binnen de regio) circa 350.000 ritten van en naar werk, onderwijs en voorzieningen zoals winkels, ziekenhuizen, sportverenigingen en evenementen. Daarbij komen natuurlijk nog een groot aantal zakelijke en logistieke verplaatsingen.

Doelen 2030

In de periode tot en met 2030 denkt Brainport Bereikbaar via de doelgroepen aanpak en de slimme koppeling met gebiedsontwikkeling en infra verbeteringen de groep van 'slimme reizigers' te kunnen laten groeien naar 125.000 mensen. Waarbij de aanleg van infra en overige maatregelen uit het MMMP natuurlijk de voedingsbodem hiervoor vormt.

Daarmee komen we tot de volgende doelen:

In 2030 worden ten opzichte van 2024 17.500 autoritten per dag niet meer voor woon-werkverkeer gemaakt doordat:

- 6.000 werknemers gemiddeld 2 dagen per week thuis werken;
- 9.000 werknemers, studenten en bezoekers per dag met de fiets gaan;
- 3.000 werknemers, studenten en bezoekers per dag met openbaar- of collectief vervoer reizen;
- 3.000 werknemers en studenten gemiddeld 2 dagen per week samen rijden met een andere reiziger.
- 3.250 (5%) van de nieuwe inwoners van de Brainport (65.000 nieuwe woningen) regio gaan vanaf hun eerste dag anders reizen dan met de auto



Bijdragen aan Brede Welvaart:

- 6.000 reizigers maken gebruik van gedeelde mobiliteit (inclusief deeltaxi, liften en samen rijden);
- 15.000 inwoners krijgen beter toegang tot het mobiliteitssysteem met deelmobiliteit, deeltaxi, liften en samenrijden (toegankelijkheid).
- Deze mobiliteitstransitie maakt dat de uitstoot van CO₂ vermindert met 8.875.125 kg CO₂ per jaar.

Daarbij is het een randvoorwaarde dat in de regio qua infrastructuur een systeem wordt ontwikkeld met nieuwe fietspaden en regionale, stadsrand-, dorps-, wijk- en buurthubs met (onder andere) een aanbod deelmobiliteit/diensten.



7. Scope: de opdracht van MRE aan Brainport Bereikbaar 2025-2030

Voor het lopende jaar 2024 heeft Brainport Bereikbaar haar aanpak al enigszins gewijzigd ten opzichte van de eerste 3 jaren. Toen was 'werkgeversaanpak' nog één van de projecten. Nu voeren we de programmalijn 'doelgroepenbenadering', gepositioneerd naast de programmalijn 'producten en diensten'. Dat doen we omdat de benodigde transitie en gedragsverandering meer vraagt dan het communiceren over een aanbod van producten en diensten. Het vraagt om een veranderaanpak en marktbenadering met veel aandacht voor het perspectief van de doelgroep, de marktvraag en het gebruik ofwel implementatie. Deze aanpassing pakt heel goed uit.

Het werkkterrein van Brainport Bereikbaar verandert ten opzichte van de afgelopen jaren. In algemene zin bieden we producten en diensten aan die bijdrage aan gedragsverandering, de mobiliteitstransitie en bereikbaarheid. Dat doen we regiobreed; van kleine kernen tot de binnenstad, langs corridors en op woon- of werklocatie.

Daarbij wordt een nadrukkelijke focus aangebracht op de doelgroepen forenzen en studenten die gedurende de week (infrastructurele) knelpunten ervaren tijdens hun reis. Gemiddeld 80% van de inspanningen zal gericht zijn op de mobiliteitstransitie bij deze doelgroepen. Daarnaast is er een bezoekersaanpak waarbij we structurele (reis-)gedragsverandering stimuleren rondom leisure (o.a. winkelen, recreatie, evenementen, sport en cultuur). Ervaring leert dat het essentieel is om reizigers bij een diversiteit aan (reis-)keuzemomenten te stimuleren. Alleen zo kan je succesvol zijn in structurele gedragsverandering in de mobiliteitstransitie.

De beschikbare capaciteit zal ingezet worden op onderstaande projecten:



7.1. Projecten binnen scope

- **Doelgroepenaanpak:** versterken van de contacten, advisering en samenwerking van werkgevers (incl. de 21 gemeenten als werkgever!), campussen, bezoekslocaties, onderwijs- en zorginstellingen om via hen werknemers/forenzen, bezoekers en studenten te kunnen benaderen gericht op een duurzame gedragsverandering en het ontwikkelen van nieuw gewoontegedrag (STOMP).
- **Campagnes:** ontwikkelen van specifieke gedragscampagnes en ondersteunende marketingcommunicatie. Denk aan het stimuleren van fietsgebruik via apps, Fris in je hoofd campagnes op werklocaties, F'kes meerijden, OV-stimuleringsacties, Samenrijden of de Brainport Bikeschool. Dit koppelen we aan een specifieke behoeften of thema's in een gebied, bij een werkgever of een specifiek product met een concrete doelstelling. Het is ondersteunend aan de transitie.
- **Adviseren op gedragsverandering** en stimuleren van duurzaam reisgedrag van (**nieuwe**) **inwoners** van grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkelingen;
- **Fietsimpuls:** aanbieden van producten en diensten die uitdagen tot fietsgebruik, het stimuleren en zorgen dat belemmeringen worden weggenomen. Van probeeractie tot challenges (app) en de Brainport Bikeschool (samen met diverse partners);
- **Hubs:** Brainport Bereikbaar implementeert geen beleid, maar biedt haar expertise aan bij de uitvoering van (kleinschalige) mobiliteitshubs gericht op het aanbod (producten en diensten inclusief MaaS) en gebruik (stimuleren/gedragsverandering). We helpen bij het ontwikkelen van stadsrand-, dorps- wijk- en buurthubs, waarvan de structurele realisatie niet aan Brainport Bereikbaar is maar aan een overheid. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van discussies over exploitatie en beheer van hubs in de regio, met de 5 of 6 regionale hubs voorop.
- **Liften en samenrijden;** zie ontwikkelplan hubs en deelmobiliteit: bij ondernemingen en instellingen en bij hubs wordt een mogelijkheid geboden in te stappen bij een andere reiziger. Dat kan een bekende of een onbekende zijn, met wie (kort) vooraf een afspraak is gemaakt of die ter plekke ontmoet wordt. De bestuurder krijgt een vergoeding van de andere reiziger voor de geboden lift;



- **Collectief vervoer en deeltaxi in samenhang met openbaar en ander collectief (besloten) vervoer;** we adviseren over en faciliteren werkgevers (bijv. met een businesscase en gedragscampagne) om te komen tot een aanbod van regulier (bedrijfs-)busvervoer, van klein tot groot, voor specifieke bedrijven op specifieke momenten, als aanvulling op bestaand OV (en toekomstig wellicht onder te brengen bij OV). Onze gedragsexpertise voegen we toe aan het aanbod van flexvervoer, deeltaxi op afroep, optimaliseren gebruik bestaande flexconcepten door te combineren met WMO en leerlingenvervoer en aan te sluiten op te koesteren bestaande diensten als Casters Vervoer;
- **Zelfrijdende shuttles:** bij de introductie van de zelfrijdende shuttle op BZOB (2025) adviseert Brainport Bereikbaar op gedragsverandering, reizigerscommunicatie en betrekken we het lokale netwerk. Aansluitend benutten we de energie die ontstaat voor een mogelijke spin-off naar andere bedrijventerreinen, campussen of internationale knoop en naar een.
- **Advisering aan gemeenten** bij de aanpak van de opgave mobiliteitstransitie gericht op gedragsverandering (onderwerpen met een directe link op het uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar). De advisering vanuit Brainport Bereikbaar is gericht op de inzet van producten en diensten en de verdere ontwikkeling daarvan mits deze regionaal meerwaarde hebben (inclusief opschaling). We zijn ogen en oren in de regio, leggen verbindingen met andere projecten van andere gemeenten en agenderen zaken op de juiste tafel. Strategische of beleidsvraagstukken legt Brainport Bereikbaar terug bij de gemeenten, provincie of MRE. Op het onderdeel gedragsverandering adviseren we op drie fronten:
 - Ruimtelijk planologisch: bij gebiedsontwikkeling vanaf de start meedenken in gewenst mobiliteitsgedrag van nieuwe inwoners en/of werknemers. Zodat bij elk Life Changing Event een voorstel of aanbod vanuit Brainport Bereikbaar kan bijdragen aan de gewenste verandering;
 - Infraverbeteringen: bij aanpassing of uitbreiding van infrastructuur vanaf de start meedenken in gewenst mobiliteitsgedrag van inwoners en forensen en het tijdig opstarten van de doelgroepenbenadering. Zodat bij openstelling van die infrastructuur de activiteiten van partners/werkgevers en een voorstel of aanbod vanuit Brainport Bereikbaar kan bijdragen aan een gewenste gedragsverandering;
 - Ketenmobiliteit: bij aanpassing of uitbreiding van voorzieningen voor anders reizen dan met de privéauto meedenken vanuit het perspectief van de reiziger over optimalisatie van de aanpassing of uitbreiding én over hoe de inzet van producten en diensten vanuit Brainport Bereikbaar kan bijdragen aan een gewenste gedragsverandering.



Bovenstaand aanbod wordt nadrukkelijk in verbinding gebracht met alle infraprojecten en woningbouwopgaven in de regio. Ondersteunend aan deze primaire scope zijn en blijven:

- **Verkeersmanagement en C-ITS:** Fietsen, OV en misschien ook Collectief Vervoer en zelfs samenrijden vraagt aandacht voor deze andere vervoerwijzen in VRI's. Vanuit het gebruikersperspectief onderzoeken we waar optimalisatie nodig is en hebben we aandacht voor het beïnvloeden van reizigersgedrag bij bijv. wegwerkzaamheden. Dit is aanvullend op de taken van het regionaal verkeersmanagement team.
- **Data, meten, monitoring en evaluatie:** We monitoren en evalueren de projecten om via extrapolatie de potentie voor de hele regio in beeld te brengen en te bepalen hoe de inspanningen en investeringen zich verhouden tot het resultaat op straat.
- **Expertise gedragsverandering en marketingcommunicatie:** Om goed gebruik van een aangepast en aangevuld mobiliteitssysteem te realiseren is specialistische kennis op gebied van marketingcommunicatie en gedragsverandering essentieel. Dit experts binnen Brainport Bereikbaar werken over de breedte van het programma nodig en deze kennis wordt over de volle breedte van de scope in projecten ingezet.
- **Organisatie:** Programmamanagement blijft de geschikte manier van sturing omdat er sprake is van een veranderopgave in een complex krachtenveld in de organisatie én met partners buiten de organisatie. Zo behouden we de benodigde externe oriëntatie en vergroten we de integratiekracht. Het is nodig gebleken om het PMO in het programma te versterken. Gemeente Eindhoven blijft voorlopige penvoerder, maar kan dit op termijn overdragen aan de MRE.

7.2. Buiten scope Brainport Bereikbaar

Op basis van de scope voor Brainport Bereikbaar 2025-2030, wordt ook duidelijk wat niet langer tot het programma behoort. We onderscheiden vier punten:

1. **Beleidsontwikkeling:** De MRE, subregio's of gemeenten zijn zelf aan zet als het gaat om het opstellen van beleid(-smaatregelen);
2. **Cofinanciering bedrijfsleven:** private partijen investeren via het Bereikbaarheidsfonds Brainport. Deze geldstromen worden ingezet bij/door uitvoerende partijen voor de investeringen in infra en mobiliteitstransitie. Brainport Bereikbaar zet geen verdere fondsenwerving op. Brainport Bereikbaar maakt wel inzichtelijk welke investeringen het bedrijfsleven doet in gedragsverandering (bijv. inzet middelen voor werknemers of aanpassingen die nodig zijn om anders en duurzaam reizen mogelijk te maken);



3. **Innovatie:** Brainport Bereikbaar heeft in meerjarige innovatietrajecten geen rol totdat er een product ontstaat dat getest moet worden op straat;
4. **Logistiek:** Na diverse initiatieven in de periode 2021-2023 was de conclusie van MRE en Brainport Bereikbaar dat er geen actuele logistieke vraagstukken zijn die op regionale schaal opgepakt moeten worden. De transportsector vormt wel een noemenswaardig aandeel in de regionale vervoerstromen, maar deze zijn voor een zeer belangrijk deel bovenregionaal;
5. **Kennislab (vooralsnog):** SmartwayZ.NL zet dit traject (o.a. met BuAs en TU/e) voort, zodat de ontwikkelde kennis op Zuid-Nederlandse schaal gedeeld en toegepast kan worden. Brainport Bereikbaar zal wel een actieve rol pakken als deelnemer in een 'gebruikersgroep' en als 'klant' van Kennislab.

7.3. Projecten Brainport Bereikbaar in MMMP en KTM-2

De inzet vanuit Brainport Bereikbaar op genoemde scope met genoemde doelen is opgenomen in de tabel van het MMMP op het onderdeel Korte Termijn Maatregelen 2. Deze is terug te vinden onder de Regiobrede projecten als geheel én met verwijzingen op inzet bij concrete projecten.

Dat betekent dat Brainport Bereikbaar en de MRE-gemeenten nog sterker gaan samenwerken in 'aangrijpingspunten' (infra-aanpassingen, woningbouw). De programmering van Brainport Bereikbaar is daarmee sterker verbonden aan die punten en dus ook meer afhankelijk van ontwikkeltempo.

7.4. Extra taken en projecten in aanvullende opdrachten

Het is gebleken dat het uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar ook een uitstekend platform is voor projecten met een meer lokaal of experimenteel karakter. Denk aan een gemeente die een parkeerhub wil stimuleren of extra advieskracht nodig heeft voor een lokaal project. Ook in de periode 2025-2030 blijft het mogelijk dat aan Brainport Bereikbaar dit soort aanvullende opdrachten verstrekt worden. Die kunnen worden opgepakt met een goede opdrachtomschrijving met bijbehorend budget, als ze bij de doelstellingen van het programma als geheel passen, de overige activiteiten niet tegenwerken of vertragen en na akkoord van de opdrachtgever voor het gehele programma.



8. Samen realiseren we de mobiliteitstransitie

Brainport wordt gekenschetst als een slim, innovatief ecosysteem met als bijzondere eigenschap die dat mogelijk maakt samenwerking in een groot netwerk. De mobiliteitstransitie vraagt dat dit niet alleen voor het bedrijfsleven in economische zin geldt maar ook bij alle partners in het mobiliteitssysteem. Het kennisniveau en de samenwerking met en tussen overheden kan nog aanzienlijk verbeterd worden op dit gebied. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van kennis over verplaatsingsgedrag in begin van RO- en infratrajecten of -projecten. In plaats van tegen het einde gaan nadenken over implementatie en gebruik van voorzieningen.

Provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant is medefinancier van het MMMP en ook mede opdrachtgever van Brainport Bereikbaar. Daarnaast is de provincie concessieverlener voor het OV en daarin partner van MRE en Brainport Bereikbaar. Daarnaast is de provincie trekker en penvoerder van SmartwayZ.NL en heeft eigen programma's op gebied van mobiliteit. Een belangrijke partner dus.

Metropool Regio Eindhoven

MRE is de opdrachtgever van Brainport Bereikbaar. Het programma is de plek waar de uitvoering wordt georganiseerd. Brainport Bereikbaar wordt aangestuurd via het OGO en daarmee een directe inhoudelijke verbinding.

Individuele gemeenten

De 21 gemeenten in de regio zijn via MRE, zijnde een Gemeenschappelijke Regeling van die 21 gemeenten, opdrachtgevers van Brainport Bereikbaar. Daarnaast zijn de gemeenten bevoegd gezag op ruimtelijk en sociaal domein waarbinnen mobiliteit een plaats heeft.

SmartwayZ.NL

SmartwayZ.NL is een tijdelijk programma op het gebied van infra en slimme mobiliteit en actief voor de provincies Noord-Brabant en Limburg (de Brainportregio is één de 7 regio's). SmartwayZ.NL ontwikkeld en verspreid kennis en bereidt de besluitvorming met het Rijk voor. We zien SmartwayZ.NL als samenwerkingspartner. Op verzoek kan MRE of Brainport Bereikbaar of specifieke kennis afnemen.



Brainport Development

Als economische ontwikkelmaatschappij is Brainport Development (BD) een belangrijke partner voor de regio en Brainport Bereikbaar op het gebied van de mobiliteitstransitie. Samen met het bedrijfsleven zorgt BD voor de investeringen in mobiliteit die via het private investeringsfonds lopen. Ook voert BD het programma Smart & Green Mobility met 3 programmalijnen: digitale infrastructuur voor toekomstige mobiliteit (DITM), waterstof en elektrificatie. Hierin wordt met verschillende partijen in consortia en Europese financiering (Smart Transport Delta en Green Transport Delta) R&D uitgevoerd. In die projecten is regelmatig behoefte aan experimenten, die kunnen in de regio worden uitgevoerd met gebruik van de kennis en ervaring van Brainport Bereikbaar.

Kennislab

De mobiliteitstransitie is nog steeds een relatief nieuwe werkgebied. De ontwikkeling en verspreiding van kennis is essentieel om op termijn een zo hoog mogelijk effect te bereiken. Deze kennis kan worden betrokken van provinciale en landelijke partners. Afgelopen jaren is in deze regio een Kennislab opgezet met Technische Universiteit Eindhoven (TUE) en Breda University of Applied Sciences (BUAS). Het meest logisch is om dit Kennislab voort te zetten onder aanvoering van SmartwayZ.NL waarbij MRE/Brainport Bereikbaar als koploper een partner is.

Bedrijven en organisaties

Bedrijven en (zorg/onderwijs) organisatie investeren nu al in mobiliteitsvoorzieningen anders dan de (lease) auto. Van gunstige regelingen voor medewerkers, diensten voor bezoekers en maatregelen om anders reizen mogelijk te maken (denk aan een fietsenstalling, collectief vervoer vanuit kernen en aanpassingen in roosters). Toch zien we dat hier nog een enorme potentie ligt. Omdat mobiliteit slechts een van de thema's is voor een werkgever of organisatie, is de rol van mobiliteitsmakelaar onmisbaar. Een mobiliteitsmakelaar is adviseur, aanjager, aangever en zorgt voor aansluiting met ontwikkelingen op het bedrijventerrein of bij branchegenoten. Zo kunnen we de potentie om studenten en forensen anders te laten reizen ook echt benutten.



9. Organisatie

De bestaande positionering van het uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar kan voortgezet worden. Belangrijke elementen hierin zijn programmatisch werken (adaptief verschillende projecten in samenhang kunnen inzetten voor verschillende doelgroepen om de transitiedoelen te behalen) en monitoring en evaluatie op effecten en leringen (voor daadwerkelijke impact en leren welke aanpak wanneer werkt en eventueel ook niet).

De penvoerder van het programma is gemeente Eindhoven. Dit verloopt uitstekend en de gemeente kan door de regio met deze waardering gevraagd worden dit zo voort te zetten. De verleende diensten betreffen het voeren van de financiële administratie, inkoop en aanbesteding van inzet, producten en diensten en fungeren als opdracht gevende entiteit.

Overleg vindt efficiënt plaats, zowel binnen het programma als met opdrachtgevers en partners. Sturend hierin zijn een 6-wekelijks Opdrachtgeversoverleg en de Regionale Stuurgroep Mobiliteit. Essentieel vindt Brainport Bereikbaar een goede inhoudelijke verbinding met de 21 gemeenten, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Dat zien we echt als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Vanaf 2025 benutten we de bestaande gremia voor de sturing en verantwoording (OGO, Stuurgroep en PoHo). Met het programmabureau MRE gaan we in overleg hoe we ook de inhoudelijke programmering gezamenlijk vorm kunnen geven.

Het werken met een Programmaplan 2025-2030 met concretisering in jaarplannen als uitwerking van dit Programmaplan geeft de nodige (bij)sturingsmogelijkheden in activiteiten.



10. Begroting

Om de ambitie en doelen uit de Mobiliteitsvisie 2040 van de MRE te kunnen realiseren, is het nodig om te verbreden, versnellen en vernieuwen op het gebied van gedragsverandering. Geadviseerd is om zowel de brede doelgroepenbenadering als de inzet van producten en diensten te intensiveren.

Budget tot en met 2024

In de jaren 2021-2023 heeft Brainport Bereikbaar uitvoering gegeven aan haar opdracht en daarvoor € 12,3 miljoen besteed. Deze middelen waren afkomstig uit Bereikbaarheidsagenda (€1,5 miljoen), Krachtenbundeling (€ 10,3 miljoen), A67 (2,1 miljoen), A2/N2 (€ 0,8 miljoen) en gemeente Eindhoven (€ 0,6 miljoen). Gemiddeld over 2,5 jaar is dat bijna € 5 miljoen per jaar. In 2024 werkt Brainport Bereikbaar met een begroting van € 5,9 miljoen.

Begroting 2025-2030

In het KTM-2 wordt een budgetreservering voorgesteld van € 25 miljoen voor de periode 2025-2030 (zes jaar). Daarnaast is de verwachting dat ook vanuit andere opdrachtgevers – net als voorgaande jaren – aanvullend budget ingezet wordt. Daarmee kan de inzet van Brainport Bereikbaar dan op pijl blijven.

In de Jaarplannen wordt de specifieke programmering en bijbehorende budgetaanvraag verder uitgewerkt (in personele inzet en out of pocket kosten). De focus en exacte omvang van het uitvoeringsprogramma zal per jaarschijf verschillen.



11. Vervolgstappen

Het programmaplan Brainport Bereikbaar moet gezien worden in samenhang met het al genoemde MMMP en KMT-2 en de daartoe behorende tabel met alle projecten. Brainport Bereikbaar voegt aan elk project met een bekende en te beïnvloeden doelgroep graag een gedragsaanpak toe om het effect van de maatregel te vergroten. Daarnaast zal Brainport Bereikbaar voorgaan om in algemene zin de transitie te dienen met de doelgroepenpak en het aanbieden van gedragsverandering stimulerende en faciliterende producten en diensten.

Het KTM-2 waarvan Programma Brainport Bereikbaar deel uitmaakt wordt voorgelegd aan het PoHo op 9 oktober op weg naar vaststelling in het BO-Mirt in de eerste week van november. Het Brainport Bereikbaar Jaarplan 2025 in november 2024 voorgelegd aan het PoHo Mobiliteit.

Na vaststelling van dit Programmaplan zal jaarlijks een plan met budgetaanvraag worden ingediend bij de organisatie die de middelen voor MMMP-KTM2 gaat beheren. Dit plan zal bevatten:

- De voorlopige resultaten van het voorgaande/lopende jaar;
- De voorgenomen inhoud van projecten met globale begroting inzet uren en out-of pocket;
- De beoogde resultaten voor het nieuwe jaar.

De bijdrageaanvraag wordt vervolgens door de penvoerder van BB voor de jaarschijf van het gehele programma aangevraagd.

