

# Programmaplan

## Bereikbaarheidsagenda

### Zuidoost-Brabant



# Inhoudsopgave

1	Inleiding	5	
2	Hoe en wat van de Bereikbaarheidsagenda	6	
	Samen		7
	Slim		7
	Co-modaal		7
3	Organisatie en spelers	9	
3.1	Inleiding		9
3.2	Bestuurlijke overleggen		10
	Portefeuillehoudersoverleg (PoHo) Mobiliteit en Innovatie		10
	Werkplaats Mobiliteit en Innovatie		11
	Regionale portefeuillehouder Bereikbaarheidsagenda		11
	Bestuurlijk overleg subregio's		11
3.3	Ambtelijke begeleiding		12
	Programmteam (PGT) Bereikbaarheidsagenda		12
	TOVER		13
	Ambtelijk overleg subregio's		13
	Projectleiders		14
4	Adaptieve agenda en bijsturing	15	
4.1	Inleiding		15
4.2	Hoe houden we de Bereikbaarheidsagenda adaptief?		15
4.3	Voortgangsrapportage		17
5	Projectenboek: regiobreed en routegebonden	18	
5.1	Projectfiches		18
5.2	Regiobrede en routegebonden projecten		18
6	Financiering	20	
6.1	Inleiding		20
6.2	Financiering programmaorganisatie		20
6.3	Financiering projecten		20
	Regiobrede projecten		20
	Routegebonden projecten Bereikbaarheidsakkoord		21
	Routegebonden projecten buiten het Bereikbaarheidsakkoord		21
6.4	Subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord		22
	Belangrijke bepalingen		22
	Toetsing aanvragen		23
6.5	Externe financiering		23

7	Communicatie	24	
7.1	Visie		24
7.2	Ambitie van de communicatie		24
7.3	Aanpak		24
	Zichtbaar en herkenbaar		24
	Contact met onze omgeving		25
	Communicatief en dienstverlenend		25
	Samengevat in 10 geboden:		25
8	Monitoring en evaluatie	26	
8.1	Inleiding		26
8.2	Adaptieve monitoring en evaluatie		26
Bijlagen	28		
1.	Projectenboek Bereikbaarheidsagenda 2018		28
2.	Programmakosten 2018		28
3.	Concept Subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030		28
4.	Concept Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2017-2030		28

# 1 Inleiding

*Voordat ik van huis ga, kijk ik op een App die adviseert op welke verschillende manieren ik efficiënt naar mijn werk kan reizen. Meestal neem ik een e-bike en rijd via de snelfietsroute door het groene buitengebied. Of ik carpool samen met collega's. Als het regent neem ik het HOV, het hoogwaardig openbaar vervoer. Dat is het mooie van Zuidoost-Brabant. Alles ligt hier dicht bij elkaar, goed bereikbaar, een hightech regio in het groen.*

Zo beleven wij mobiliteit in Zuidoost-Brabant in de nabije toekomst. Een regio waar fiets, openbaar vervoer en auto elkaar uitstekend aanvullen. Een regio die over de weg, het spoor en door de lucht uitstekend verbonden is met de rest van de wereld. Een regio van innovatie en toptechnologie die hierdoor nog beter kan werken aan zijn internationale status als economische wereldspeler met een hoge kwaliteit van leven.

Om dit alles (mede) te kunnen bereiken is de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant opgesteld in 2016. Een programma met zo'n 130 kleine en grote mobiliteitsprojecten in 21 gemeenten. In veel gevallen gaat het om infrastructurele aanpassingen, die het fiets- en autoverkeer verbeteren. Of die het gebruik van het openbaar vervoer toegankelijker maken. Daarnaast heeft het programma nog 9 "regiobrede" projecten die ten goede komen aan de bereikbaarheid in z'n geheel in de regio.

Dit programmaplan beschrijft hoe het programma van de Bereikbaarheidsagenda in de dagelijkse praktijk tot uitvoering wordt gebracht. Hoe het bestuurlijk georganiseerd is, wat de taken van het programmateam zijn. Hoe de financiën verdeeld worden tussen de 21 gemeenten en wie waar voor verantwoordelijk is. Kortom hoe de organisatie achter de Bereikbaarheidsagenda geregeld is.

Zodat de regio Zuidoost-Brabant bereikbaar is en nog beter bereikbaar blijft in de toekomst.



## 2 Hoe en wat van de Bereikbaarheidsagenda

De 21 gemeenten van de regio Zuidoost-Brabant hebben in 2016 besloten samen met verschillende betrokken partijen en de Metropoolregio Eindhoven de bereikbaarheid van de regio aan te pakken. Het resultaat van de samenwerking is de regionale Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. In de agenda zijn meer dan honderd projecten samengebracht. Deze moeten voor 2030 uitgevoerd zijn.

### Doel

Alle projecten samen hebben als doel de bereikbaarheid én de leefbaarheid in de regio te behouden en te verbeteren. En dat op een duurzame en slimme manier. Voor een regio waar het prettig wonen, werken, studeren en leven is. De regio kiest voor een nieuwe aanpak, die past bij de ingewikkeldheid van deze opdracht. Dat betekent niet alleen projecten bouwen, maar ook sturen op gedragsverandering bij de reiziger.

De belangrijkste woorden van de Bereikbaarheidsagenda zijn: **Samen**, **Slim** en **Co-modaal**.

De regio wil een goede (inter)nationale bereikbaarheid van haar economische toplocaties en een aantrekkelijke omgeving. Daarbij wil ze de Europese regio zijn voor nieuwe ideeën en diensten op het gebied van mobiliteit. Zowel voor het ontwikkelen, testen, invoeren als het op de markt brengen. Slimme mobiliteit kan bijdragen aan veel andere ambities, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. Tenslotte is de Bereikbaarheidsagenda adaptief, dat wil zeggen dat er tussentijds aanpassingen mogelijk zijn. Bijvoorbeeld omdat er door innovatie andere oplossingen ontstaan of omdat er op financieel gebied nieuwe mogelijkheden zijn.

De Bereikbaarheidsagenda is onder andere opgesteld naar aanleiding van het *Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland (2015)*<sup>1</sup>. Daarin is de basis gelegd voor de samenwerking in SmartwayZ.NL. SmartwayZ.NL heeft onder meer als doel het creëren van een goed functionerend netwerk van belangrijke hoofdwegen. Het gaat daarbij om de A58, A2, A67, N279 en A50.



De driehoek A2, A67, N279 en A50 wordt aangeduid als ‘robuuste randen’ waarbinnen en omheen de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Het gaat dan vooral om het dagelijkse woon-werk-recreatie-verkeer (daily urban system) van de regio. De Bereikbaarheidsagenda ontwikkelt nieuwe initiatieven, maar bouwt ook voort op initiatieven die de afgelopen jaren in verschillende delen van het gebied al gestart zijn, zoals:

- de visie en de uitwerking van Brainport City
- de gebiedsgerichte aanpak van de N69
- diverse fietsprojecten die onderdeel zijn van het regionale fietsnetwerk
- werkgeversaanpak in samenwerking met Brabants Mobiliteitsnetwerk
- de Ontwikkelagenda Spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Knooppunten
- een groeiend aantal initiatieven voor mobiliteitsdiensten.

In de Bereikbaarheidsagenda zijn ook de projecten van het Bereikbaarheidsakkoord opgenomen. Het Bereikbaarheidsakkoord maakt onderdeel uit van het programma SmartwayZ.NL. In het akkoord zijn

<sup>1</sup> Zie <https://www.smartwayz.nl/media/1027/bidbook-bereikbaarheid-zuid-nederland.pdf>

projecten benoemd binnen de driehoek Eindhoven-Asten-Veghel. Deze projecten kunnen voor de realisatie aanspraak maken op een financiële bijdrage vanuit de voormalige Ruitgelden, ter hoogte van 55,75 miljoen euro. Dit bedrag wordt verdubbeld door de bijdragen van de gemeenten. Dit geeft de projecten uit het Bereikbaarheidsakkoord een aparte status. Dat zorgt er soms voor dat er een afwijkende besluitvorming nodig is. Het Bereikbaarheidsakkoord is een onlosmakelijk onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda.

De drie belangrijkste kernwoorden van de Bereikbaarheidsagenda op een rijtje:

## Samen

‘Samen’ staat centraal in de Bereikbaarheidsagenda. Een gezamenlijke aanpak leidt sneller tot succes dan “ieder voor zich”. Zuidoost-Brabant heeft een reputatie hoog te houden op het gebied van samenwerking in de ‘triple helix’ tussen bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheid. Dit leidt tot een innovatief ondernemersklimaat, waarin relatief gemakkelijk samen dingen te organiseren zijn. Ook op het gebied van mobiliteit wordt de samenwerking tussen partijen –ieder vanuit de eigen rol– toegepast. De regio gaat ook op deze manier te werk bij de uitwerking en uitvoering van de agenda. De gemeenten kijken over hun grenzen heen en pakken gezamenlijk projecten op en voeren ze uit, samen met alle belanghebbenden. Werkgevers, inwoners, marktpartijen en andere maatschappelijke partners kunnen daarbij belangrijke praktische en innovatieve bijdragen leveren. Vanuit de Bereikbaarheidsagenda wordt actief gestuurd op participatie van deze partijen van de regio in het uitdenken en verbeteren van mobiliteitsideeën.

## Slim

We zijn op zoek naar de nieuwste inzichten en technieken, bereid om van gebaande paden af te wijken. We zoeken naar Smart Mobility-oplossingen. We staan open voor vernieuwing, ook als nog niet duidelijk is of de gekozen (nieuwe) weg de juiste is. Omdat we er veel van kunnen leren. Tal van innovaties bieden oplossingen op het terrein van duurzame mobiliteit en logistiek. Mensen en voertuigen laten in hun dagelijkse verplaatsingen digitale sporen na. Analyse van die data kan leiden tot verbeterde oplossingen op het gebied van doorstroming, veiligheid en duurzaamheid. Deze gebruikersprofielen bieden de mogelijkheid om (gevraagd of ongevraagd) mobiliteitsoplossingen ‘op maat’ te leveren. We maken daarvoor optimaal gebruik van wereldwijde kennisontwikkeling en zorgen ervoor dat de regio koploper blijft in innovatie in de mobiliteit. We gaan allianties aan met steden, regio’s en internationale partners om te leren van hun experimenten en deze door te ontwikkelen en nieuwe ontwikkelingen in gang te zetten. En we maken daarbij gebruik van de concentratie van innovatieve kennis op de High Tech Automotive Campus Helmond, brandpunt voor vele innovaties op het gebied van Smart Mobility.

Bedrijven vragen om ‘één loket’ van de overheid dat als ‘landingsplaats’, ‘versneller’ en ‘lanceerplaats’ functioneert om innovatieve mobiliteitsoplossingen en –diensten te stimuleren. Daarom is er binnen de Bereikbaarheidsagenda de Landingsplaats Brainport Smart Mobility. Die bevordert en coördineert de samenwerking, zodat nieuwe ontwikkelingen direct in de regio kunnen worden toegepast. De Landingsplaats verzorgt een ‘makelaarsrol’ om partijen bij elkaar te brengen om innovaties te brengen van idee naar daadwerkelijke toepassing.

## Co-modaal

In de Bereikbaarheidsagenda is een van de hoofddoelen te komen tot een co-modaal mobiliteitsaanbod, waarin iedereen zich vrij door de regio kan bewegen op basis van de eigen wensen en dagelijkse keuze en optimaal gebruik maakt van een combinatie van vervoerwijzen, elk ingezet op hun grootste kracht. Dat geldt voor personenvervoer maar ook voor goederenvervoer en –distributie. Het vervoer wordt

verbeterd door het aanbieden van een diversiteit aan verbindingen en het uitstekend verknopen van vervoerwijzen en daarbij aansluiten bij de wensen van de gebruiker. Steeds meer mensen zijn bereid diensten en producten te delen, individueel en in de vorm van coöperaties. Digitale platforms worden belangrijker als schakel tussen vraag en aanbod. Dit biedt talloze nieuwe mogelijkheden om de mobiliteitsbehoefte efficiënter te organiseren. Op basis van een eigen profiel (hoe duurzaam wil iemand reizen, waar wil iemand naar toe, op welke manier en op welk moment) ontvangt iedereen een persoonlijk reisaanbod.

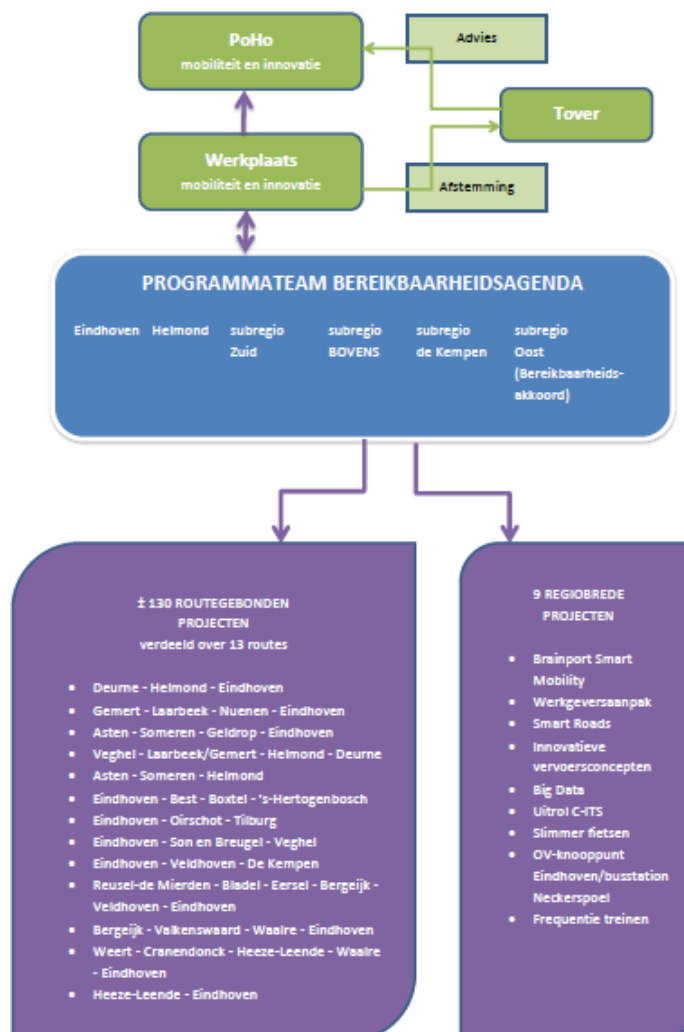


## 3 Organisatie en spelers

### 3.1 Inleiding

Voor alle betrokkenen bij de Bereikbaarheidsagenda is het duidelijk dat de doelen van de agenda alleen bereikt kunnen worden als bezieling, lef en eigenaarschap worden getoond. De organisatie van de Bereikbaarheidsagenda zal dit steeds ondersteunen. Partners worden waar mogelijk ondersteund en wegwijst gemaakt in kennis en kunde. De organisatie van de agenda is 'lean and mean' opgezet. Regelen wat nodig is, al het andere blijft bij de (afzonderlijke) partners. Het doel van de agenda is weliswaar knelpunten en kansen gezamenlijk op te pakken maar opgaven decentraal door de direct betrokken partner(s) te laten oppakken als dat mogelijk is. Alleen als daar aanleiding toe is wordt opgeschaald naar het regionale niveau.

'Lean and mean' blijkt bij nader inzien nog behoorlijk wat in te houden. Regionale samenwerking vraagt om goede afspraken aan de voorkant, met name ten aanzien van de verdeling van de taken, rollen en verantwoordelijkheden – bestuurlijk en ambtelijk. Uitgangspunten bij het opstellen van de organisatiestructuur zijn zoveel mogelijk transparantie en controleerbaarheid, efficiëntie en doelgerichtheid, eenvoud en eenduidigheid. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande structuren. De organisatie van de Bereikbaarheidsagenda is als volgt ingericht:



## 3.2 Bestuurlijke overleggen

*De bestuurlijke overleggen van de Metropoolregio Eindhoven, hun onderlinge verhoudingen, en hun taken en verantwoordelijkheden t.a.v. de Bereikbaarheidsagenda zijn in ontwikkeling in het kader van het proces 'Update Metropoolregio Eindhoven'*

### Portefeuillehoudersoverleg (PoHo) Mobiliteit en Innovatie

Het besluitvormend orgaan voor de Bereikbaarheidsagenda is het Portefeuillehoudersoverleg (PoHo) Mobiliteit en Innovatie van de Metropoolregio Eindhoven. Het PoHo is de ontmoetingsplaats voor de formele én informele regionale samenwerking op het gebied van de uitvoering van mobiliteit. Zo is dit bestuurlijk overleg ook besluitvormend voor de afspraken met de provincie over de GGA-taken (GebiedsGerichte Aanpak) in Zuidoost-Brabant, worden hier afspraken gemaakt over vrijwillige samenwerking op het gebied van uitvoering, is het een klankbord voor het formuleren van regionaal en provinciaal beleid en wordt hier kennis en informatie uitgewisseld.

#### Samenstelling

In het PoHo Mobiliteit en Innovatie hebben alle 21 portefeuillehouders mobiliteit van de deelnemende gemeenten zitting. Tevens zijn de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat vertegenwoordigd. De portefeuillehouders kiezen een voorzitter uit hun midden. Eén van de portefeuillehouders is intern en extern het aanspreekpunt voor de Bereikbaarheidsagenda namens de Metropoolregio Eindhoven. Ook heeft één van de portefeuillehouders zitting in de Programmaraad SmartwayZ.NL<sup>2</sup>. Waar mogelijk worden rollen en taken gecombineerd vanuit efficiencyoverwegingen. Dit kan ook een combinatie van lokale en regionale rollen en taken zijn. De leden van het PoHo worden ambtelijk geadviseerd via het TOVER (Thema Overleg Verkeer). Het secretariaat van het PoHo Mobiliteit en Innovatie is ondergebracht bij de Metropoolregio Eindhoven.

#### Taken en verantwoordelijkheden

Het PoHo neemt de besluiten over de Bereikbaarheidsagenda. Het PoHo bepaalt de koers van de agenda en bewaakt deze en is het communicatieplatform voor de gemeenten, de Provincie, het Rijk en andere partners. Bij het PoHo ligt de verantwoordelijkheid voor het jaarlijks vaststellen van het projectenboek voor de Bereikbaarheidsagenda en de daarmee samenhangende programmering. Tevens is zij verantwoordelijk voor de organisatie (ten aanzien van proces en financiering). De regiobrede<sup>3</sup> projecten in de agenda vallen rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van het PoHo, ook ten aanzien van de inhoudelijke aspecten en de financiering. Het PoHo bepaalt wie voor een regiobreed project de bestuurlijk opdrachtgever is en daarmee eindverantwoordelijk is voor de goede uitvoering van het project. Deze afspraak is/wordt ook vastgelegd in het projectfiche in het projectenboek.

Het PoHo neemt besluiten over de subsidiebeschikkingen voor de regiobrede projecten in het kader van de subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030<sup>4</sup>. Dat doet het PoHo ook voor subsidiebeschikkingen voor routegebonden projecten uit het Bereikbaarheidsakkoord in het kader van dezelfde regeling, maar daarbij is zij gebonden aan het advies van het bestuurlijk overleg subregio Oost (zie hierna). De uiteindelijke vaststelling van de subsidiebeschikkingen wordt overigens gedaan door het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Helmond, op bindend advies van het PoHo.

---

<sup>2</sup> Zie <https://www.smartwayz.nl>

<sup>3</sup> Zie hoofdstuk 5

<sup>4</sup> Zie hoofdstuk 6 en bijlage 3, Subsidieregeling Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2017-2030

## Werkplaats Mobiliteit en Innovatie

### Samenstelling

De samenstelling van de Werkplaats is een verantwoordelijkheid van de Metropoolregio Eindhoven, waarbij het meedenken van externe, niet-publieke partners zoals onderwijsinstellingen en werkgevers gewenst is. In de afgelopen periode is voor elke subregio (Oost, Zuid, De Kempen en BOVENS) alsmede voor de twee grote steden Eindhoven en Helmond één portefeuillehouder afgevaardigd in de Werkplaats. Uit hun midden wordt een voorzitter gekozen. Het secretariaat van de Werkplaats Mobiliteit en Innovatie is ondergebracht bij de Metropoolregio Eindhoven.

### Taken en verantwoordelijkheden

De Werkplaats Mobiliteit en Innovatie heeft als taak het oppakken van regionale vraagstukken en deze naar strategische planvorming brengen. Bij het opstellen en uitwerken van de Bereikbaarheidsagenda heeft de Werkplaats Mobiliteit en Innovatie van de Metropoolregio Eindhoven de rol van stuurgroep voor de Bereikbaarheidsagenda en ook van agendacommissie van het PoHo op zich genomen. Dit is ten koste gegaan van het oorspronkelijke doel van de Werkplaats. In de komende fase kan de aansturing van het proces van de Bereikbaarheidsagenda nu kleiner, bestuurlijk compacter, zodat de Werkplaats zich weer kan richten op strategische thema's.

## Regionale portefeuillehouder Bereikbaarheidsagenda

Eén van de portefeuillehouders van het PoHo neemt namens de 21 regiogemeenten de rol van regionale portefeuillehouder Bereikbaarheidsagenda op zich.

### Taken en verantwoordelijkheden

De regionale portefeuillehouder Bereikbaarheidsagenda bereidt op dit punt de agenda voor van het PoHo Mobiliteit en Innovatie. Daarin zorgt hij voor de onderlinge afstemming van projecten in de subregio's, de adaptieve programmering van de Bereikbaarheidsagenda als geheel en legt deze ter besluitvorming voor aan het PoHo. Ten aanzien van routegebonden projecten binnen het Bereikbaarheidsakkoord wordt het bindend advies van bestuurlijk overleg subregio Oost gevolgd. De regionale portefeuillehouder bereikbaarheidsagenda wordt gevraagd en ongevraagd geadviseerd door de bestuurlijke overleggen in de subregio's en treedt met deze overleggen in contact indien daar aanleiding toe is. Indien hij daartoe is gemachtigd door het PoHo kan hij ook besluiten nemen t.a.v. de Bereikbaarheidsagenda.

## Bestuurlijk overleg subregio's

Om alle gemeenten in de regio goed aangehaakt te houden is er een aantal bestuurlijke overleggen op subregionaal niveau in het leven geroepen. Het bestuurlijk overleg in de subregio wordt ambtelijk begeleid door de subregiocoördinator (die tevens zitting heeft in het Programmteam [PGT]).

### Samenstelling

Er zijn vier subregio's. Van elke gemeente is de portefeuillehouder mobiliteit afgevaardigd:

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

Zoals uit bovenstaande opsomming blijkt zijn sommige gemeenten in meerdere subregio's vertegenwoordigd. Vanwege de informele status van het bestuurlijk overleg is dat geen probleem. De

voornaamste taak van het subregionaal bestuurlijk overleg ligt immers op het gebied van afstemming van de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda.

### Taken en verantwoordelijkheden

Het bestuurlijk overleg in subregio's heeft een informele status, afgestemd op optimale onderlinge communicatie en informatie-uitwisseling. Op de agenda van het overleg staat het bespreken van de voortgang en afstemming van de gemeentegrens overschrijdende projecten van de Bereikbaarheidsagenda. De subregio bepaalt wie voor een gemeentegrens overschrijdend project de bestuurlijk opdrachtgever is en daarmee eindverantwoordelijk is voor de goede uitvoering van de projecten. Deze afspraak wordt ook vastgelegd in het projectfiche in het projectenboek. Daarnaast biedt het subregionale overleg de mogelijkheid om bespreekpunten op de PoHo-agenda bestuurlijk voor te bespreken.

Uitzondering op de informele status van het regionale bestuurlijk overleg betreft de subregio Oost. Daar is het subregionaal bestuurlijk overleg formeel verantwoordelijk voor het opstellen van het (bindend) advies aan het PoHo Mobiliteit en Innovatie over het verlenen van subsidiebijdragen aan routegebonden projecten uit het Bereikbaarheidsakkoord. Reden hiervoor is het feit dat de gemeenten in Oost mede de cofinanciering verzorgen van deze projecten.

## 3.3 Ambtelijke begeleiding

### Programmateam (PGT) Bereikbaarheidsagenda

Het PGT vervult een centrale en cruciale rol in de voorbereiding en afhandeling van acties in het kader van zowel de Bereikbaarheidsagenda als het Bereikbaarheidsakkoord.

#### Samenstelling

Het PGT is samengesteld uit een ambtelijke vertegenwoordiging van de deelnemende gemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant. Iedere subregio is met een coördinator vertegenwoordigd. Daarnaast zijn er ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten Eindhoven en Helmond en van het regiobrede project Landingsplaats Brainport Smart Mobility. Het PGT bestaat verder uit een programma-coördinator (voorzitter), een communicatieadviseur, een financieel adviseur en een programmaondersteuner. Op adhoc-basis kan het PGT worden uitgebreid met adviseurs.

#### Taken en verantwoordelijkheden

Het PGT is ambtelijk het eerste aanspreekpunt voor het initiëren, coördineren en bewaken van de procesmatige en inhoudelijke samenhang van de Bereikbaarheidsagenda. Leidraad vormen de besluiten van het PoHo, waaronder dit programmaplan en het projectenboek.

Het programmateam ondersteunt daar waar mogelijk en wenselijk de samenwerkende partijen om de projecten uit de Bereikbaarheidsagenda op te starten en met succes af te ronden. Dat doet het PGT door:

- nieuwe of extra financieringsmogelijkheden te onderzoeken
- zorg te dragen voor een goede samenwerking in de Triple Helix
- bestuurlijke en beleidsafstemming tussen gemeenten onderling en met andere overheden
- te zorgen voor kennisuitwisseling tussen projecten (van elkaar leren)
- oplossen van knelpunten

Onderdeel van de taak is tevens om onderlinge afspraken te beheren en vast te leggen op programmaniveau (niet op projectenniveau). Daarom worden zowel het programmaplan als het projectenboek door het PGT up to date gehouden. Bij het programmaplan gaat dat naar behoefte, bij het projectenboek draagt het PGT eenmaal per jaar zorg voor de actualisatie op basis van de informatie die zij door de individuele projectleiders krijgt aangereikt (projectfiches). Gekoppeld hieraan coördineert ze ook de voortgangsrapportages (twee maal per jaar). Over dit alles brengt ze rapport uit via de Werkplaats aan het PoHo.

Het PGT bereidt de agendapunten over de Bereikbaarheidsagenda voor de Werkplaats en het PoHo voor en adviseert over de besluitvorming. Voor elk regiobreed project levert het PGT een ‘verbindingsofficier’ (vast contactpersoon), die de rol van projectleider kan bekleden. Het PGT fungeert voor de deelnemende gemeenten als vraagbaak c.q. intermediair. Waar nodig helpt het PGT individuele gemeenten actief met het voorbereiden van projecten, het aanvragen van subsidies of andere financiële bijdragen van derden en met het organiseren van het proces. Daarnaast is het PGT verantwoordelijk voor het toetsen c.q. coördineren van subsidieaanvragen in het kader van de subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030 en schakelt daarbij vertegenwoordigers van gemeenten en de GGA-coördinator in.

Primaire verantwoordelijkheid van alle leden van het PGT is het behalen van de doelen van de Bereikbaarheidsagenda. Pas in tweede instantie hebben de leden de verantwoordelijkheid om de eigen subregio, gemeente of organisatie te vertegenwoordigen in het overleg.

Als voorzitter van het PGT wordt door het PoHo op voordracht van de Werkplaats een programma-coördinator aangesteld. Hij vervult een spilfunctie binnen de Bereikbaarheidsagenda. Hij is eerste aanspreekpunt voor zowel interne als externe partijen en coördineert samen met zijn ondersteunende medewerkers de overleggen van het PGT, bereidt de agenda voor en checkt de voortgang en taakverdeling bij de PGT-leden. De programma-coördinator is als adviseur aanwezig bij de besprekingen van de Werkplaats Mobiliteit en Innovatie en in het PoHo. Tevens heeft de programma-coördinator zitting in het Programmateam<sup>5</sup> SmartwayZ.NL.

## TOVER

### Samenstelling

Het TOVER (Thema Overleg Verkeer) is het overleg van de vakinhoudelijke medewerkers van de 21 gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat en andere partners. Het secretariaat van het TOVER is ondergebracht bij de Metropoolregio Eindhoven.

### Taken en verantwoordelijkheden

TOVER adviseert waar nodig en mogelijk het POHO vanuit het regionaal belang en het gezamenlijke belang van de gemeenten over alle onderwerpen binnen mobiliteit, waaronder de Bereikbaarheidsagenda. Het overleg zorgt er tevens voor dat de vakambtenaren goed geïnformeerd hun portefeuillehouder vanuit het belang van de eigen organisatie kunnen adviseren.

## Ambtelijk overleg subregio's

### Samenstelling

Het ambtelijk overleg per subregio bestaat uit de ambtelijke contactpersonen van de deelnemende gemeenten, o.l.v. de subregiocoördinator.

---

<sup>5</sup> Het Programmateam SmartwayZ.nl is de ambtelijke begeleiding van de Programmaraad SmartwayZ.nl.

### Taken en verantwoordelijkheden

In het ambtelijk overleg van de subregio's worden acties en standpunten afgestemd, informatie met elkaar gedeeld en de besprekingen van het subregionale bestuurlijke overleg voorbereid. De voorzittersrol van het ambtelijk overleg in de subregio's wordt ingevuld door subregiocoördinator. Deze laatste vertegenwoordigt de subregio in het PGT. Hij is verantwoordelijk voor de communicatie met zijn subregio en organiseert de subregionale overleggen. De subregiocoördinator wordt door het PGT aangesteld op voordracht van de betreffende subregio.

### Projectleiders

Zowel de regiobrede projecten als de routegebonden<sup>6</sup> projecten worden getrokken door een projectleider. Hij is verantwoordelijk voor inhoud, communicatie, financiën en de voortgang van het betreffende project.

De projectleider is vrij in de wijze waarop hij zijn project organiseert. Dit biedt de projectleider de mogelijkheid om de reguliere werkwijze van de eigen organisatie te volgen. Voor de routegebonden projecten zorgt de projectleider voor afstemming met de partners, en levert tijdig de benodigde informatie aan het PGT. Voor de regiobrede projecten wordt dit via de verbindingsofficier<sup>7</sup> aan het programmateam aangeleverd.

---

<sup>6</sup> Zie hoofdstuk 5

<sup>7</sup> Het is bij een regiobreed project mogelijk dat de verbindingsofficier en de projectleider één en dezelfde persoon is.

## 4 Adaptieve agenda en bijsturing

### 4.1 Inleiding

Om de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant goed uit te voeren kiezen we voor een flexibele aansturing door adaptief programmeren. Adaptief wil in dit verband zeggen dat steeds zo snel mogelijk en optimaal wordt gereageerd op actuele ontwikkelingen. Die ontwikkelingen gaan razendsnel en het is daarom een constante uitdaging de flexibiliteit te behouden om de slimste oplossing in te kunnen zetten op het juiste moment. De agenda houdt dus niet vast aan maatregelen die in de toekomst niet meer de slimste keuze zijn – in technologisch, financieel of zelfs procedureel opzicht. Dit kan alleen indien de gemaakte keuzes in de agenda op basis van monitoring en evaluatie steeds weer tegen het licht worden gehouden en zo nodig worden bijgesteld. Daarmee ontstaat een indicatieve en flexibele agenda, die daardoor echter zeker niet vrijblijvend wordt!

De Bereikbaarheidsagenda is in de eerste plaats op uitvoering gericht. Dat betekent dat bepaalde keuzes op enig moment niet meer te veranderen zijn. Dat is niet erg, doel is immers dat de projecten uiteindelijk buiten worden gerealiseerd. Ten aanzien van de adaptiviteit betekent dit dat bij de start van de Bereikbaarheidsagenda de ruimte om keuzes te heroverwegen het grootst is. Naar mate de tijd vordert worden meer keuzes definitief vastgelegd en neemt de mate van adaptiviteit geleidelijk aan af.

### 4.2 Hoe houden we de Bereikbaarheidsagenda adaptief?

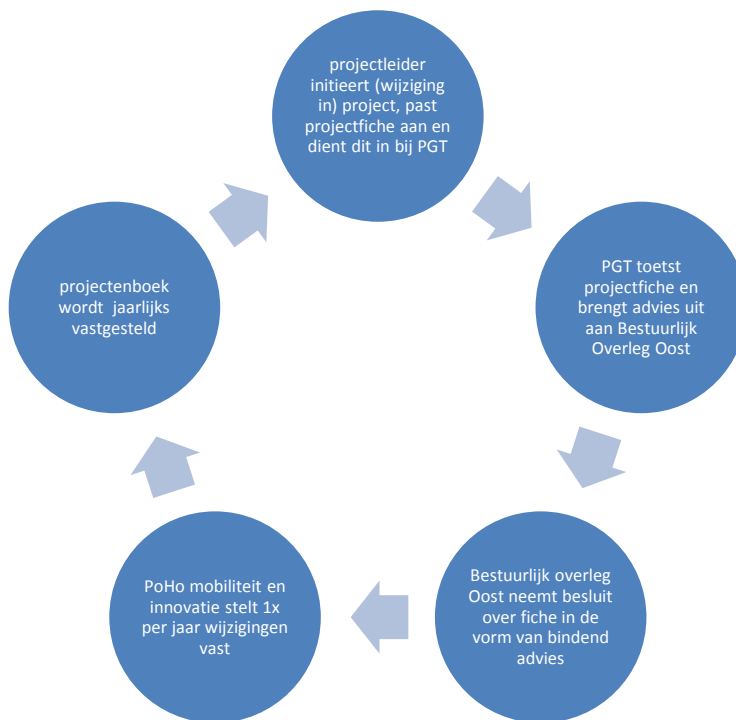
Adaptief programmeren leidt soms tot een langer voorbereidingsproces, omdat oorspronkelijke plannen aangepast worden op nieuwe inzichten. Het is dan ook een uitdaging voor de betrokkenen – bestuurlijk en ambtelijk – om het adaptieve element in de agenda overeind te houden en om te kunnen omgaan met de extra onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het PGT ziet het als haar verantwoordelijkheid de betrokkenen daarin consequent te begeleiden en hen hierover desnoods aan te spreken indien daartoe aanleiding is.

De Bereikbaarheidsagenda wordt jaarlijks op basis van monitoring, evaluatie en nieuwe inzichten bijgesteld en vastgesteld. Daarvoor wordt het projectenboek telkens weer geactualiseerd. Bij elke actualisatie van het projectenboek is het mogelijk nieuwe projecten toe te voegen of wijzigingen in bestaande projecten te verwerken. Dat gebeurt op initiatief van een projectleider en/of het PGT. Hij levert daarvoor alle benodigde informatie aan. Het PGT toetst vervolgens de ingediende aanpassing aan de doelstellingen van het programma en adviseert het PoHo Mobiliteit en Innovatie via de Werkplaats over de wenselijkheid om de aanpassing over te nemen. Daarbij worden altijd de consequenties voor de financiering (inclusief subsidiëring) van het gehele programma in beeld gebracht. Indien de aanpassing een routegebonden project uit het Bereikbaarheidsakkoord betreft stelt PGT het bestuurlijk regionaal overleg Oost een advies op aan het PoHo. Dat advies is bindend. Het PoHo neemt over de ingediende aanpassingen en toevoegingen eenmaal per jaar (najaar) een besluit bij het vaststellen van het nieuwe Projectenboek.

In onderstaand schema is de procedure weergegeven voor de wijzigingen in routegebonden projecten (die geen onderdeel uitmaken van het Bereikbaarheidsakkoord) en regiobrede projecten.



Voor de routegebonden projecten binnen het Bereikbaarheidsakkoord is een iets afwijkende procedure van toepassing vanwege de financiële implicaties voor de gemeenten in de subregio Oost:





### 4.3 Voortgangsrapportage

Om een actueel beeld te houden van de projecten op de agenda wordt het PoHo twee maal per jaar via het PGT geïnformeerd over de voortgang. De verantwoordelijk projectleider stelt daarvoor een voortgangsrapportage op volgens een door het PGT op te stellen format. Eventueel wordt de rapportage besproken met het PGT en/of de verantwoordelijke subregiocoördinator. Het PGT formuleert hierop een advies aan de Werkplaats en het PoHo. Op basis hiervan kan de Werkplaats voorstellen doen om zaken bij te sturen. De voortgangsrapportages incl. eventuele bijsturingvoorstellen worden ter vaststelling naar het PoHo gestuurd.

## 5 Projectenboek: regiobreed en routegebonden

De projecten van de Bereikbaarheidsagenda zijn gebundeld in het projectenboek<sup>8</sup>. Dit projectenboek wordt elk jaar geactualiseerd vastgesteld en kan elk jaar worden beschouwd als basis voor alle werkzaamheden in het kader van de agenda. In het projectenboek wordt jaarlijks de programmering van de projecten vastgesteld. Hieronder wordt omschreven hoe het projectenboek is samengesteld.

### 5.1 Projectfiches

Van elk van de projecten op de Bereikbaarheidsagenda is op eenduidige wijze relevante informatie op hoofdlijnen opgenomen in het projectenboek, zodat in kort bestek een beeld kan worden gevormd over de inhoud van het betreffende project. Per project is een projectfiche ingevuld. Dat bevat de volgende informatie:

- een beknopte omschrijving van het project,
- de doelen
- de locatie
- de planning op hoofdlijnen
- de projectorganisatie (inclusief projectleider) en de projectpartners
- de geraamde kosten en beschikbare financiële dekking
- aanduiding of een project onderdeel uit maakt van het Bereikbaarheidsakkoord
- de relatie met andere projecten<sup>9</sup>.

Indien zich in de loop van de tijd substantiële wijzigingen voordoen in de inhoud of het verloop van het project geeft de projectleider dit in het projectfiche aan en stuurt dit naar het PGT (zie hoofdstuk 4). Sowieso levert de projectleider twee maal per jaar een voortgangsrapportage per project, ongeacht of zich wijzigingen voordoen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

### 5.2 Regiobrede en routegebonden projecten

Er zijn in de Bereikbaarheidsagenda twee soorten projecten:

#### Regiobrede projecten

De regiobrede projecten hebben een substantieel effect op het hele mobiliteitssysteem (Daily Urban System) in de regio en/of zijn niet specifiek locatiegericht, maar toepasbaar in de hele regio. Het uitvoeren van deze projecten is in het belang van alle inwoners van de regio. Daarom kiezen de 21 gemeenten bij deze projecten voor collectiviteit als uitgangspunt voor de financiering van de gemeentelijke bijdragen in de kosten. De regiobrede projecten vallen onder rechtstreekse verantwoordelijkheid van het PoHo Mobiliteit en Innovatie en worden gedeeltelijk gefinancierd uit het budget voor het Bereikbaarheidsakkoord (via de subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030). De meeste regiobrede projecten zijn nauw met elkaar verbonden via de Landingsplaats Brainport Smart Mobility. Ambtelijke aansturing vindt rechtstreeks plaats door het PGT Bereikbaarheidsagenda.

<sup>8</sup> Zie bijlage1, Projectenboek Bereikbaarheidsagenda 2018

<sup>9</sup> De projecten worden ook opgenomen op een interactieve overzichtskaart en een projectenlijst.

## Routegebonden projecten

De routegebonden projecten hebben effect op een specifieke regionale relatie in Zuidoost-Brabant. De maatregelen in het kader van routegebonden projecten zijn ruimtelijk begrensd en veelal fysiek van aard. Ze liggen in een specifiek deel van de regio en overschrijden vaak meerdere gemeentegrenzen. De financiële verantwoordelijkheid van de routegebonden projecten ligt bij de betrokken instanties (gemeenten en/of provincie en/of Rijkswaterstaat), in de meeste gevallen de wegbeheerders. Zij maken onderling de afspraken hierover en dragen zelf zorg voor de dekking in hun afzonderlijke begroting(en), het programmateam ondersteunt hierbij. In financieel opzicht is er onderscheid tussen routegebonden projecten die vallen binnen de kaders van het Bereikbaarheidsakkoord (en daarom een gelimiteerd beroep kunnen doen op het beschikbare budget voor het Bereikbaarheidsakkoord) en de projecten die daar buiten vallen. De eerst bedoelde projecten liggen allemaal in de subregio Oost en zijn specifiek als zodanig aangemerkt in de agenda, de tweede soort bevinden zich overal in de regio.

Naast de bovengenoemde soorten is er nog een specifieke groep projecten, die als kenmerk heeft dat er provinciale wegen bij betrokken zijn. Voor deze projecten geldt een afwijkende financieringsstrategie. Het onderscheid heeft uitsluitend betrekking op de wijze van cofinanciering.

Ongeacht of het een regiobreed of een routegebonden project betreft wordt elk project getrokken door een projectleider. Binnen zijn projectorganisatie worden een bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever aangewezen en wordt eventueel een projectteam samengesteld. Bij routegebonden projecten is de bemensing normaal gesproken afkomstig uit de betrokken partijen (gemeenten) en wordt ook door deze bepaald, bij een regiobreed project wordt de invulling via de Werkplaats bepaald door het PoHo, op advies van het PGT. Vanuit het PGT heeft altijd een vaste 'verbindingsofficier' zitting in het projectteam, die eventueel ook de rol van projectleider kan invullen. Routegebonden projecten worden in principe zelfstandig door de betrokken partijen uitgevoerd. De projectleider organiseert de realisatie en financiering van het project.

## 6 Financiering

### 6.1 Inleiding

Om te onderstrepen en te ondersteunen dat de projecten op de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant allemaal bijdragen aan de oplossing van het regionale mobiliteitsvraagstuk is de financiering van de agenda zoveel mogelijk regionaal van opzet.

### 6.2 Financiering programmaorganisatie

Omdat het PGT de voortgang van alle projecten stimuleert en de samenhang in inhoud en uitvoering van alle projecten op de Bereikbaarheidsagenda voor alle 21 gemeenten organiseert en bewaakt, worden de organisatiekosten die met het PGT samenhangen gezamenlijk door de 21 gemeenten opgebracht. Dat gebeurt naar rato van het inwoneraantal per gemeente, telkens voor perioden van 4 jaar. De programmakosten zijn gebaseerd op de uurtarieven die door de gemeente Helmond worden gehanteerd (exclusief concernoverhead)<sup>10</sup>. Uit dit budget worden de personeelskosten van het PGT gefinancierd alsmede een gelimiteerde hoeveelheid ondersteuning, te weten communicatieadvies, onderzoek naar verdienmogelijkheden, juridische ondersteuning en overige ondersteunende werkzaamheden. Werkzaamheden ten behoeve van specifieke projecten worden niet uit het budget bekostigd, maar komen ten laste van het er mee samenhangende projectbudget. Jaarlijks worden alleen de werkelijk gemaakte coördinatiekosten ten laste van het programmakostenbudget gebracht.

### 6.3 Financiering projecten

Ten aanzien van de financieringsstrategie is er onderscheid tussen de regiobrede en routegebonden projecten. De financiële aspecten van beide worden hieronder toegelicht.

#### Regiobrede projecten

In totaal is er voor de regiobrede projecten € 34,4 miljoen aan maatregelen opgenomen in het Bereikbaarheidsakkoord. Daarvan wordt 50% ofwel € 17,2 miljoen gedekt uit het budget van het Bereikbaarheidsakkoord. Deze middelen zijn binnen dat budget gereserveerd. De andere 50% wordt collectief opgebracht door de 21 regiogemeenten. Deze bijdrage vindt plaats op basis van inwoneraantallen. Iedere gemeente neemt de benodigde middelen vanaf 2019 op in haar begroting. De totale bijdrage mag uitgespreid worden over een periode van maximaal 10 jaar. Dit betekent in principe dat elk jaar een tiende deel van de totale kosten wordt gereserveerd. Zodra een project gestart is, na goedkeuring en opname in het bestedingsplan door het PoHo, draagt elke gemeente uit de eigen reserve bij aan de financiering. Uiteindelijke verrekening vindt plaats op basis van werkelijk gemaakte kosten, uiteraard wederom met een verdeling naar rato van inwoneraantallen.

---

<sup>10</sup> Zie bijlage 2, Programmakosten 2018

## Routegebonden projecten Bereikbaarheidsakkoord

Ieder routegebonden project dat opgenomen is in het Bereikbaarheidsakkoord kan een bijdrage krijgen uit het budget van het Bereikbaarheidsakkoord, in principe ongeacht wanneer het project uitgevoerd gaat worden. Voorwaarden zijn dat het project door het bestuurlijk overleg van de subregio Oost wordt aangemerkt als subsidiabel en voldoende middelen uit het Bereikbaarheidsakkoord beschikbaar zijn. Deze projecten behoren tot het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant, onderdeel van de agenda SmartwayZ.NL. Ze liggen in de gemeenten Asten, Deurne, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Nuenen, Someren en Son en Breugel (alle subregio Oost). Het beschikbare budget bedraagt € 38,55 miljoen. De limitatieve lijst met routegebonden projecten binnen het Bereikbaarheidsakkoord vergt volgens de voorlopige kostenramingen een zodanig grote financiering, dat de subsidie uit het Bereikbaarheidsakkoord is gelimiteerd tot 25 % van de totale uitvoeringskosten, er van uitgaande dat aan alle voorwaarden wordt voldaan. De overige kosten moeten door de betrokken partijen (gemeenten, Provincie, Rijkswaterstaat) opgebracht en/of georganiseerd worden.

Bovenstaand subsidiepercentage toegepast op de huidige samenstelling van het Bereikbaarheidsakkoord leidt tot een tekort aan middelen. Dit gegeven wordt geaccepteerd aangezien waarschijnlijk is dat sommige kostenramingen te hoog zijn ingeschat en het feit dat vrijwel zeker niet alle aangemerkte projecten zullen worden gerealiseerd. Om desondanks te voorkomen dat het budget al in de eerste paar jaar worden gespendeerd wordt gewerkt met twee tranches, nl. 2017 t/m 2022 en 2023 t/m 2030, waarbij voor de eerste tranche een maximum subsidiebedrag van € 20 miljoen geldt. Daarmee kunnen ook projecten met een langere voorbereidingstijd nog in aanmerking komen voor een bijdrage uit het budget voor het Bereikbaarheidsakkoord. Door de daadwerkelijke uitgaven en aangegane verplichtingen te monitoren kan de maximale bijdrage en/of de omvang van tranches zo nodig worden aangepast (door het PoHo). De precieze regels en voorwaarden voor de verkrijging van de bijdrage zijn opgenomen in de subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030<sup>11</sup>.

Enkele routegebonden projecten binnen het bereik van het Bereikbaarheidsakkoord zijn gekoppeld aan provinciale wegen. Daarmee is de Provincie eerst verantwoordelijke voor deze projecten. Het gaat om de N615, de N612, de N270 en de N279. Voor deze projecten geldt de regel dat de Provincie als eerst verantwoordelijke de financiering regelt. Bij de uitwerking van elk project wordt vastgesteld hoeveel welke gemeente bijdraagt. Dit is het gemeentelijk deel. Over dit gemeentelijk deel wordt 25% subsidie verleend vanuit het Bereikbaarheidsakkoord. De uiteindelijke verrekening vindt plaats op basis van werkelijk gemaakte kosten.

De definitieve verdeling van de kosten van de routegebonden projecten wordt per project vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen.

## Routegebonden projecten buiten het Bereikbaarheidsakkoord

De overige routegebonden projecten op de agenda kunnen géén aanspraak maken op een bijdrage uit het budget voor het Bereikbaarheidsakkoord, met uitzondering van het “smart” en regiobrede deel van deze projecten. Deze projecten komen in de gehele regio voor, ook in de subregio Oost (de projecten die niet zijn aangewezen als ‘akkoord’-project). Voor deze projecten geldt dat de betrokken partijen zelf de zorg dragen voor het regelen van de financiering in de vorm van maatwerk-afspraken. Dat kan door onderling de kosten te verdelen, maar het is ook mogelijk om een beroep te doen op de diverse bijdrage- en subsidieregelingen van andere overheden of bijvoorbeeld door cofinanciering vanuit het bedrijfsleven. Bij het vergaren van extra middelen biedt het PGT de individuele projectleiders actief haar hulp aan. Dit geldt overigens ook voor de andere projectsoorten. Per saldo is het dus noodzakelijk dat

---

<sup>11</sup> Zie paragraaf 6.4

alle 21 gemeenten naar gelang de projecten waarbij ze betrokken zijn middelen reserveren in hun begroting of anderszins de dekking van de kosten regelen.

## 6.4 Subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord

Om het beschikbare budget voor het Bereikbaarheidsakkoord zorgvuldig te kunnen verdelen over de verschillende projecten wordt door het college van de gemeente Helmond, met instemming van de overige 20 colleges van de MRE de subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030 vastgesteld<sup>12</sup>. De gemeente Helmond treedt in dezen op als beheerder van de financiën en neemt de formele besluiten tot toekenning van bijdragen na bindend advies van het PoHo. Het totaal beschikbare budget bedraagt € 55,75 miljoen.

### Belangrijke bepalingen

De belangrijkste bepalingen in de subsidieregeling zijn als volgt:

- voor subsidie komen slechts in aanmerking de projecten die zijn opgenomen in het projectenboek dat door het PoHo wordt samengesteld;
- subsidie voor de routegebonden projecten is beperkt tot de maatregelen die onderdeel zijn van het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant;
- het projectenboek is voor het college van de gemeente Helmond bindend bij het toekennen van subsidies;
- het college van de gemeente Helmond neemt geen enkele beslissing over subsidies zonder een voorafgaand advies van het PoHo;
- de procedure voor het aanvragen van subsidies is als volgt:
  - a. voor 1 mei van enig jaar (tot 1 mei 2018) kan door een college een verzoek worden ingediend bij het college voor het reserveren van een bedrag voor subsidie;
  - b. het college deelt de verzoeker schriftelijk mede of het bedrag aan subsidie gereserveerd wordt voor subsidieverlening. Dat is het geval indien het college constateert dat het project is opgenomen in het projectenboek. De reservering blijft gedurende maximaal twee jaar staan;
  - c. voor 15 september van het voorafgaande jaar van realisatie of start, wordt een aanvraag om subsidie bij het college ingediend;
  - d. het PoHo stelt in november een overzicht vast met daarin opgenomen de aanvragen die worden doorgestuurd naar het college voor opname in het jaarlijkse bestedingsplan;
  - e. het college van de gemeente Helmond stelt voor 15 januari aan de hand van het overzicht een bestedingsplan vast;
  - f. voor 1 februari ontvangt de aanvrager een besluit tot subsidieverlening voor de maatregelen die zijn opgenomen in het bestedingsplan. In de subsidiebeschikking wordt een termijn opgenomen van drie jaar waarbinnen het project moet zijn uitgevoerd. Alleen in geval van overmacht kan het college deze termijn verlengen.

Een subsidie wordt ingediend door één college, ongeacht het gemeentegrens overstijgende karakter van een maatregel.

Het onderdeel van de procedure, genoemd onder a en b, is facultatief van aard. Een aanvrager kan beslissen direct een aanvraag in te dienen, waarna het college een beslissing neemt op de aanvraag.

- subsidieontvangers ontvangen een voorschot van 100% van het verleende subsidiebedrag;
- de subsidiehoogte als percentage van de totale projectkosten is als volgt vastgesteld:

<sup>12</sup> Zie bijlage 3, Subsidieregeling Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2017-2030

- a. voor de regiobrede projecten 50% (hieronder kan ook vallen het smart gedeelte van routegebonden projecten);
- b. voor de routegebonden projecten 25 %;
- c. voor de provinciale projecten 25% van het gemeentelijk deel van het project.
- Het beschikbare budget wordt onderverdeeld in twee tranches: de eerste loopt van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2022 gedurende welke periode een bedrag van maximaal € 20 miljoen euro wordt verdeeld. De tweede tranche heeft een looptijd van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2030.

## Toetsing aanvragen

Aanvragen worden getoetst door of in opdracht van het PGT. Daarvoor kan het PGT een toetsingscommissie instellen. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de toetsingsmethodiek van het RUP (Regionaal Uitvoerings Programma) van de Provincie.

## 6.5 Externe financiering

Een van de grootste uitdagingen binnen de bereikbaarheidsagenda is de financiële haalbaarheid van de projecten. Naast de akkoordmiddelen zullen de individuele gemeenten zelf zorg moeten dragen voor aanvullende financiële middelen, aangezien de regionale mobiliteitsprojecten veelal hoge investeringen vragen voor mobiliteitsoplossingen die voor alle inwoners van de regio en dus alle gemeenten gebruikt worden.

Door samen te werken kunnen gezamenlijk nieuwe externe bronnen worden aangeboord. Hierbij zal ingezet worden op Europese, Rijks- en provinciale subsidies, maar ook op verdienmogelijkheden in of met de markt. Het programmateam zal ondersteunen bij het zoeken naar mogelijke financieringsbronnen. De gezamenlijke aanpak biedt kansen op projectniveau, waarbij de beschikbare bronnen gezamenlijk onderzocht en slim aangewend worden om projecten dekkend te maken. Ook op programmaniveau kunnen externe financieringsbronnen ingezet worden ten behoeve van het totale programma of voor regiobrede projecten.

In veel gevallen is gemeentelijke (co)financiering noodzakelijk om die verdienmogelijkheden inclusief subsidies te kunnen verkrijgen. De 21 gemeenten worden geacht dusdanig samen te werken dat er geen onnodige concurrentie tussen de gemeenten onderling plaatsvindt maar in plaats daarvan verdien- en subsidiemogelijkheden juist maximaal worden benut. Het gezamenlijke doel is immers om de gehele Bereikbaarheidsagenda te realiseren.

Verdienmogelijkheden gaan verder dan het alleen onderzoeken van subsidiemogelijkheden. Het PGT ziet als belangrijke taak voor haar om bijvoorbeeld via de triple helix extra middelen voor de uitvoering van de projecten te zoeken en te vinden. De verwachting is dat het benadrukken van de integrale, programmatische aanpak vanwege de grotere schaal kansrijker is dan het inzetten op subsidies of andere extra middelen op individuele projecten. Het PGT inventariseert de kansen, helpt bij het opstellen van aanvragen en bij het doorlopen van de procedures.

## 7 Communicatie

### 7.1 Visie

De Bereikbaarheidsagenda verdient aandacht omdat ze voor alle inwoners in de regio van invloed is op de manier waarop mensen kunnen reizen binnen en (naar) buiten de regio. Voordat het zover is moeten gemeentebesturen besluiten nemen en gaan weggebruikers mogelijk hinder ondervinden van de (bouw)werkzaamheden of experimentele oplossingen. Mensen moeten toegang kunnen hebben tot de achtergrond(verhalen) van de Bereikbaarheidsagenda om de veranderingen (in hun achtertuin) in groter perspectief te kunnen plaatsen. We willen een communicatief vaardige organisatie zijn, die met een duidelijk en eenduidig verhaal tijdig naar buiten treedt. We luisteren, weten wat er speelt in de regio, we betrekken deze vroegtijdig en we gaan samenwerkingen aan met partners om de communicatiekracht te versterken.

### 7.2 Ambitie van de communicatie

Centraal in de communicatiestrategie voor de Bereikbaarheidsagenda staat de betrokken beslissers (raadsleden, wethouders) transparant inzicht te geven in de ambities van de Bereikbaarheidsagenda en de wijze waarop deze 'samen' gestalte moeten krijgen. De inwoners van de regio wordt de mogelijkheid geboden om kennis te nemen van de ambities van de Bereikbaarheidsagenda, de praktische uitwerking daarvan en hoe dat de mobiliteit en leefbaarheid verbetert. Tevens worden de inwoners via communicatie aangespoord zelf na te denken over andere, betere vervoersmogelijkheden om zo actief de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio te verbeteren.

De complexiteit van de bereikbaarheidsopgave vereist een goed inzicht in de samenhang tussen de projecten (in het bos de bomen kunnen zien) en de voortgang van de projecten. Het laatste gebeurt voor beslissers en inwoners ieder op hun eigen detailniveau.

Primaire doelgroep voor de communicatie zijn de bestuurders en de raadsleden. De secundaire doelgroepen zijn beleidsmakers en communicatieadviseurs van de 21 gemeenten en de inwoners van de 21 gemeenten. Communicatie over specifieke projecten van de Bereikbaarheidsagenda blijft bij de initiatiefnemer(s), in veel gevallen de gemeente. Uiteraard kan de initiatiefnemer daarbij gebruik maken van de kennis in het PGT.

### 7.3 Aanpak

De communicatiestrategie is uitgewerkt in een meer concrete aanpak. Die is als volgt puntsgewijs te omschrijven:

#### Zichtbaar en herkenbaar

- We gebruiken een woordmerk als logo voor de externe communicatie om de betekenis van de Bereikbaarheidsagenda lading te geven: ZO Slim Bereikbaar – Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant.
- We maken op een visueel aantrekkelijke manier duidelijk wat onze kernboodschap is en laten de kernboodschap zoveel mogelijk terugkomen in al onze uitingen.



- We werken samen met (onder andere) SmartwayZ.NL om de samenhang met SmartwayZ.NL duidelijk te maken en de gezamenlijke aanpak kracht bij te zetten.

### Contact met onze omgeving

- We hebben inzicht in onze doelgroepen en communiceren gericht per doelgroep.
- We maken analyses rondom de routegebonden projecten: we weten wat er speelt of heeft gespeeld.
- We maken zichtbaar hoe de buitenwereld tegen ons aankijkt (bijvoorbeeld met sociale media).
- We houden in de gaten wat onze partners doen op onze thema's.
- We borgen (omgevings)communicatie binnen projecten in samenwerking met de betreffende gemeente(n): we stimuleren omgevingsmanagement en participatie.
- We voeren regie op participatie bij regiobrede projecten.

### Communicatief en dienstverlenend

- We stimuleren en faciliteren in het ambassadeurschap van de PGT-leden, ambtenaren en bestuurders ten behoeve van de positionering van de Bereikbaarheidsagenda.
- We begeleiden collega's en bestuurders om het verhaal van de Bereikbaarheidsagenda uit te dragen.
- We stimuleren de 21 gemeenten de communicatie van de projecten te plaatsen in het perspectief van de Bereikbaarheidsagenda door middelen beschikbaar te stellen.

Om het bovenstaande te kunnen bereiken wordt 4 x per jaar een nieuwsbrief verspreid en is de website [www.zoslimbereikbaar.nl](http://www.zoslimbereikbaar.nl) in het leven geroepen. Hierop is alle actuele informatie te vinden. Voor eenduidigheid in de externe communicatie worden via het PGT standaard presentaties over de thema's van de Bereikbaarheidsagenda opgesteld. Het PGT zorgt voor een fotoarchief met relevante beelden van zowel routegebonden als regiobrede projecten, waaruit de deelnemende partijen kunnen putten. Tenslotte worden offline bijeenkomsten georganiseerd om het verhaal van de Bereikbaarheidsagenda helder uit te leggen en om informatie en vragen/onduidelijkheden op te halen.

### Samengevat in 10 geboden:

1. Het begrip "SAMEN" als kernbegrip gebruiken.
2. Visie op bereikbaarheid regio duidelijk maken. Werken met toekomstbeelden. Inschattingen van effecten laten zien. Helder maken wát er opgelost wordt.
3. Alle teksten schrijven zodat ze voor iedereen begrijpelijk zijn (laaggeletterden en analfabeten uitgezonderd), met terughoudend gebruik van Engelse woorden en vaktermen en voldoende uitleg indien nodig.
4. Doelgroepen: 1. raadsleden en bestuurders 2. Ambtenaren 3. Inwoners.
5. Specifieke doelgroepen: werkgevers, lobbypartijen, smart-mobility professionals
6. Omdat het vaak langlopende projecten betreft regelmatig (2x per jaar) updates geven van de stand van zaken. Informatie op de website actueel houden.
7. Monitoren op actualiteiten (landelijk/regionaal) en sentimenten (regionaal) die spelen rond de thema's.
8. Bij interne communicatie richten op samenwerking en de relatie.
9. Processen inzichtelijk maken voor doelgroep raadsleden en bestuurders.
10. "Werk achter de schermen" in beeld brengen.

## 8 Monitoring en evaluatie

Dit hoofdstuk is nog in bewerking

### 8.1 Inleiding

De Bereikbaarheidsagenda wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid van maatregelen: infrastructuur, verkeersmanagement, Smart Mobility en gedragsbeïnvloeding. En vaak is er sprake van een combinatie van deze. Dat werpt de vraag op welke van de maatregelen of combinatie van maatregelen het meest effectief is. Dat is bij de aanleg van een nieuwe weg vaak wel redelijk goed te voorspellen, gezien er in de loop van de tijd veel ervaring mee is opgedaan. Voor relatief nieuwe maatregelen zoals Smart Mobility-oplossingen en gedragsbeïnvloeding is dit echter lastiger. Ze zijn vaak zo nieuw, dat er nog geen of te weinig ervaringen mee zijn opgedaan of dat het aantal variabelen erg groot is en daarom voorspellingen van het effect onbetrouwbaar zijn. In de filosofie van de Bereikbaarheidsagenda staat echter nadrukkelijk dat steeds voor de slimste oplossing wordt gegaan. En zonder goede effectvoorspelling is dat erg moeilijk. Daarom wordt binnen het programma van de Bereikbaarheidsagenda intensief gemonitord en geëvalueerd op uitgevoerde projecten. Daardoor groeit het kennisniveau omtrent de effectiviteit bijna vanzelf. En kan de nieuw verkregen kennis worden toegepast op de volgende projecten op de agenda.

Vanwege het voorgaande wordt binnen de Bereikbaarheidsagenda flink geïnvesteerd in continue monitoring en de evaluatie van genomen maatregelen:

- Monitoring is het vinger aan de pols houden om desnoods ‘real time’ te kunnen bijsturen.
- Evaluatie toont aan wat de effecten zijn van een maatregel en draagt bij aan transparantie en verantwoording van het project.

Monitoring en evaluatie maken het mogelijk adaptief maatregelen te kiezen. Behalve de projecten is het goed om ook de organisatiestructuur van de Bereikbaarheidsagenda periodiek te evalueren en op grond van geconstateerde tekortkomingen eventueel aan te passen.

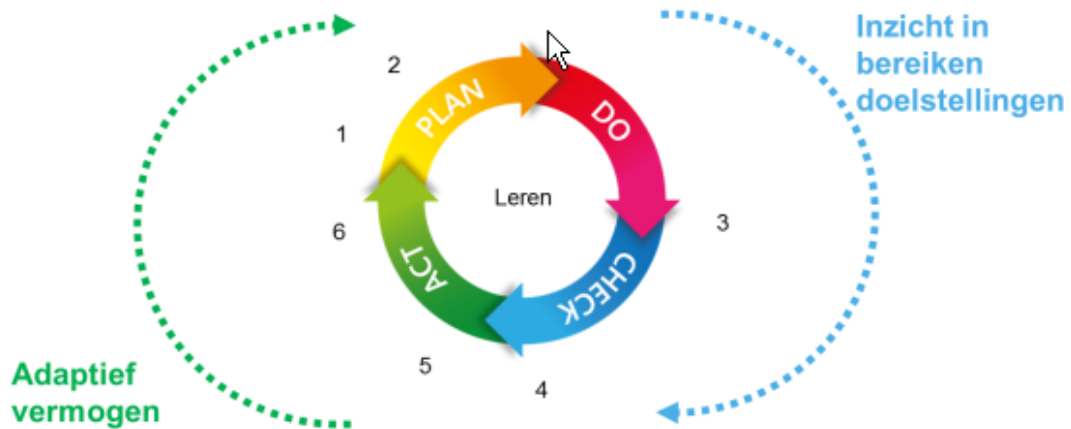
### 8.2 Adaptieve monitoring en evaluatie

Net als bij het programma SmartwayZ.NL wordt voor de Bereikbaarheidsagenda een adaptieve monitoring- en evaluatie-aanpak gehanteerd. Dit betekent:

- Flexibiliteit door onderlinge afhankelijkheid van de regiobrede en routegebonden projecten en daarmee dus ook een flexibele inrichting van de monitoring- en evaluatieaanpak. De doelen, de indicatoren, maar ook de invulling van monitoring en evaluatie kunnen naar believen worden aangepast. Hierdoor ontstaat een levendige aanpak die fundamenteel afwijkt van de traditionele aanpak van monitoring en evaluatie. Bovendien beïnvloeden de deelprojecten elkaar inhoudelijk, zowel qua fasering in de tijd als ook financieel. Nieuw beschikbare informatie verdient doorrekening en bij positief resultaat vertaling naar andere projecten. Er is rekening gehouden met de dwarsverbanden tussen de regiobrede en routegebonden projecten. Zo is het programma meer dan de som der delen.
- Monitoring en evaluatie moeten relevante sturingsinformatie opleveren. Daarmee kan het PoHo verantwoording nemen en desgewenst bijsturen. Dit vergt adequate sturingsinformatie en

voldoende informatie voor de verantwoording en legitimatie over gemaakte keuzes ten aanzien van inhoud, planning en financiën. Tweemaal per jaar wordt een voortgangsrapportage gemaakt waarin deze informatie is opgenomen. Daarnaast wordt jaarlijks een programma vastgesteld waarin de projecten zijn opgenomen die dat jaar uitgevoerd gaan worden.

Met een cyclisch proces is het doorontwikkelen van de adaptieve monitoring- en evaluatieaanpak gedurende de loop van het programma mogelijk. Dit is afgebeeld in figuur 1.



**Figuur 1 Adaptief doorontwikkelen van de monitoring- en evaluatieaanpak**

De belangrijkste stappen in dit cyclische proces zijn:

1. Het ontwerpen of het aanpassen van de adaptieve aanpak met doelen en indicatoren en bijbehorende ambities (wat wil het programma bereiken, wanneer is iets goed/geslaagd) en de bijbehorende data, tools en modellen.
2. In beeld brengen van de startsituatie, te weten de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen, zoals relevante trends als klimaatverandering en bevolkingsgroei.
3. Monitoren van de effecten van geïmplementeerde maatregelen over de tijd; de monitoring vindt halfjaarlijks periodiek plaats én als er een specifieke aanleiding is, bijvoorbeeld als een kritische grenswaarde wordt overschreden.
4. Evalueren en analyseren. Het vooraf inschatten van de effecten van mogelijke maatregelen en het interpreteren en beoordelen van de informatie over de effecten van maatregelen om de noodzaak tot bijsturing te bepalen. Deze informatie levert kennis op van de voortgang, sturingsinformatie en informatie voor verantwoording en legitimatie.
5. Aanpassen van de scope (bijv. type maatregelen), planning en financiering van de deelopgaven en het programma als daar aanleiding toe is;
6. Bepalen of er aanpassingen in de doelen, indicatoren en bijbehorende meetaanpak nodig zijn. Hiermee wordt een start gemaakt met de volgende cyclus.

Een deel van de monitoring- en evaluatie-informatie die voor het programma SmartwayZ.NL wordt verzameld kan ook worden gebruikt voor de monitoring en evaluatie van de Bereikbaarheidsagenda.

## Bijlagen

1. **Projectenboek Bereikbaarheidsagenda 2018**
2. **Programmakosten 2018**
3. **Concept Subsidieregeling Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant 2017-2030**
4. **Concept Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2017-2030**