

# Regionaal Mobiliteitsprogramma 2023

Provincie Noord-Brabant

**METROPOOL**  

---

**REGIO**  

---

**EINDHOVEN**  

---

## Inhoud

1. Inleiding .....	3
2. Wat is het RMP, hoe is het tot stand gekomen en wat zijn de afspraken voor het vervolg? .....	5
3. Urgente opgaven, lopende afspraken en uitvoeringsprogramma's .....	7
3.1. Uitvoering maatregelen Bereikbaarheidsakkoord .....	7
3.2. Verstedelijkingsopgave en mobiliteit .....	8
3.2.1. Fietsenstalling stationsplein Zuid Eindhoven Centraal .....	9
3.3. Kortetermijnmaatregelen A2 Randweg Eindhoven als eerste stap in de mobiliteitstransitie .....	10
3.4. Brainport Bereikbaar .....	13
3.5. Gedeelde mobiliteit .....	14
3.6. Nulplus-maatregelen N69 .....	14
4. Deelprogramma's regionaal mobiliteitsprogramma .....	15
4.1. Deelprogramma 'Robuust, betrouwbaar mobiliteitssysteem voor iedereen' .....	15
4.2. Deelprogramma 'Realiseren van een slim en vernieuwd mobiliteitssysteem' – Brainport Bereikbaar .....	20
4.3. Deelprogramma 'Duurzaam maken van mobiliteit' .....	22
4.4. Deelprogramma 'Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit' .....	23
4.4.1. Mensgericht verkeersveiligheid beleid .....	25
4.4.2. Infrastructureel verkeersveiligheidsbeleid .....	27
4.5. Deelprogramma 'Samenwerking en ondersteuning' .....	32
4.5.1. Regionale kosten procesondersteuning .....	33
4.5.2. Data en digitalisering mobiliteit op orde .....	33
Bijlage 1. Leaflet provincie: soort projecten Bijdrageregeling .....	34

## 1. Inleiding

### **Dit RMP is een praktische oplossing op weg naar een nieuwe werkwijze**

De 21 gemeenten die samenwerken in de Metropoolregio Eindhoven formuleren samen een regionale mobiliteitsvisie en -strategie. Hierbij betrekken ze andere partners en als meest prominente partner de provincie Noord-Brabant.

De visie is het Toekomstbeeld Mobiliteit 2040. Het Toekomstbeeld, dat in ontwikkeling is, moet beeldend schetsen hoe het mobiliteitssysteem er naar verwachting uit gaat zien. Het is een vergezicht met de focus op 2040 en richtinggevend voor de maatregelen die we in de regio op korte termijn nemen op weg daarheen.

Voor de korte en middellange termijn (indicatief tot 2030) maakt de regio samen met de provincie een strategische regionale mobiliteitsagenda (RMA). Hierin is opgenomen hoe de weg naar het toekomstbeeld er de komende jaren uit ziet: wat willen we snel bereiken en waarom (wat is de relatie met het toekomstbeeld) en met welke aanpak. Er is een regionale mobiliteitsagenda, maar een nieuwe wordt in 2023 ontwikkeld om een betere aansluiting bij het toekomstbeeld en bij de actualiteit te krijgen. Voor dit RMP is de RMA van 2020 leidend voor het RMP, met name door het verwijzen naar de programma's van het RMA.

De concrete vertaling van de RMA naar acties, mensen, middelen, structuren en gewenste resultaten vindt plaats in het regionaal mobiliteitsprogramma (RMP). Idealiter staan in dit programma alle van regionaal belang zijnde mobiliteitsprojecten die in het aankomende jaar uitgevoerd gaan worden, met een doorkijk naar de volgende jaren. Door het programma elk jaar opnieuw vast te stellen is het mogelijk om, met behoud van de koers van de Regionale Mobiliteitsagenda (RMA), in te spelen op de actualiteiten, veranderende omstandigheden, nieuwe inzichten en mogelijke provinciale bijdragen.

Er is nog geen Toekomstbeeld en er is nog geen hierop aansluitend actuele regionale mobiliteitsagenda RMA, veel bouwstenen hiervoor zijn er wel. Er zijn visies, uitwerkingen daarvan en er zijn afspraken vastgelegd, zoals bijvoorbeeld in de versnellingsdeal van € 1,6 miljard. In dit RMP is rekening gehouden hiermee. We willen naar een samenhangend RMA en RMP die samen een compleet regionaal overzicht bieden.

Het RMP stelt de regio op in samenwerking met de provincie. Het is ook een document dat wordt gebruikt om de afspraken tussen provincie en regio te markeren.

### **Dit RMP betreft afspraken over projecten die in 2023 uitgevoerd worden, en geeft nog geen doorkijk naar de jaren erna.**

We willen toe naar een RMP dat voor meerdere jaren aangeeft wat we in de regio gaan doen. Dat doen we nu nog niet omdat de basis in de vorm van een actuele RMA nog ontbreekt. We kijken nog niet ver vooruit en nemen alleen de projecten op die in 2023 starten.

**Dit RMP is de definitieve versie**

Een aantal opgaves in dit RMP zijn een invulling van eerder gemaakte afspraken. In dit RMP worden die nu concreet gemaakt met ook een bijdrage van de provincie. Voorbeelden hiervan zijn de invulling van de Korte Termijn Aanpak A2/N2 in samenwerking met SmartwayZ.NL en de krachtenbundeling Smart Mobility waarvoor de uitvoering is belegd bij Brainport Bereikbaar. Er zijn ook opgaves die niet vallen in al gemaakte afspraken. Hiervoor moeten keuzes gemaakt worden, ook vanwege beperkte financiële middelen.

Met de vaststelling op de Omgevingsdag committeren de regiogemeenten en de gedeputeerde van de provincie zich aan de uitvoering van het RMP. Voor een groot deel van de projecten is dit overigens al gebeurd in een ander kader en heeft het RMP geen andere functie dan het bieden van overzicht, de steun aan deze projecten staat niet ter discussie.

Op de omgevingsdag heeft de provincie de bijdrage per deelprogramma vastgesteld. Een verdere toedeling van middelen dient door de deelprogrammatrekkers te worden beoordeeld, en waar nodig te worden voorzien van provinciale middelen.

## 2. Wat is het RMP, hoe is het tot stand gekomen en wat zijn de afspraken voor het vervolg?

### **Het RMP is een tussenstap in aanvragen voor de provinciale bijdrageregeling 2023**

Het beroep dat de regio doet op de provincie om in het kader van de Bijdrageregeling de regio mee te ontwikkelen, is vastgelegd in dit RMP. In de vormgeving is daarmee ook rekening gehouden.

### **De provincie heeft duidelijk gemaakt waarvoor een bijdrage mogelijk is**

De provincie kan bijdragen aan de uitvoering van projecten in de regio. Voor een groot deel van de mobiliteitsprojecten in gemeenten is de gemeente alleen zelf verantwoordelijk. Waar de provincie een verantwoordelijkheid ziet, is al eerder aangegeven in het Beleidskader Mobiliteit. In bijlage 1 zijn de uitgangspunten van de provincie opgenomen.

### **In het RMP staan ook projecten die geen bijdrage ontvangen vanuit de Bijdrageregeling**

Projecten die in dit RMP zijn opgenomen, kunnen ook op een andere manier gefinancierd worden. Zo kunnen projecten van Brainport Bereikbaar gefinancierd worden met een bijdrage van SmartwayZ.NL of uit het Bereikbaarheidsakkoord. Bij voorkeur staan alle projecten waarbij de provincie een betrokkenheid heeft opgenomen in het RMP, dat kunnen dus ook programmaonderdelen zijn waarvoor afspraken zijn over de samenwerking in shared services, onderzoek of lobbytrajecten. Ook zijn er nog andere subsidie en bijdrageregelingen via de provincie en het Rijk in het RMP opgenomen.

### **Prioritering vindt plaats door regio en provincie samen**

Bij de provincie en de regio zijn niet voldoende middelen beschikbaar om een substantiële financiële bijdrage te leveren voor uitvoering van alle projecten die vallen binnen deze omschrijving. Regio en provincie maken samen de keuze aan welke projecten nu prioriteit wordt gegeven. Idealiter volgen bij een programmatische aanpak de projecten uit het programma. Dat is nu nog niet het geval, de projecten worden onder een programma geplaatst. Projecten moeten in ieder geval passen in één van de (deel)programma's van de RMA. Het is niet zo dat alleen projecten die in het RMP 2023 worden opgenomen regionale projecten zijn. Mogelijk dat deze projecten bij het opstellen van de nieuwe RMA als regionaal project worden benoemd en dat beleidswijzigingen van de provincie in de toekomst een bijdrage mogelijk maken.

In het kort, wordt de volgende prioritering gebruikt:

- Projecten zijn uitvoeringsgereed in 2023;
- Projecten passen binnen provinciaal beleid (Beleidskader mobiliteit, zie bijlage 1);
- Projecten passen binnen het regionaal beleid van het RMA;
- Projecten dienen een regionaal doel en zijn nodig voor de mobiliteitstransitie.

**Opname in het RMP is de eerste stap op weg naar formele afspraken met de provincie**

Voor veel van de opgenomen projecten zijn al afspraken gemaakt. Voor de overige projecten moet er nog wel wat gebeuren voor er harde afspraken zijn.

Hierbij gelden de volgende spelregels:

- Bedragen zijn inschattingen. Bij de aanvraag voor een bijdrage moet een onderbouwing geleverd worden voor deze kosten.
- Voor projecten wordt inzichtelijk gemaakt bij de aanvraag of nog subsidie is aangevraagd bij andere instanties. Hiervoor gelden de volgende regels:
  - Als er ook subsidie vanuit het Bereikbaarheidsakkoord wordt ontvangen dan zijn de projectkosten de kosten van het project na aftrek van de bijdrage uit het bereikbaarheidsakkoord. Op dit bedrag is een stuk cofinanciering vanuit de provincie mogelijk.
  - Vanuit verkeersveiligheid geldt dat er geen bijdrage beschikbaar wordt gesteld als een project al is goedgekeurd voor de impulsregeling van het Rijk.
- Voor grotere projecten (financiële omvang meer dan € 2,5 miljoen) wordt het project onderverdeeld in jaarschijven in afstemming met de provincie.
- Voor een aantal projecten geldt dat de bijdrage pas beschikbaar wordt gesteld als ook een Bestuursovereenkomst (BOK) is afgesloten. Dit gaat op voor een aantal fietsroutes en de afspraken rondom de bundelroute Nuenen.

**Programmatisch werken is het streven en een werkwijze hiervoor ontwikkelen regio en provincie in samenspraak**

Bij programmatisch werken hoort een grote verantwoordelijkheid voor een programmateam en -trekker. Zij zijn verantwoordelijk voor de coördinatie op de uitvoering van de deelprogramma's. Op dit moment wordt er nog gezocht naar de meest geschikte organisatievorm voor samenwerking op de uitwerking en uitvoering (vormgeving governance door AEF). Dit gaat in overleg met de provincie om een goede aansluiting te realiseren tussen programmatisch werken in de regio en werkprocessen binnen de provinciale organisatie.

### 3. Urgente opgaven, lopende afspraken en uitvoeringsprogramma's

#### 3.1. Uitvoering maatregelen Bereikbaarheidsakkoord

Het Bereikbaarheidsakkoord is een totaalpakket aan maatregelen, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio, met de focus op het gebied ten oosten van Eindhoven. Met het akkoord wordt ingezet op smart mobility, co-modaliteit en het stimuleren van het gemotoriseerde verkeer om gebruik te maken van de robuuste randen, een goed functionerend hoofdwegennetwerk, bestaand uit de A2, A67, N279 en A50. Belangrijk onderdeel van het stimuleren van het gebruik van de robuuste randen is een vlotte en betrouwbare doorstroming op de robuuste randen en de wegen daarnaartoe, de inprikkers. Auto's en vrachtauto's die geen gebruik kunnen maken van de robuuste randen worden verwacht gebruik te maken van een beperkt aantal wegen in het gebied, de bundelroutes.

De bereikbaarheid van en de doorstroming en ook de veiligheid op de robuuste randen hebben nog niet de gewenste kwaliteit. Hiervoor is samenwerking tussen regio, provincie, rijk en gemeenten noodzakelijk. Afgelopen periode zijn er uitdagingen geweest waardoor de geplande maatregelen voor de robuuste randen minder ver gerealiseerd zijn dan gepland. Ook zijn sommige opgaven lastiger dan verwacht.

#### Bundelroute Nuenen

De bundelroute Nuenen is een belangrijk onderdeel van het Bereikbaarheidsakkoord en is ook verder opgenomen in dit RMP met een aanvullende bijdrage van de provincie onder robuust, en betrouwbaar mobiliteitssysteem. Onderdelen van het vastgestelde voorkeursalternatief:

- De realisatie van enkele onmisbare schakels in het regionale fietsnetwerk die door Nuenen lopen, zoals de route tussen Gemert en Eindhoven en de routes tussen Helmond-Noord en Eindhoven, met daarbij de toepassing van enkele fietstunnels (o.a. Papenvoortsedijk-Smits van Oyenlaan en de Wolvendijk - N270 (Eindhoven) voor verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van gemotoriseerd verkeer;
- prioriteit voor openbaar vervoer in de verkeerslichtenregeling om de doorstroming te verbeteren
- hoogwaardige overstappunten, o.a. een lokale P&R bij Gerwen en een verbetering van de bestaande centrale bushalte;
- Smart Mobility door het inzetten op een werkgeversbenadering;
- de doorgroei van een Smart Hub ten noorden van Gerwen (optie na 2030);
- kortere verbinding tussen Eindhoven en Nuenen e.v. via de N270 door openstelling van de busbanen Geldropsedijk (uitvoeringsvariant met afslagverboden);
- mitigerende maatregelen geluid;
- Voorbereiding op de uitbreiding van verkeerslichten met C-ITS (technisch-innovatieve optie voor of na 2030 (geen onderdeel maatregelenpakket, wel ambitie om uit te voeren met buurgemeenten en Provincie).

#### Maatregelenpakket Oost

Naast het bereikbaarheidsakkoord is ook een aanvullende en actuele aanpak aan de oostkant van de regio nodig, zodat we één gedegen pakket aan maatregelen krijgen. De in- en externe bereikbaarheid en samenhang van de gehele regio Zuidoost Brabant wordt hiermee sterk verbeterd. De ontwikkeling van een maatregelenpakket in Oost waarbij alle modaliteiten meegenomen worden zal komende periode ontwikkeld worden.

### 3.2. Verstedelijkingsopgave en mobiliteit

Brainport Eindhoven is één van de krachtigste motoren van de Nederlandse economie. Mét de Mainportstatus heeft de regio de betrokkenheid en de steun van het Rijk voor de doorontwikkeling gekregen. De kennisintensieve maakindustrie groeit explosief. In het spoor daarvan ligt er een belangrijke overheidsopgave om de groeiontwikkelingen voor de regio op een goede wijze te faciliteren.

De uitbreiding van de woningvoorraad is één van de opgaven daarbij. In de periode tot 2040 moeten er veel woningen worden gebouwd in de regio. De regio zet in op het versnellen en ontwikkelen van grootschalige woningbouwlocaties. Er ligt daarbij een grote transformatie- en verdichtingsopgave in het bestaande bebouwd gebied.

De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De vraag naar mobiliteit neemt toe als gevolg van het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen en doordat inwoners zich verplaatsten binnen een steeds groter Daily Urban System. Het huidige mobiliteitssysteem is op deze groei niet berekend en heeft in de huidige opzet maar beperkt groeimogelijkheden, o.a. door gebrek aan ruimte, de beschikbare infrastructuur en de negatieve gevolgen voor de leefomgeving. Er is een mobiliteitstransitie nodig, waarbij wordt ingezet op minder reizen/verplaatsen, op een verschuiving van autogebruik naar meer fiets, lopen, openbaar vervoer en slimme (deel)mobiliteit, op het gebruik van schone vervoermiddelen die geen gebruik maken van fossiele brandstoffen en op het beschikbaar blijven van mobiliteit voor iedereen.

Hiermee geeft de regio ook gevolg aan de afspraken (BO MIRT november 2022) om als onderdeel van het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket op te stellen én aan de verplichtingen uit het Klimaatakkoord om als regio een Regionaal Mobiliteitsprogramma op te stellen. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De vraag naar mobiliteit neemt toe als gevolg van het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen en doordat inwoners zich verplaatsten binnen een steeds groter Daily Urban System. Het huidige mobiliteitssysteem is op deze groei niet berekend en de groei van de mobiliteit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving.

De verstedelijkingsopgave vraagt daarom om een mobiliteitstransitie, waarbij wordt ingezet op minder reizen/verplaatsen en op een verschuiving van autogebruik naar meer fiets, lopen, openbaar vervoer en slimme (deel)mobiliteit. Door te bouwen in hoge dichtheden en in de buurt van OV-knopen, functies te mengen en parkeernormen laag te houden, zijn minder en kortere verplaatsingen nodig. Zonder mobiliteitstransitie legt de mobiliteitsgroei een te grote claim op de ruimte (infrastructuur en parkeren) en op de leefbaarheid van de steden (congestie, geluidsoverlast, luchtkwaliteit).

De opgave betreft héél de regio. In 2023 leggen we in een regionale mobiliteitsagenda (RMA) het totaalbeeld aan noodzakelijke inspanningen op het gebied van mobiliteit vast. We rekenen op een blijvende warme belangstelling en de investeringsbereidheid van belangrijke partners Rijk, provincie en bedrijven. “Blijvend”, want er zijn nu al afspraken gemaakt voor een fors (eerste) pakket projecten.



Het Rijk en de regio gaan ruim 1,59 miljard euro investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid en het versnellen van de woningbouw in de regio Brainport Eindhoven. Dat is afgesproken in de Brainportdeal tijdens het BO-MIRT van november 2022. De projecten waaraan het geld wordt besteed zijn de volgende:

- Ontwikkeling (bus)station in Eindhoven (Multimodale Knoop Eindhoven): € 727 mln;
- HOV4 (De Run en High Tech Campus Eindhoven): € 270 mln;
- A58 (traject Eindhoven – Tilburg): € 126 mln;
- spoormaatsregelen (emplacement west): € 125 mln;
- versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocatie Houtsdonk (Helmond): € 24,8 mln;
- hoofd- en onderliggend wegennet: gaat uiterlijk mee in BO MIRT 2024;
- Versnellingsafspraken Fellenoord/KnoopXL: € 137 mln (eerder toegekend bij BOL, juni 2022);
- Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie (ruim 100 km snelfietspaden en 6 mobiliteitshubs): € 185 mln (eerder toegekende bij BOL, juni 2022).

### 3.2.1. Fietsenstalling stationsplein Zuid Eindhoven Centraal

Eén van de MIRT projecten die concreet tot uitvoer komt in de komende jaren is de realisatie van de nieuwe fietsenstalling Stationsplein Zuid bij Eindhoven Centraal. De voorbereiding start in 2023 en de realisatie vindt plaats in de periode 2024-2026. Omdat dit een forse investering vraagt en omdat de regio hiervoor een forse bijdrage vraagt van de provincie, is dit project opgenomen in het RMP 2023.

### 3.3. Kortetermijnmaatregelen A2 Randweg Eindhoven als eerste stap in de mobiliteitstransitie

Het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven 2040 (uitgevoerd in 2020) heeft geleid tot het brede besef dat mobiliteit anders en meer in samenhang met verstedelijking benaderd moet worden. Inzet op een vergaande mobiliteitstransitie is noodzakelijk. Met het kortetermijnmaatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven (hierna: KTM Randweg A2) zetten we hierin als regio een eerste betekenisvolle stap die beschouwd moet worden als no-regret. Het doel van dit pakket is om het 'kantelpunt', het moment waarop structurele filevorming ontstaat, te verschuiven van 2025 richting 2030-2035. Met een combinatie van maatregelen aan de 'aanbodzijde' (het met kleine (weg)inframaatregelen beter benutten van asfalt) en 'vraagzijde' (het vermijden van autoverkeer door inzet op fiets, mobiliteitshubs en gedragsbeïnvloeding in samenwerking met werkgevers).

De totale omvang van KTM Randweg A2 bedraagt €185 miljoen. Dit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Project	Maatregel	Kosten (€ x 1.000)
A2RW-001	Werkgeversbenadering	2.000
A2RW-002	Ontwikkeling mobiliteitshubs <i>Dit betreft de kosten tot 2025 voor zes al dan niet tijdelijke hubs</i>	50.000
A2RW-003	(Snel)fietsroutes	118.000
A2RW-004	Kleine infrastructurele maatregelen A2, N2 en A50	900
A2RW-005	Busbaan op vluchtstrook A50	494
A2RW-007	Verlengen weefvakken A2 (tussen Batadorp en de Hogt)	5.000
A2RW-008	Optimalisatie aansluitingen N2	5.400
A2RW-009	Bypasses knooppunt Leenderheide	1.060
	Monitoring	200
	Projectmanagement	1.800
	<b>Totaal</b>	<b>K€ 184.854</b>

De kosten worden gelijk verdeeld: Rijk 25%, Provincie 25%, Regio 25% en bedrijfsleven 25%.

De provincie heeft haar aandeel in de kosten (46,25 miljoen) al gereserveerd in de begroting. Deze middelen zijn beschikbaar. Hoe deze op termijn beschikbaar worden gesteld zal nog verder uitgewerkt worden in samenwerking met het programma SmartwayZ.NL en is ook afhankelijk van afspraken met de andere partijen.

Om in 2023 vooruitlopend hierop een eerste stap te kunnen zetten wordt het aandeel vanuit de provincie beschikbaar gesteld via het RMP en de bijdrageregeling. Dit is opgenomen in het deelprogramma Robuust en betrouwbaar en gaat om de volgende projecten:

### 1. Fietsroutes KT-pakket:

- Fietsroute Veghel – Son – Eindhoven
- Fietsroute Sint-Oedenrode – Ekkersrijt
- Snelfietsroute F2 Boxtel – Eindhoven
- Pendelroute Best-Eindhoven
- Snelfietsroute F58 Oirschot – Best – Son en Breugel
- Hovenring – De Run (Peter Zuidlaan – Julianastraat in Veldhoven)
- Fietsroute Oirschot-Eindhoven (groene corridor).
- Snelfietsroute F67 Reusel – Eersel – Veldhoven – Eindhoven
- Snelfietsroute F67 Bergeijk – Veldhoven – Eindhoven

Voor deze fietsroutes geldt dat er nu nog gewerkt wordt aan een aantal Bestuursovereenkomsten (BOK's). Er is nu voldoende geld gereserveerd om in 2023 eerste stappen te zetten waarbij de provincie ook het aandeel van de kosten van I&W voor haar rekening kan nemen. Als de BOK's zijn gesloten kunnen precieze afspraken gemaakt worden voor de bijdrage in 2023 per project. De provincie heeft aangegeven dat het mee kan in het RMP 2023 als de BOK in het eerste kwartaal van 2023 gereed is. Het totaalbedrag dat in 2023 via het RMP aan de fietsroutes kan worden toegekend is €10 miljoen. Voor fietsroutes waar in 2023 nog geen financiële bijdrage voor nodig is, worden in 2023 nadere afspraken gemaakt en in een BOK vastgelegd. Daarnaast wordt ook geld beschikbaar gesteld aan proces- en onderzoekskosten voor de fietsroutes.

### 2. Mobiliteitshubs KT-pakket:

Daarnaast wordt in 2023 nog het volgende verwacht voor de verdere onderzoek en ontwikkeling van de mobiliteitshubs A67 west, A2 Noord (Best), A2 Zuid (Maarheeze), A58 (Best/Oirschot), A67 oost en A50.

In 2023 wordt een overkoepelend projectmanager mobiliteitshubs en voor alle locaties een projectleider worden ingehuurd. Tevens worden diverse planstudies en planfase onderzoeken doorlopen. Dit betekent dat voor 2023 via het RMP aanspraak kan worden gemaakt op €900.000,- aan kosten.

### 3. Inframaatregelen:

Ten aanzien van de verdere uitwerking van de kleine inframaatregelen is naar verwachting een onderzoeksbudget van € 300.000, - noodzakelijk. Dit is nodig voor de engineering van de eerder geselecteerde maatregelen aan de A50, de A2/N2 en knooppunt Leenderheide. Deze maatregelen worden in nauwe samenwerking met RWS uitgezet.

**Totaalbudget KT-pakket 2023 vanuit RMP**

Op grond van bovenstaande opsomming is in totaal het volgende budget nodig vanuit de provincie voor het korte termijnmaatregelenpakket A2 Randweg Eindhoven:

<b>Maatregelen</b>	<b>Kosten</b>
Fietsroutes proces- en onderzoekskosten	€450.000,-
Fietsroutes uitvoeringskosten	€10.000.000,-
Mobiliteitshubs	€900.000,-
Inframaatregelen	€300.000,-
<b>Totaal</b>	<b>€11.650.000,-</b>

Deze kosten worden via het RMP 2023 aangevraagd en komen ten laste van het beschikbare budget van €46,25 mln. van de Provincie voor het KT-pakket A2 Randweg Eindhoven. Er zullen nog nadere afspraken gemaakt worden over hoe de bijdrage van I&W beschikbaar wordt gesteld, vooruitlopend hierop reserveert de provincie daarom in 2023 een groter aandeel in de kosten om wel snel van start te kunnen gaan in 2023. En breder zal in de loop van 2023 tussen Rijk, Provincie en Regio concrete afspraken worden gemaakt over de programmabeheersing van het KT-pakket. Hoe dit nu geregeld wordt in 2023 via het RMP is een tussenoplossing en hoeft dus niet de werkwijze te zijn voor de volgende jaren.

### 3.4. Brainport Bereikbaar

Brainport Bereikbaar richt zich op het verbeteren en het optimaliseren van de doorstroming en bereikbaarheid in de Brainport regio door het faciliteren en stimuleren van slimme vernieuwende mobiliteitsoplossingen. In deze organisatie bundelen de partners ZO Slim Bereikbaar en SmartwayZ.NL hun krachten en wordt er intensief samengewerkt met onder andere kennisinstellingen en werkgevers. In de periode 2021-2023 voert Brainport Bereikbaar 11 samenhangende projecten uit in verschillende woongebieden, werklocaties, stads- en dorpscentra, het buitengebied en op de corridors in Zuidoost Brabant. Voor meer informatie zie [www.brainportbereikbaar.nl](http://www.brainportbereikbaar.nl).

Deze projecten van Brainport Bereikbaar worden in 2023 voortgezet:

- Structurele gedragsverandering (o.a. start customer journeys, opzet gedragspilots, opzet en start overkoepelende gedragscampagne, input gedrag in mobiliteitshub Te Veld);
- Werkgeversaanpak (o.a. toolbox mobiliteitsmakelaars, mobiliteitsscans (Mobility Label), CRM-systeem voor monitoring afspraken werkgevers, mobiliteitsdeals Eindhoven Noordwest, Eindhoven-binnenstad, A67, De Kempen en onderwijsaanpak Studenten en scholieren brainportregio);
- Collectief (besloten) Vervoer (o.a. route- en halteverkenning pilotroutes 's-Hertogenbosch-Eindhoven/De Run(A2) en Uden-Eindhoven/De Run (A50), businesscase collectief besloten vervoer ASML);
- Innovatieve Vervoersconcepten o.a. visievorming Fabulos en test op Automotive Campus, deeltaxi 2.0 bij tien bedrijven BZOB en ziekenhuis, F'kes meerijden (innovatief lifters-concept);
- Mobility as a Service (MaaS opschaling) o.a. grootschalige pilot bij ASML/Gemeente Eindhoven;
- Coöperatieve Intelligente Transport Systemen (c-ITS), o.a. ITS Ring Eindhoven is afgerond;
- Slimme Logistiek, o.a. realisatie en opening bouwhub Eindhoven, pilot datadelen bouwlogistiek, afvallogistiek Brainport Smart District;
- Slimmer Fietsen, o.a. fietsstimulering, e-bikeprobeeractie, grootschalige fietscampagnes, lancering fietsapp Brainport Bereikbaar, publiekscampagnes Ons Brabant Fietst;
- Regionale en lokale mobiliteitshubs, o.a. voorbereiding zes regionale mobiliteitshubs (drie tot vier met realisatie in 2025, verkenning initiatieven lokale mobiliteitshubs/deelmobiliteit in de regio);
- Regionaal verkeersmanagement, o.a. data delen over gewenst gebruik wegennet, digitaliseren U-routes;
- Data: start uitrol MijnRegioRoutes reisapp, dataverzameling en databeheer voor monitoring en dashboard;
- Slimme Mobiliteit Corridor A67, o.a. gedragsverandering, verkenningen omzetten in concrete uitvoeringspilots/ toepassingen bij reizigersgroepen, realisatie mobiliteitsdeals (De Run+, BZOB).

De kosten zijn voor 2023 begroot op een totaalbedrag van € 8,064 mln, te financieren door gemeente Eindhoven (€ 0,44 mln, Slimme mobiliteit corridor A67 € 1,83 mln, restant budget Brainport Bereikbaar 2022 € 3,42 mln, subsidieaanvraag PoHo-mobiliteit ZOB 2023 € 1,078 mln, Programmaraad SmartwayZ.NL 2023 € 1,298 mln).

### 3.5. Gedeelde mobiliteit

De provincie heeft een nieuwe visie 'gedeelde mobiliteit is maatwerk' (2018). Gedeelde mobiliteit is alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en vaak samen gebruikt wordt. Dit kan de trein of bus zijn maar ook een deelauto, deelfiets, vrijwilligersvervoer, meerijden met iemand of ander flexibel vervoer. De uitwerking hiervan vindt plaats op provinciaal niveau. Voor bus en trein als ruggengraat in Toekomstbeeld OV 2040. Maar er is ook ruimte voor andere en nieuwe vormen van mobiliteit. We moeten toe naar een passend aanbod voor alle reizigers, met een slim en duurzaam mobiliteitssysteem, waarin de reiziger centraal staat. Bereikbaarheid met gedeelde mobiliteit is nodig voor een bereikbare regio, een sterke economie en mensen die kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

In de uitwerking wordt intensief samengewerkt met de regio's en gemeenten. Dit volgt de planning van de concessies. In Zuidoost Brabant loopt die pas op zijn vroegst in 2026 af en daarom is nog geen uitgebreid traject gestart rondom de transitie naar gedeelde mobiliteit. Binnen de lopende concessie is ruimte om te starten met pilots en flexcontracten. Hiervoor heeft de provincie ook financiële middelen beschikbaar. In 2023 is dat € 455.647 voor cofinanciering, vooral ook voor meer integratie tussen OV en doelgroepenvervoer. Het gaat dan om de volgende type projecten:

- Concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen en Bravo Flex;
- Doorontwikkeling van de eigen regiotaxi organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi);
- Verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit.

Daarnaast zijn er aanvullende mogelijkheden vanuit budgetten voor vernieuwing OV en budgetten voor finetuning in de concessie via het Tactisch Ontwikkelteam.

### 3.6. Nulplus-maatregelen N69

In 2012 is het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 vastgesteld. Met het gekozen voorkeuralternatief Westparallel Plus gaan verkeersstromen gebruik maken van de routes die daarvoor bedoeld zijn. Het doorgaand verkeer gaat niet meer dwars door de kernen van Valkenswaard en Waalre, maar via de nieuwe verbinding. Het sluipverkeer werende maatregelen in het gebied van Eersel en Bergeijk zorgen ervoor dat verkeersstromen sneller op de hoofdwegen terecht komen. En lokaal worden er maatregelen getroffen ter bevordering van de doorstroming van bestemmings- en woon-werkverkeer en het stimuleren van de fiets en (H)OV-gebruik. Dit totaalpakket verbetert de leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarnaast komt er een extra investering in het gebied om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Het akkoord bestaat uit drie onderdelen: nieuwe verbinding, gebiedsimpuls en nulplus. In de bijlage van het Gebiedsakkoord staan de Nulplusmaatregelen met maatregelen op mobiliteitsgebied en de uitvoerende partij. Het is de bedoeling dat een partij zelfstandig zorgdraagt voor de financiering met eventuele bijdragen van andere partijen.

De gemeente Valkenswaard staat nog aan de lat voor de uitvoering van een aantal nulplus-maatregelen. Via de RMP-procedure vraagt deze gemeente om een financiële bijdrage van de provincie.

## 4. Deelprogramma's regionaal mobiliteitsprogramma

De vier strategielijnen van het RMA 2020 zijn de programma's waar we de projecten onder verdelen:

- 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.
- 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.

Naast deze strategielijnen, is in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk meer te lezen over de organisatie en samenwerking in de regio.

### 4.1. Deelprogramma 'Robuust, betrouwbaar mobiliteitssysteem voor iedereen'

Dit deelprogramma heeft als doel om een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem te bouwen voor nu en in de toekomst. We verbinden netwerken en bouwen het mobiliteitssysteem van de toekomst. Onderdelen van dit deelprogramma zijn:

#### 1. Robuuste randen en hoofdwegennet:

Een belangrijke drager van de strategie van de bereikbaarheidsagenda (en nog steeds actueel) zijn de 'Robuuste randen'. Dit zijn delen van een aantal snelwegen en autowegen die zo goed mogelijk moeten doorstromen, zodat het aantrekkelijk is om een groot deel van de (auto)reis over deze routes te maken. Een betere doorstroming van auto's op deze robuuste randen, zorgt voor minder auto's en vrachtverkeer op wegen die minder geschikt zijn voor verkeer.

#### 2. Goede inprikkers:

De zwakste schakel bepaalt voor een groot deel de kwaliteit van de reis. Hoe goed de robuuste randen bereikbaar zijn van en naar het omliggende gebied, bepaalt mede de aantrekkelijkheid ervan. De wegen die de robuuste randen ontsluiten noemen we 'inprikkers'. Congestie op inprikkers zorgt voor ongewenst gebruik van routes die niet geschikt zijn voor de verwerking van veel verkeer, met als gevolg verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen. Wij streven naar goed functionerende inprikkers

#### 3. Goede bundelroutes:

Een deel van de verplaatsingen van het gemotoriseerde verkeer kan niet via de inprikkers en de robuuste randen. We willen voorkomen dat dit verkeer gebruik maakt van routes die daar niet geschikt voor zijn. We proberen dit verkeer zoveel mogelijk samen te brengen op routes die we daar aantrekkelijk en geschikt voor maken met een betrouwbare doorstroming, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen. Om bestuurders te verleiden deze bundelroutes te gebruiken, zijn sturende keuzes nodig.



**4. Goed fietsnetwerk:**

De fiets speelt een belangrijke rol in het bereikbaar en leefbaar houden van de regio. We willen een schaa sprong maken, door o.a. fietsers een goed regionaal fietsnetwerk bieden. 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 van of op een ander vervoermiddel.

**5. Gedeelde mobiliteit, inclusief OV:**

In de regio wordt het HOV-net verder geoptimaliseerd. Vorig jaar zijn er over de HOV3 in Eindhoven al afspraken gemaakt en opgenomen in het RMP 2022. Dit project loopt ook dit jaar weer door. Inmiddels is ook de planuitwerking gestart van HOV4 (deel Eindhoven Centraal – De Run Velhoven) als onderdeel van de MIRT afspraken en loopt een studie naar de nadere uitwerking van de Brainportlijn Tangent.

Vanuit de Kempen start in 2023 een studie naar de mogelijkheden van een hoogwaardige ov-verbinding met de Kempen (als verlengstuk en feeder van HOV4 en feeder van de Brainportlijn). Hiermee zetten we in op een maximale benutting van het regionale OV potentieel en verbetering van de OV- bereikbaarheid van de economische toplocaties in de gehele regio.

Vanuit de provincie is er via het projectengeld Gedeelde mobiliteit in totaal € 455.647 beschikbaar (voor een toelichting zie paragraaf 3.5.). Dit geld is voor concrete initiatieven van Bravo Samen en Bravo Flex, de doorontwikkeling van een eigen regiotaxi organisatie naar Bravo Flex (hub en haltetaxi) en het verbeteren van mentale toegankelijkheid van de gedeelde mobiliteit.

**6. Goed netwerk van multimodale mobiliteitshubs**

De multimodale mobiliteitshubs maken het combineren van verschillende vervoersvormen mogelijk en verrijken zo het mobiliteitssysteem. De hubs zijn nodig om de bereikbaarheid op niveau te houden. Reizigers combineren via de hubs de vervoermiddelen die het beste passen bij de drukte op de weg, de invloed op het milieu en de beschikbare ruimte. Het streven is om het overstappen binnen en tussen de vervoerswijzen op de hubs zo soepel mogelijk te laten verlopen.

In onderstaande tabel zijn na prioritering de kansrijke projecten opgenomen. Hierbij wordt eerst ingegaan op projecten die vallen onder het pakket A2/N2 (wat elementen bevat van de verschillende onderdelen van dit deelprogramma). Vervolgens worden aanvullende projecten opgesomd in onderstaande tabel.



Robuust, betrouwbaar mobiliteitssysteem voor iedereen							
<b>Kasritme</b>	Een kasritme moet worden afgesproken voor projecten van meer dan € 2,5 miljoen. Voor kleine projecten is dit niet van toepassing omdat het alleen over 2023 gaat.						
<b>Wijze van beschikbaar stellen</b>	Regio en gemeenten met betrekking tot gemeentelijke bijdragen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per project wordt er gefinancierd vanuit de gemeentebegroting</li> <li>- Regio en provincie spreken samen af:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project na het aanleveren van aanvullende informatie en onderbouwing van benodigde financiële middelen verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker en na instemming van de provinciale vertegenwoordiger.</li> <li>o Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het e-formulier worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling.</li> </ul> </li> </ul> De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.						
<b>Governance</b>							
<b>Trekker deelprogramma</b>	<b>Interim Bestuurlijk:</b>	<b>Interim Ambtelijk:</b>					
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit	Programmaleider Programmabureau Mobiliteit (vac.), Berry de Jong (Team MRE) a.i. Arwina de Boer (provincie)					
<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.						
Project	Trekker (gemeente)	Projectkosten	Grote opgave	Gevraagde (indicatieve) bijdragen		Jaar uitvoering	Valt onder bijdrageregeling?
				Gemeente (e.a.)	Provincie		
<b>KTA A2/N2: eerste stappen 2023:</b>					<b>€11.650.000,-</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsroutes: proces en onderzoekskosten</li> </ul>		€ 118.000.000	Korte termijn aanpak A2	Ntb	€ 450.000	2023	ja

• Fietsroutes eerste uitvoeringskosten <sup>1</sup>		€ 118.000.000	Korte termijn aanpak A2	Ntb	€ 10.000.000	2023	ja
• Mobiliteitshubs		€ 50.000.000	Korte termijn aanpak A2	Ntb	€ 900.000	2023	ja
• Inframaatregelen		€ 900.000	Korte termijn aanpak A2	ntb	€ 300.000	2023	ja
<b>Bundelroutes Nuenen</b>	Nuenen c.a.	€ 26.700.000 <sup>2</sup>		€ 16.700.000	€ 10.000.000	2023 e.v.	ja
<b>Goed Fietsnetwerk naast pakket KTA A2/N2</b>					<b>€ 37.500</b>		
Fietsroute Helmond-Eindhoven (Kanaal)	Helmond	€ 800.000	Bereikbaarheidsakkoord		-	2023-2024	nee
Fietsroute Helmond-Geldrop Heeklaan	Helmond	€ 600.000	Bereikbaarheidsakkoord		-	2023-2024	nee
Fietsroute Helmond-Geldrop Geldropseweg	Helmond	€ 500.000	Bereikbaarheidsakkoord		-	2023	nee
Fietsroute Helmond-Asten onderzoek	Helmond	€ 50.000	Bereikbaarheidsakkoord		-	2023	nee
Snelfietsroute Helmond-Deurne (onderzoek). Aan/in het verlengde van N270	Helmond	€ 75.000		€ 37.500	€ 37.500	2023	ja
<b>Gedeelde mobiliteit, inclusief OV</b>					<b>€ 625.3647</b>		
HOV 4 in de Kempen, onderzoek	Reusel – de Mierden namens De Kempen	€ 100.000		€ 50.000 (Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel-De Mierden)	€ 50.000	2023	ja
Lokale flexibele (o)vervoersdiensten	Helmond	€ 500.000	Projectengeld gedeelde mobiliteit		Eventuele bijdrage nader te bepalen	2023	nee

<sup>1</sup> Voor overzicht fietsroutes die hieronder vallen zie pagina 9.

<sup>2</sup> Bedragen in cursief worden definitief wanneer er in de eerste helft van 2023 een bestuursovereenkomst voor het project is vastgesteld.

Bushaltes Kempenweg	Oirschot	€ 240.000		€ 120.000	€ 120.000	2023	ja
Projectengeld gedeelde mobiliteit <sup>3</sup>		ntb		ntb	€ 455.647 (maximale bijdragen)	2023	nvt
Toegankelijkheid bushaltes Eindhovenseweg	Geldrop-Mierlo	€ 59.000		€ 59.000	€ 0	2023	nee
<b>Mobiliteitshubs</b>					<b>€ 9.055.000</b>		
Stationsomgeving Best (planvorming hub, schetsontwerpogave mobiliteitsdeel)	Best	€ 80.000		€ 40.000	€ 40.000	2023	ja
Fietsenstalling Stationsplein Zuid	Eindhoven	€ 30.000.000	MIRT	€ 21.000.000	€9.000.000	2023-2025	ja
Handelingsperspectief	Helmond	€ 30.000		€ 15.000	€ 15.000	2023	ja
<b>Totaal afgesproken op de ontwikkeldag voor 2023</b>		<b>€ 350.178.000</b>		<b>€ 38.021.500</b>	<b>€ 31.368.147</b>		

<sup>3</sup> Dit geld is een bijdrage aan pilots (onder andere flexvervoer, vrijwilligersinitiatieven) en integratie OV en doelgroepenvervoer.

## 4.2. Deelprogramma ‘Realiseren van een slim en vernieuwd mobiliteitssysteem’ – Brainport Bereikbaar

Voor projecten die zijn ingediend voor dit deelprogramma is het initiële uitgangspunt dat deze mogelijk in aanmerking komen voor een bijdrage vanuit de gebiedsgerichte realisatie Smart Mobility Zuidoost Brabant (Brainport Bereikbaar). De provincie kent hiervoor een separate bijdrageregeling vanuit het programma SmartwayZ.NL.

**Smart Mobility is een van de thema’s die de provincie als belangrijk ziet in de regio.**

Het gaat dan om projecten die passen in (de regionale afspraken over) het uitvoeringsplan Krachtenbundeling. Waarin het gaat om een gebiedsgerichte realisatie van: structurele gedragsverandering/werkgeversbenadering, data en digitalisering van mobiliteitsdata, regionaal verkeersmanagement, minder hinder, smart logistics, mobility as a service, human capital agenda en innovatie en ontwikkeling.

<b>Realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem</b>				
Omschrijving	Het stap voor stap <b>realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem</b> . 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 opgesplitst in: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gedragsverandering</li> <li>▪ Werkgeversaanpak</li> <li>▪ Innovatieve vervoersconcepten</li> <li>▪ Uitrol C-ITS</li> <li>▪ Slimmer fietsen</li> <li>▪ Regionale mobiliteitshubs</li> <li>▪ Lokale mobiliteitshubs</li> <li>▪ Regionaal Verkeersmanagement/ optimalisatie van doorstroming met verkeersmanagement</li> <li>▪ Data</li> <li>▪ Mobiliteitsstrategie de Kempen uitvoering maatregelenpakket</li> <li>▪ Deelmobiliteit Brainport Smart District</li> </ul> De onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma omschreven			
Wijze van prioritering				
<b>Governance</b>				
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk:		Interim Ambtelijk:	
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit		Brainport Bereikbaar	
<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.			
<b>Totaal financieel overzicht strategielijn</b>				
Overzicht sub-programma score 1 projecten	Totale investering	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeente/regio	Bijdrage derden

<b>Totaal gezamenlijk vastgesteld tijdens ontwikkeldag</b>	-	-	-	-
Kasritme	Niet van toepassing, het gaat alleen om 2023			
Wijze van beschikbaarheid				
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsmanagement</b>				
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is vast.			

Wij stellen voor het programma Brainport Bereikbaar te vragen de ingediende projecten nader te beoordelen en te toetsen en bij positief besluit op te nemen in het jaarprogramma/jaarplannen Brainport Bereikbaar. Ter illustratie zijn de projecten (niet uitputtend) opgenomen in de onderstaande tabel.

<b>Project</b>	<b>Projectkosten 2023</b>
Gedragverandering	€ 450.000
Mobiliteitsaanpak via werkgevers en onderwijsinstellingen	€ 1.000.000
Collectief besloten vervoer	€ 479.000
Innovatieve vervoersconcepten (Fabulos Deeltaxi, F'kes meerijden, Samen Rijden)	€ 1.238.075 <sup>4</sup>
MaaS regionale opschaling	€ 216.112
Uitrol C-ITS	€ 595.000
Smart Logistics	€ 294.000
Slimmer fietsen / Fietsimpuls	€ 662.000
Regionale mobiliteitshubs (incl. tijdelijke P+R's)	n.v.t.
Lokale mobiliteitshubs	€ 564.720
Regionaal verkeersmanagement – optimalisatie van doorstroming met verkeersmanagement	€ 400.000
Data	€ 145.000
A67	€ 848.402
Programma- en projectontwikkeling	€ 335.000
Organisatie	€ 736.480
<b>Totaal</b>	<b>€ 8.063.789</b>

<sup>4</sup> Nog niet vastgesteld vanwege discussie over benodigde bijdrage van één van de projecten.

### 4.3. Deelprogramma 'Duurzaam maken van mobiliteit'

Duurzame mobiliteit is een onderwerp dat nog niet als separaat thema is opgepakt door de regio. In een brief noemt de minister voor Klimaat en Energie de volgende opgaven voor de regio en de regiogemeenten:

- Onderzoeken van de energiebehoefte van laadinfrastructuur;
- Aansluiten op regionale aanbesteding van laadinfrastructuur;
- Opstellen van een regionaal programma Emissieloos in 2030;
- Vormgeven zero-emissiezones;
- Handhaven van zero-emissiezones;
- Extra aanpassen van de gemeentelijke infrastructuur;
- Stimuleren deelconcepten;
- Verduurzamen eigen mobiliteit;
- Klimaatneutraal inkopen van Grond-, Weg- en Waterwerken;
- Handhaven CO2-norm mobiliteit;

Om schaalvoordeel te behalen, kunnen taken in, plaats van door gemeenten alleen, door regionale samenwerkingsverbanden worden uitgevoerd. In 2023 onderzoeken we wat de mogelijkheden zijn.

Er zijn nu geen projecten die de regio opneemt in dit RMP.

#### 4.4. Deelprogramma 'Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit'

##### We werken met een risico gestuurde aanpak.

De Metropoolregio Eindhoven is al erg ver met het uitwerken van deze aanpak:

- Iedere gemeente heeft een recente verkeersveiligheid analyse;
- we maken een regionaal verkeersveiligheidsplan met als basis de lokale en regionale verkeersveiligheidsanalyse; en
- we maken een regionaal uitvoeringsprogramma met het regionaal verkeersveiligheidsplan als basis en gelijktijdig met het opstellen van de lokale uitvoeringsprogramma's.

##### In dit RMP zijn uitsluitend projecten opgenomen die volgen uit de verkeersveiligheidsanalyses.

In dit RMP is ook gebruik gemaakt van de uitvoeringsprogramma's.

##### Verkeersveiligheid is een van de thema's die de provincie als belangrijk ziet in de regio.

Het gaat hierbij om verkeersveiligheidsprojecten waarin de elementen gedrag, infrastructuur en handhaving integraal op elkaar zijn afgestemd en die bewezen effectief zijn; verkeersveiligheidsprojecten die een hoge prioriteit krijgen vanuit de risico gestuurde aanpak, gebaseerd op een data gedreven werkwijze waarvoor we eensluidende verkeersveiligheidsdata gebruiken; en over verkeerseducatie (BVL, Totally Traffic en TT-projects).

<b>Zo veilig mogelijk maken van mobiliteit</b>		
Omschrijving	Het <b>zo veilig mogelijk maken van mobiliteit</b> voor de verkeersdeelnemers én de inwoners en bezoekers van de regio. In de Metropoolregio streven gemeenten en provincie naar 0 verkeersdoden en -gewonden.	
Onderbouwing opname in RMP	Dit programma is op te splitsen in: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mensgericht verkeersveiligheidsbeleid</li> <li>▪ Infrastructureel verkeersveiligheidsbeleid</li> </ul> De onderbouwing van deze onderwerpen is per deelprogramma omschreven.	
Wijze van prioritering	Voor de maatregelen gericht op verkeersgedrag is geen prioritering toegepast. Iedere gemeente (en de regio) heeft een Verkeersveiligheid Uitvoeringsprogramma en met de beschikbare middelen zijn al die plannen uit te voeren. Voor infrastructurale verkeersveiligheidsmaatregelen is per gemeente een budget beschikbaar waarmee naar keuze de ingediende projecten (na toetsing opgenomen in de lijst) kunnen worden uitgevoerd met een minimale bijdrage van 50% van de gemeente en een maximale bijdrage van de provincie (eventueel vermeerderen met een bijdrage van het Rijk) van 50%.	
<b>Governance</b>		
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk:	Interim Ambtelijk:
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit	Programmaleider Programmabureau Mobiliteit (vac.), Berry de Jong (Team MRE) a.i. Arwina de Boer (provincie)

<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.			
<b>Totaal financieel overzicht strategielijn</b>				
Overzicht sub-programma score 1 projecten	Totale investering	Maximale bijdrage provincie	Bijdrage gemeente/regio	Bijdrage derden
Totaal mensgericht verkeersveiligheidsbeleid	€ 1.303.655	€ 1.042.923	€ 260.732	-
Totaal infrastructureel verkeersveiligheidsbeleid	€ 6.563.073,17	€ 1.900.000	€ 4.663.073,17	-
<b>Totaal gezamenlijk vastgesteld tijdens ontwikkeldag</b>	<b>€ 7.866.728,17</b>	<b>€ 2.942.923</b>	<b>€ 4.923.805,17</b>	-
Kasritme	Niet van toepassing, het gaat alleen over 2023			
Wijze van beschikbaar stellen	Regio/gemeente met betrekking tot gemeentelijke bijdragen (door gemeente in te vullen) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per project gefinancierd vanuit de gemeentebegroting</li> </ul> Provincie met betrekking tot provinciale bijdrage (Door provincie in te vullen) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor bijdrage op deelprogramma niveau                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o Niet van toepassing</li> </ul> </li> <li>- Voor bijdrage op project-niveau                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker en na goedkeuring van het provinciale lid in het deelprogrammteam.</li> <li>o Voor het aanvragen van en projectbijdrage zal het projectfiche worden gebruikt zoals opgenomen in de bijdrageregeling</li> <li>o De deelprogrammatrekker is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsmanagement</b>				
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is vast.			



#### 4.4.1. Mensgericht verkeersveiligheid beleid

##### Regiogemeente en provincie zoeken de samenwerking in de uitvoering met shared services

Het is belangrijk dat de inzet van middelen en capaciteit efficiënt en effectief is. Het samen ontwikkelen van acties en middelen onder coördinatie van de provincie helpt daar zeker bij. De regio committeert zich door aan te geven wat partners in de regio nodig hebben, door hulp te bieden bij ontwikkeling en door gebruik te maken van dat wat ontwikkeld wordt en door de inzet te evalueren.

##### Analyses hebben geleid tot uitvoeringsprogramma's en provinciale bijdrage is heel belangrijk voor uitvoering

Alle gemeenten hebben een lokaal uitvoeringsprogramma ingediend voor mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook de regio heeft zo'n programma ingediend voor regio brede maatregelen. De regio stelt aan de provincie voor om met een bijdrage van 80% bij te dragen in alle 22 uitvoeringsprogramma's. Van deze bijdrage gaat een enorme wervende werking uit, zonder deze bijdrage wordt de inzet naar verwachting beduidend minder.

De honorering van de aanvraag van de regio zou een geringe overschrijding zijn van de hiervoor (bij de provincie) beschikbare middelen. De regio vraagt om deze 'meerkosten' te financieren uit onbenutte middelen in andere regio's en anders uit het voor de regio beschikbare budget voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.

Deelprogramma	Mensgericht verkeersveiligheid beleid			
Omschrijving	Op basis van provinciale, regionale en lokale risicoanalyses werken we aan een veilig gedrag van de verkeersdeelnemers met verkeerseducatie, communicatie en voorlichting en (innovatieve) verkeershandhaving.			
Onderbouwing opname in RMP	In het RMA is opgenomen dat we gedragsbeïnvloeding in samenhang en in samenwerking oppakken met een risico- en data gestuurde aanpak			
Wijze van prioritering	Geen prioritering: vanuit het belang voor de verkeersveiligheid alle uitvoeringsprogramma's ondersteunen.			
<b>Financieel</b>				
	Totaal	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
<b>Totaal gezamenlijk vastgesteld tijdens ontwikkeldag</b>	<b>€ 1.303.655</b>	<b>€ 1.042.923</b>	<b>€ 260.732</b>	-

Projecten die de regio wil opnemen in dit deelprogramma zijn.

Project	Trekker (gemeente)	Projectkosten	Gevraagde (indicatieve) bijdragen		Jaar uitvoering
			Gemeente (e.a.)	Provincie	
VUP <sup>5</sup>	MRE	€ 80.000	€ 16.000	€ 64.000	2023
VUP	Asten	€ 63.781	€ 12.756	€ 51.025	2023
VUP	Bergeijk	€ 48.000	€ 9.600	€ 38.400	2023
VUP	Best	€ 52.100	€ 10.420	€ 41.680	2023
VUP	Bladel	€ 40.000	€ 8.000	€ 32.000	2023
VUP	Cranendonck	€ 32.588	€ 6.518	€ 26.070	2023
VUP	Deurne	€ 30.000	€ 6.000	€ 24.000	2023
VUP	Eersel	€ 40.000	€ 8.000	€ 32.000	2023
VUP	Eindhoven	€ 270.800	€ 54.160	€ 216.640	2023
VUP	Geldrop-Mierlo	€ 39.712,50	€ 7.943	€ 31.770	2023
VUP	Gemert-Bakel	€ 66.000	€ 13.200	€ 52.800	2023
VUP	Heeze-Leende	€ 17.770,50	€ 3.554	€ 14.216	2023
VUP	Helmond	€ 185.000	€ 37.000	€ 148.000	2023
VUP	Laarbeek	€ 19.000	€ 3.800	€ 15.200	2023
VUP	Nuenen c.a.	€ 20.983	€ 4.197	€ 16.786	2023
VUP	Oirschot	€ 50.000	€ 10.000	€ 40.000	2023
VUP	Reusel- De Mierden	€ 48.000	€ 9.600	€ 38.400	2023
VUP	Someren	€ 41.500	€ 8.300	€ 33.200	2023
VUP	Son en Breugel	€ 10.000	€ 2.000	€ 8.000	2023
VUP	Valkenswaard	€ 50.000	€ 10.000	€ 40.000	2023
VUP	Veldhoven	€ 79.682,50	€ 15.937	€ 63.746	2023
VUP	Waalre	€ 18.738	€ 3.748	€ 14.990	2023
<b>Totaal</b>		<b>€ 1.303.655,50</b>	<b>€ 260.733</b>	<b>€ 1.042.923</b>	

<sup>5</sup> VUP staat voor Verkeersveiligheid UitvoeringsProgramma. Dit is een programma bestaand uit maatregelen die vanuit de analyse nodig zijn voor veiliger verkeersgedrag.

#### 4.4.2. Infrastructureel verkeersveiligheidsbeleid

Voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen zijn door de provincie geen strakke inhoudelijke voorwaarden gesteld. Ook de regio heeft dit niet gedaan. Dit heeft geleid tot het indienen van een groot aantal projecten door de gemeenten. Veel projecten van gemeenten hebben immers een verkeersveiligheidscomponent en komen ook naar voren uit de risicoanalyses.

De regio kiest ervoor om maar een deel van de ingediende projecten op te nemen in het RMP, zodat een substantiële bijdrage de maatregelen met naar verwachting het meeste effect voor de verkeersveiligheid mogelijk maakt.

Om deze prioritering te maken, beschouwen we in januari 2023 de projecten onder andere op basis van:

- nut en noodzaak maatregel op basis van de risicoanalyse;
- verkeerskundige kwaliteit van de maatregelen (best mogelijke maatregel);
- relatie met infrastructuur van regionaal belang.
- Verkregen bijdrage vanuit impulsregeling. Stapeling van bijdrage is niet mogelijk

Om in januari een verdere prioritering te maken zijn aanvullende gegevens nodig. Dit gaat om een onderbouwing van de maatregel (ook met informatie over risico gestuurde aanpak) en financiële gegevens in meer detail zodat een realistisch beeld is te verkrijgen van de subsidiabele kosten van de veiligheidscomponent. Bij prioritering in januari kunnen we ook rekening houden met de bijdragen die voor projecten zijn ontvangen van het Rijk in het kader van de Impulsregeling. De stapeling van bijdragen is niet mogelijk.

Deelprogramma	Infrastructureel verkeersveiligheidsbeleid			
Omschrijving	We pakken de verkeersonveiligheid planmatig aan in het regionale verkeersveiligheidsplan met een risico- en data gestuurde aanpak. Centraal staan het gedrag (met verkeerseducatie, communicatie en voorlichting), een duurzaam veilige inrichting en een aanpak van verkeersonveilige locaties, technische innovaties en, samen met de politie, (innovatieve) verkeershandhaving.			
Onderbouwing opname in RMP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Project is op basis van analyse opgenomen in een lokaal verkeersveiligheidsprogramma en actieplan</li> <li>- Prioritering op basis van nut en noodzaak, effectiviteit en regionaal belang</li> </ul>			
Financieel				
	Totaal	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeenten/regio	Bijdrage derden
<b>Totaal gezamenlijk vastgesteld tijdens ontwikkeldag</b>	<b>€ 6.563.073,17</b>	<b>€ 1.900.000</b>	<b>€ 4.663.073,17</b>	-

Projecten waarvan de regio opname in het RMP overweegt (voorlopige shortlist):

Project	Trekker (gemeente)	Totale projectkosten	Deel verkeersveiligheidskosten	Gevraagde (indicatieve) bijdragen		Jaar uitvoering	Valt onder bijdrageregeling?
				Gemeente (minimale bijdrage)	Provincie (maximale bijdrage)		
Leegveld en Soemeersingel: Snelheidsremmers en fietsstraat	Deurne	€ 150.000	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000	2023-2024	Ja
Ongevalslocatie Amelandlaan e.o., geleiders	Eindhoven	€ 25.000	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500	2023	Ja
Zwaanstraat, oversteken fietsers en voetgangers	Eindhoven	€ 40.000	€ 40.000	€ 20.000	€ 20.000	2023	Ja
Ongevalslocatie Bilderdijklaan e.o., fietsoversteken	Eindhoven	€ 50.000	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000	2023	Ja
Ongevalslocatie Barriereweg e.o., reconstructie	Eindhoven	€ 100.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	2023-2024	Ja
Ongevalslocatie: Leenderweg, Leostraat, Piuslaan	Eindhoven	€ 15.000	€ 15.000	€ 7.500	€ 7.500	2023/2024	Ja
Ongevalslocatie: Boutenlaan, Hoogstraat, Keizer Karel V Singel	Eindhoven	€ 25.000	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500	2023-2024	Ja
Ongevalslocatie: Edisonstraat, vd Waalsweg, Marconilaan	Eindhoven	€ 25.000	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500	2023-2024	Ja
Ongevalslocatie: Antoon Coolenlaan, Willem Elsschotlaan	Eindhoven	€ 25.000	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500	2023	Ja

Ongevalselocatie: Boutenlaan, Gestelstraat	Eindhoven	€ 25.000	€ 25.000	€ 17.200 (€ 12.500)	€ 7.800 (€ 12.500) <sup>6</sup>	2023-2024	Ja
Risicolocatie: Anconalaan	Eindhoven	€ 30.000	€ 30.000	€ 20.700 (€ 15.000)	€ 9.300 (€ 15.000)	2023	Ja
Risicolocaties: Robbenstraat/ Frankrijkstraat/ Kloosterdreef-bs Tarieq	Eindhoven	€ 40.000	€ 40.000	€ 27.600 (€ 20.000)	€ 12.400 (€ 20.000)	2023	Ja
Risicolocaties: Bonifaciuslaan/ventweg Piuslaan	Eindhoven	€ 40.000	€ 40.000	€ 27.600 (€ 20.000)	€ 12.400 (€ 20.000)	2023-2024	Ja
Risicolocaties: Kruisstraat	Eindhoven	€ 50.000	€ 50.000	€ 34.500 (€ 25.000)	€ 15.500 (€ 25.000)	2023-2024	Ja
Risicolocaties: Tivolilaan	Eindhoven	€ 100.000	€ 100.000	€ 69.000 (€ 50.000)	€ 31.000 (€ 50.000)	2023	Ja
Schoolzones: BS Bosakker-Molijstraat	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS Opbouw- Pieter Poststraat	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS Reiger- Reigerlaan	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS Driestam – (oud Woensel)	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS 't Palet	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS Karel de Grotelaan	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS de Klimboom	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja

<sup>6</sup> Deze projecten zijn met een prioriteit 5 beoordeeld. Indien er middelen vrijvallen in de andere categorieën, dan worden eerst de bijdragen voor deze projecten opgehoogd tot maximaal 50% (*bedrag tussen haakjes*). De minimale bijdrage van gemeenten zal dan ook lager worden. Dit bedrag staat ook tussen haakjes.

Schoolzones: BS de wereldwijzer	Eindhoven	€ 5.000	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500	2023	Ja
Schoolzones: BS de Handreiking	Eindhoven	€ 20.000	€ 20.000	€ 10.000	€ 10.000	2023	Ja
Fietsoversteek Hulst/Elsbroekpad	Geldrop-Mierlo	€40.000	€ 40.000	€20.000	€ 20.000	2023	Ja
Schoolzones basisscholen	Geldrop-Mierlo	€ 55.000	€ 55.000	€ 27.500	€ 27.500	2023	Ja
Reconstructie omgeving Vic. Vd Asdonckstraat Gemert-Sleutelbosch	Gemert-Bakel	€ 90.000	€ 90.000	€ 45.000	€ 45.000	2023	Ja
Reconstructie omgeving Cortenbach eo Gemert-Valeriusstraat	Gemert-Bakel	€ 90.000	€ 90.000	€ 45.000	€ 45.000	2023	Ja
Aanpak onveilig kruispunt Logstesebaan-Nieuwedijk	Oirschot	€ 200.000	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000	2023	Ja
Kempengeweg-Besteseweg, fietsveiligheid rotondes	Oirschot	€ 500.000	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000	2023	Ja
Centrumplan Reusel, afwaardering Wilhelminalaan	Reusel-de Mierden	€ 2.500.000	€ 515.000	€ 265.000	€ 250.000	2023-2026	Ja
Verbreden en asfalteren fietspad Witvrouwenbergweg	Someren	€ 115.000	€ 115.000	€ 57.500	€ 57.500	2023	Ja
Herinrichting Leenderweg (Bakkerstraat – Europalaan)	Valkenswaard	€ 1.242.779	€ 578.242,60	€ 378.242,60	€ 200.000	2023	Ja
Herinrichting Eindhovenseweg (Corridor-Valkenierstraat)	Valkenswaard	€ 2.296.244	€ 650.850,57	€ 450.850,57	€ 200.000	2023	Ja
Herinrichting Eindhovenseweg N/fietsoversteek Geenhoevensedreef	Valkenswaard	€ 4.100.000	€ 1.920.000	€ 1.720.000	€ 200.000	2023	Ja

Herinrichting Norbertusdreef	Valkenswaard	€ 1.149.388	€ 939.000	€ 814.900 (€ 739.000)	€ 124.100 (€ 200.000)	2023	Ja
Aanleg gelijkwaardige kruisingen 30 zone Bannenberglaan	Waalre	€ 70.000	€ 70.000	€ 35.000	€ 35.000	2023	Ja
<b>Totaal</b>		<b>€ 13.248.411</b>	<b>€ 6.563.073,17</b>	<b>€ 4.663.073,17</b>	<b>€ 1.900.000</b>		

#### 4.5. Deelprogramma 'Samenwerking en ondersteuning'

<b>Samenwerking en ondersteuning</b>				
Omschrijving	In de regio Zuidoost-Brabant werken de gemeenten samen in de Metropoolregio Eindhoven. Deze vrijwillige samenwerking neemt de strategische uitwerking van het mobiliteitsbeleid op zich. De samenwerking op uitvoering is niet formeel geregeld en wordt interim en ad-hoc ingevuld door Team MRE.			
Onderbouwing opname in RMP	Team MRE, de ambtelijke organisatie die de Metropoolregio Eindhoven ondersteunt, neemt tot op heden een groot deel van de coördinerende werkzaamheden op zich. Dit zijn werkzaamheden die buiten de afgesproken werkzaamheden vallen. De provincie draagt bij in de kosten. De regio werkt aan een voorstel om dit anders te organiseren. De regio draagt daarnaast bij aan en in de vorm van shared services.			
Wijze van prioritering	Niet van toepassing			
<b>Governance</b>				
Trekker deelprogramma	Interim Bestuurlijk:	Interim Ambtelijk:		
<b>Team</b>	VZ Poho Mobiliteit	Programmaleider Programmabureau Mobiliteit (vac.), Nelleke Knipscheer (Team MRE) a.i. Arwina de Boer (provincie)		
<b>Penvoerder</b>	Programmabureau Mobiliteit i.o., Team MRE a.i.			
<b>Totaal financieel overzicht strategielijn</b>				
Overzicht sub-programma score 1 projecten	Totale investering	Bijdrage provincie	Bijdrage gemeente/regio	Bijdrage derden
<b>Totaal gezamenlijk vastgesteld tijdens ontwikkeldag</b>				
Kasritme	Niet van toepassing, het gaat alleen om 2023			
Wijze van beschikbaar stellen	Team MRE declareert bij de provincie (via de bijdrageregeling) en gemeenten.			
<b>Verantwoording</b>				
<b>Kwaliteitsmanagement</b>				
<b>Wijze van verantwoording van uitgaven</b>	De bijdrage van de provincie is een vast bedrag.			



#### 4.5.1. Regionale kosten procesondersteuning

De samenwerking op uitvoering is in de regio in onderzoek. Op dit moment levert Team MRE, de ambtelijke organisatie die de bestuurlijke samenwerking in de regio faciliteert, een deel van deze ondersteuning. De provincie wordt gevraagd om net als voorgaande jaren een bijdrage in de kosten te leveren.

Project	Trekker (gemeente)	Projectkosten	(Indicatieve) bijdragen		Jaar uitvoering
			Gemeente (e.a.)	Provincie	
Kosten ondersteuning GGA-proces door Team MRE	Team MRE		pm	20.000	2023

#### 4.5.2. Data en digitalisering mobiliteit op orde

Op de ontwikkeldag van juni 2019 is besloten om onder regie van de provincie een solide basis onder de mobiliteitsdata in de provincie Noord-Brabant te leggen. Afgesproken is om te starten met een 'no regret'-pakket. In dit pakket zitten de volgende items:

- Reistijdgegevens vanwege het beschikbaar komen van floating car data en de behoefte van de provincie Noord-Brabant en gemeenten om deze informatie te kunnen gebruiken;
- Verkeersveiligheidsdata en tooling omdat gemeenten niet tevreden waren over het huidige aanbod van verkeersveiligheidstools en omdat vanwege de toename van het aantal verkeersdoden in de provincie Noord-Brabant het essentieel is om over de juiste informatie te beschikken;
- Collectief dataportaal zodat alle verzamelde mobiliteitsdata op één plek terechtkomt van waaruit ook dashboards gemaakt kunnen worden;
- Datatop 15 items omdat landelijk is afgesproken om voor deze items de data in 2023 digitaal op orde te hebben.

Als onderdeel van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility 2020-2023 financiert de provincie Noord-Brabant tot en met 2023 € 3 miljoen, het Rijk € 4,8 miljoen en de B5-steden € 3 miljoen.

Provincie Noord-Brabant en gemeenten werken nauw samen bij het verzamelen van en verrijken van mobiliteitsdata, waarbij de provincie ernaar streeft om de gemeenten zoveel mogelijk te ontzorgen.

#### Projecten die de regio wil opnemen in dit deelprogramma zijn:

Project	Trekker (gemeente)	Projectkosten	Grote opgave	(Indicatieve) bijdragen		Jaar uitvoering	Valt onder bijdrageregeling?
				Gemeente (e.a.)	Provincie		
Telpunten fietsnetwerk <sup>7</sup>	Geldrop-Mierlo	€ 15.000				2023	Nee
<b>Totaal</b>							

<sup>7</sup> Dit project wordt al gefinancierd door de provincie.

## Bijlage 1. Leaflet provincie: soort projecten Bijdrageregeling

Provincie Noord-Brabant



Waar is de provincie Noord-Brabant op aanspreekbaar in Regionale Mobiliteitsprogramma's?

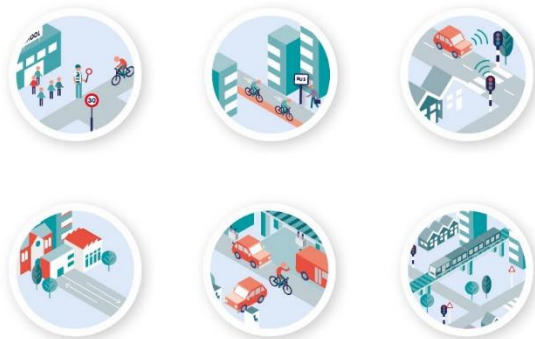
## 1. ALGEMEEN

In het [Beleidskader Mobiliteit](#) van de provincie Noord-Brabant zijn de volgende onderwerpen benoemd die voor de provincie belangrijk zijn en waarover de provincie in de regionale mobiliteitsagenda's (RMA's) en regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's) afspraken met gemeenten wil maken:

1. Bovenregionale opgaven
2. Gedeelde diensten
3. Bovenregionale netwerken

### Bovenregionale opgaven

Het gaat om zes bovenregionale opgaven. Regionale projecten die hierin passen zijn belangrijk voor de provincie.



### Bovenregionale opgaven

1. Het verbeteren van de verkeersveiligheid via een risico-gestuurde aanpak.
2. Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid (werknemers en logistiek) van de belangrijkste werklocaties (economische kernlocaties en -campussen), onder meer via de werkgeversaanpak.
3. Het verbeteren van de lokale bereikbaarheid van de regio en het beter verbinden van de regio met omliggende regio's door de uitbouw van het (snel) fietsnetwerk.
4. Het verduurzamen van de mobiliteit en het verbeteren van de leefomgeving (uitwerking Klimaatakkoord) onder meer door voldoende publieke laadpalen, lokale nul-emissiezones voor stadslogistiek, stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen en het verbeteren van verplaatsingsmogelijkheden per fiets en te voet.
5. Een gebiedsgerichte uitwerking en realisatie van slimme mobiliteit (Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland).
6. Het vergroten van de spoorveiligheid en het reduceren van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor.

### Gedeelde diensten

Het gaat om zes gedeelde diensten. Regionale projecten die hierbij aansluiten zijn ook belangrijk voor de provincie.

Gedeelde diensten	
1. Regionaal verkeersmanagement	
2. Structurele gedragsverandering en werkgeversaanpak	
3. Mobiliteitsdata en digitalisering	
4. Minder hinder aanpak	
5. Human capital agenda	
6. Uitvoeringskracht organiseren	

### Bovenregionale netwerken

In het Beleidskader Mobiliteit zijn vijf strategische netwerkkaarten opgenomen. Regionale projecten die bijdragen aan het goed functioneren van deze bovenregionale netwerken zijn ook belangrijk voor de provincie.

Strategische netwerkkaarten	
	Hoofd- en regionaal wegennet
	Fietsnetwerk
	Goederennetwerk
	Openbaar vervoernetwerk
	Multimodale knooppunten

In de komende jaren komen daar wellicht nog andere gedeelde diensten bij (zoals bijvoorbeeld voor verkeerseducatie).

## 2. SPECIFIEK

Meer specifiek geeft de provincie Noord-Brabant in de RMP's prioriteit aan de volgende thema's en type projecten:

### Smart Mobility

- Projecten die passen in (de regionale afspraken over) het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling:
  - Gebiedsgerichte realisatie
    - Structurele gedragsverandering/werkgeversbenadering
    - Data en digitalisering van mobiliteitsdata
    - Regionaal verkeersmanagement
    - Minder hinder
    - Smart logistics
    - Mobility as a service/gedeelde mobiliteit
    - Human capital agenda
    - Innovatie en ontwikkeling

De provincie Noord-Brabant wil in toenemende mate gebiedsgericht, multimodaal, integraal en programmatisch samenwerken aan gemeenschappelijke opgaven met de vier Brabantse regio's. Individuele (type) projecten en thema's, zoals onder andere in deze paragraaf genoemd, zijn daarbij altijd onderdeel van een bredere multimodale en integrale aanpak.

### Verkeersveiligheid

- Verkeersveiligheidsprojecten waarin de elementen (pijlers) gedrag, infrastructuur en handhaving integraal op elkaar zijn afgestemd en die bewezen effectief zijn.
- Verkeersveiligheidsprojecten die hoge prioriteit krijgen vanuit de risicogestuurde aanpak, gebaseerd op een datagedreven werkwijze waarvoor we eensluidende verkeersveiligheidsdata gebruiken (dat geldt ook voor fietsprojecten).
- Verkeerseducatie: Brabants Verkeersveiligheidslabel, Total Traffic en TT-projecten.

### Fiets

- Fietspaden: snelfietsroutes waarvan uit data blijkt dat ze potentie hebben (zie netwerkkaart fiets) en fietspaden langs provinciale wegen.
- Fietsstimulering en fietsmarketing (onder andere Sjees gangmakers)
- Fietsparkeren: prioriteit bij projecten die passen binnen uitwerking TBOV 2040 en Actieplan Fietsparkeren van ProRail
- Fiets en verkeersveiligheid.
- Fietsinnovaties.



### Goederenvervoer

- Afspraken uit Toekomstagenda Goederencorridors
- Kademuren die in aanmerking komen voor de rijksregeling
- Clean energy hubs
- Projecten die we kunnen aandragen voor modal shift regeling van lenW (voorzieningen of systemen gericht op beter benutten modaliteiten)
- Uitbreiding capaciteit terminals en nieuwe vervoersconcepten voor water of spoor
- Logistieke hubs



- Bravoflex / Bravo Samen / vrijwilligersinitiatieven: projecten gericht op koppeling doelgroepenvervoer met OV
- Projecten rondom deelmobiliteit
- Mobiliteit als dienst / Mobility as a Service
- Kleinere (infrastructurele) OV-projecten: zoals het verplaatsen van een bushalte, sociaal veilig of toegankelijk maken van een bushalte, maken van nieuwe haltevoorzieningen in het kader van bijvoorbeeld een meerijdsproject of voor Bravoflex, kleine doorstromingsmaatregelen etc.

### Duurzame mobiliteit

- Laadpalen via aanbesteding Vattenfall
- Projecten rondom zero emissie stadslogistiek
- Projecten rondom Logistiek als dienst



### Hoofd- en onderliggend regionaal wegennet

- HWN: knelpunten IMA-2021 en op basis van afspraken BO MIRT (package deals met lenW)
- OWN: bereikbaarheidsopgaven indien relatie met de netwerkkaart wegen uit het Beleidskader Mobiliteit, bijvoorbeeld op basis van de (periodieke) knelpuntenanalyses in de gemeenschappelijke regionale verkeerskundige teams (RVT's)
- KOPI: investeringsprogramma provinciale wegen, innovatieve projecten (INDUSA), maatregelen op basis van de stresstest klimaatadaptatie



### OV-netwerk, gedeelde mobiliteit en mobiliteitshubs

- Toekomstbeeld OV 2040: projecten die potentie hebben conform regionale uitwerking van TB OV 2040
- Spoorveiligheid en Basisnet: LVO-projecten (alleen bij nieuwe regeling van het Rijk) gericht op het bevorderen van een veilige en vlotte doorstroming van spoor en wegverkeer nabij overwegen
- Mobiliteitshubs: indien hubs zijn genoemd in TB OV 2040, indien voldoende potentie is aangetoond op basis van verdiepende onderzoeken, indien hubs passen in het parkeerbeleid
- Ketenmobiliteit: projecten die knelpunten in ketenmobiliteit aanpakken, verbeteren kwaliteit opstappunten voor gedeelde mobiliteit, fietsparkeren bij OV-haltes/hubs



### Veerdiensten

- Veerdiensten die schakel zijn in utilitaire fietsnetwerk (minimaal 300 fietsers per dag). We gaan uit van een primaire rol voor exploitant en oevergemeente. Alleen in geval van een noodlijdende situatie springen we bij om utilitaire fietsnetwerk intact te houden.
- Veren die op basis van een MKBA publieke toegevoegde waarde bieden, kunnen in aanmerking komen voor eenmalige ondersteuning (mits aantoonbare bijdrage aan verduurzaming / vrijetijdseconomie e.d.)