**Voortgangsrapportage**

**Bereikbaarheidsagenda 2022**

**Van:** Programmateam ZOSB

**Aan:** Stuurgroep Bereikbaarheidsagenda

**Datum:** 20 april 2023

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Inleiding**

Jaarlijks worden de projecten uit de Bereikbaarheidsagenda gevolgd op de voortgang. Aan de projectleiders is gevraagd om aan te geven of er wijzigingen zijn in de projectomschrijving, projectdoelstelling of organisatie van het project en is gevraagd de voortgang te melden op planning, financiën en risico’s. Het gaat hierbij steeds om de voortgang van het project ten opzichte van het projectfiche zoals vastgesteld door het PoHo Mobiliteit en opgenomen op de website ZoSlimBereikbaar.nl. Peildatum van de voortgangsrapportages is 31 december 2022.

**Algemene conclusies**

De belangrijkste kenmerken van het afgelopen jaar zijn de volgende:

* Meerdere projecten hebben last van de stikstofproblematiek. Ze lopen vertraging op of zijn zelfs stilgelegd. In beide gevallen is het niet mogelijk om ze binnen de opgesteld planning uitgevoerd te hebben. De gevolgen die dat heeft – ook de financiële gevolgen – worden in 2023 in beeld gebracht.
* Voor een aantal projecten die door de Provincie worden geleid, wordt geconstateerd dat (voortgangs)informatie ontbreekt en niet duidelijk is waar het projectleiderschap ligt.
* In 2022 staat het totale aantal afgeronde projecten op 24. Daarvan hebben er 14 in 2022 de status ‘afgerond’ gekregen. In 2023 ontvangen de projectleiders van deze projecten een evaluatieformulier om het project goed af te sluiten, onder meer nodig voor de definitieve vaststelling van eventueel toegekende subsidiebijdragen.
* De kwaliteit van de aangeleverde voortgangsrapportages is vergelijkbaar met die in de editie 2021, dus over het algemeen voldoende. De projectstatus en de planning waren soms met elkaar in tegenspraak. Bij eenmalige navraag bleek de informatie meestal wel voorhanden, maar was dit niet goed verwerkt in het online invulformulier. Tevens is er bij de projectleiders soms verwarring over hoe om te gaan met scope-wijzigingen in de projecten. Het is niet altijd duidelijk wanneer het nodig is om het projectfiche aan te passen of een nieuw projectfiche op te stellen. Voornemen is om hieraan in 2023 speciale aandacht aan te besteden.
* In editie 2022 is er van 8 projecten geen voortgangsrapportage ontvangen naar aanleiding van de eerste uitvraag. Van 7 projecten is door extra navraag alsnog informatie ontvangen en verwerkt. Het overige project (080) ontbreekt in het voortgangsoverzicht.

De verwerking van de ingediende voortgangsrapportages verliep soepeler dan vorig jaar. Behoudens enkele uitzonderingen werd de gevraagde informatie aangeleverd. Omdat uit voorgaande jaren is gebleken dat het nabellen en corrigeren van de gegevens veel tijd vergt, is er dit jaar wel voor gekozen om maar één correctieronde te hanteren (met hier en daar een uitzondering). De vorig jaar aangekondigde evaluatie van de wijze waarop de voortgangsrapportages worden verwerkt, heeft tot op heden niet geleid tot grote wijzigingen in de aanpak. Het blijft echter een aandachtspunt.

**Getalsmatige conclusies**

In totaal telt de Bereikbaarheidsagenda ZoSlimBereikbaar.nl eind 2022 142 actuele projecten, bestaande uit regiobrede en routegebonden projecten. Dit aantal is iets hoger dan in 2021 (137). Reden voor de stijging is het opsplitsen van enkele projecten in deelprojecten.

Van de 142 projecten op de agenda zijn er:

* 97 projecten gestart;
* 11 projecten tijdelijk stilgelegd;
* 9 projecten zijn (nog) niet gestart (waarvan 5 conform planning);
* 24 projecten inmiddels afgerond (nog niet allemaal geëvalueerd).

Van 8 projecten is bij de eerste uitvraag geen voortgangsrapportage ontvangen. Van 7 projecten is door extra navraag alsnog informatie ontvangen en verwerkt. Het overige project (080) ontbreekt in het voortgangsoverzicht.

Hierna wordt aangegeven hoe de stand van zaken per project is. Voor de regiobrede projecten is er een toelichting voor elk project opgenomen. Voor de routegebonden projecten is er alleen een toelichting toegevoegd indien daar (bestuurlijk) aanleiding toe is. Nadere informatie over de voortgang van deze projecten is te verkrijgen via de verantwoordelijke projectleider.

***Regiobrede projecten***

***Projecten via Bereikbaarheidsagenda***

De meeste regiobrede projecten vallen onder de verantwoordelijkheid van het regieteam Brainport Bereikbaar. De overige vallen onder de aansturing van het Programmateam Bereikbaarheidsagenda.

* 16 regiobrede projecten zijn gestart (waarvan 12 binnen Brainport Bereikbaar);
* 1 regiobreed project is tijdelijk stilgelegd.

Hieronder volgt een korte stand van zaken van de regiobrede projecten die onder het Programmateam Bereikbaarheidsagenda vallen:

***008 OV-knooppunt NS-Eindhoven CS***Zie onderstaande deelprojecten.

***008a OV-knooppunt NS-Eindhoven Busstation Neckerspoel***Er is door de projectleider één jaar uitstel aangevraagd voor de besteding de toegezegde subsidie. Dit is inmiddels geaccordeerd. De opgelopen vertraging betreft de deelactiviteit Loop-fietsroute tunnels, waarvan de uitvoering nu voor 2023 is gepland.

***008b OV-knooppunt NS-Eindhoven Stationsplein-Zuid***De planning is op basis van meeste recente informatie aangepast (één jaar vertraging). Uitvoering start naar verwachting begin 2025. De bouwtijd bedraagt circa twee jaar.

***008c OV-knooppunt NS-Eindhoven Busstation Neckerspoel fietsenstalling***De aanbesteding van dit project stond begin 2022 gepland. Om het aanbestedingsdossier voortgang te laten vinden, waren echter extra dekkingsbronnen nodig. Dit is bestuurlijk voorgelegd, waardoor een kleine vertraging is opgelopen. De bouwkostencrisis noodzaakt helaas tot aanvullend budget.

***009 Frequentie treinen***Het onderzoek naar de mogelijkheden om de frequentie van de treinen op de spoorlijnen in de regio te verhogen is afgerond en financieel afgewikkeld. Conclusie is dat de belangrijkste corridor voor het inzetten van extra sprinters de lijn Eindhoven-Deurne is. Op de lijn Eindhoven-Boxtel rijden al vier sprinters per uur, in de regionale uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) zijn voor 2040 wel twee extra sprinters per uur opgenomen. Voor de lijn Eindhoven-Weert lijkt de vervoersvraag niet groot genoeg om voor 2040 extra sprinters toe te voegen (met name op de retourbeweging). Ondertussen is er in het kader van TBOV 2040 en de daaraan verbonden studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland meer onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en onmogelijkheden om de sprinterfrequentie rond Eindhoven te verhogen. Conclusie is dat, na de realisatie van de Intercity Eindhoven-Düsseldorf in 2026, voor het rijden van extra treinen richting Helmond-Deurne-Venlo de infrastructuur niet toereikend is. De benodigde extra infrastructuur, o.a. een vrije kruising in Eindhoven-Tongelre en een keervoorziening in Helmond of Deurne, is niet gereed voor 2030. Op basis van de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek lijkt het niet realistisch dat er voor het einde van de programmaperiode van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant (2030) concrete investeringen vanuit dit project gedaan kunnen worden.

***Projecten via Brainport Bereikbaar***

Hieronder volgt een overzicht van de stand van zaken per regiobreed project, aangeleverd door het regieteam Brainport Bereikbaar.

***901 Brainport Bereikbaar organisatie***Het programmabureau Brainport Bereikbaar is sinds 2021 actief en is financieel georganiseerd tot eind 2023. De Brainport Bereikbaar organisatie is randvoorwaardelijk en ondersteunend voor het gehele programma Brainport Bereikbaar en daarmee de basis voor de uitvoering en monitoring van alle projecten. De programma-organisatie, ook wel regieteam genoemd, bestaat uit de programmamanagers, programmasecretaris en een team van communicatieadviseurs.

***911 Programma- en projectontwikkeling***Programma-ontwikkeling voorziet het programma in de daarvoor benodigde programma- en projectontwikkelingskosten. Onderdelen hiervan zijn onder meer de monitoring en evaluatie van projecten, MijnRegioRoutes en ontwikkeling & innovatie.

***921 Structurele gedragsverandering (BB-1 Structurele gedragsaanpak)***

De structurele gedragsaanpak heeft zich in 2022 gericht op vier deelprojecten:

1. Customer journeys: gericht op motieven/obstakels die reizigers in Brainport ervaren met oplossingen in de vorm van pilots;
2. Marketing: er zijn campagnes georganiseerd die bijdragen aan gedragsverandering bij bewoners;
3. Introductie van de “mobiliteitsdoos” voor bewoners van nieuwbouwwijken;
4. Inrichten van buurten met lokale hubs en bijbehorende gedragsinterventies bij bewoners.

Zichtbare resultaten in 2022 zijn onder andere de ontwikkeling van de thematiek voor de gedragscampagne (gaat in 2023 ‘live’), de customer journey voor “thuiswerken en modaliteit” die is uitgevoerd en afgerond, en de uitvoering van vier interventies binnen het deelproject gedragsinterventies.

***922 Werkgeversaanpak (BB-2)***Er is in 2022 een beter beeld ontstaan van de situatie in de regio op het gebied van data en veranderpotentie. Data hiervoor worden verzameld via de mobiliteitsscan, die inmiddels bij 78 werkgevers is uitgevoerd en nu 9.800 werknemers in kaart heeft gebracht. Daarbij zijn veel grote werkgevers nog niet meegerekend, omdat daar aanvullende privacy eisen gesteld worden die in Q4 2022 zijn opgepakt. De verwachting is dat dit ongeveer 30.000 extra postcodegegevens oplevert, die leiden tot een nog beter inzicht in kansen en mogelijkheden. Daarnaast is er vanuit de bezoekersaanpak een mobiliteitsscan gedaan onder 23.000 seizoenkaarthouders van PSV en is daarmee in beeld gebracht welke concrete kansen er liggen voor supportersvervoer van en naar het stadion met bussen vanaf P+R locaties. De druk om met concrete resultaten te komen neemt toe, ook in relatie tot de programmadoelen van Brainport Bereikbaar.
Naast de mobiliteitsscan is in Q3 ook een nieuwe versie van de mobiliteitsindex gelanceerd. Deze index neemt het mobiliteitsbeleid van werkgevers onder de loep en scoort deze ten opzichte van branchegenoten. De nieuwe versie geeft betere adviezen en is inzetbaar om te laten zien hoe beleidsmatige aanpassingen in een bedrijf kunnen leiden tot een versteviging van acties die leiden tot een andere modal split. Meer info over de mobiliteitsindex op: www.[mobiliteitsindex](https://www.mobiliteitsindex.nl/).nl.

***923 Collectief vervoer (BB-3)***

In 2022 is gewerkt aan de ontwikkeling van diverse communicatiemiddelen. Een van de belangrijkste resultaten hiervan is een logo en naam: BusinessLine. Verder is er een route- en halteverkenning uitgevoerd voor de twee potentiële routes van ’s-Hertogenbosch – Eindhoven/De Run (A2) en Uden – Eindhoven/De Run (A50). De Program Board van ASML besloot in september om de twee, in het realisatieplan uitgewerkte, BusinessLines niet uit te rollen. ASML geeft eerst prioriteit aan de realisatie van hubs. Het realisatieplan voor ASML staat daardoor nu ‘in de koelkast’. Of, en wanneer, deze daar uitgehaald wordt is op dit moment niet te voorspellen. Effect van het stilleggen is dat de rol van ASML als koploper/launching-customer is gestopt. De afgelopen maanden hebben >10 werkgevers van verschillende grootte interesse getoond in de BusinessLine. Met hen word bekeken welke mogelijkheden er voor hun medewerkers zijn om een BusinessLine te kunnen gebruiken. Ook een aantal gemeenten zijn aangehaakt om voor ‘hun werkgevers’ in bedrijvengebieden te kijken wat mogelijk is.

***924 Innovatieve vervoersconcepten (BB-4)***

Het deelproject ‘F’kes meerijden’ werkt eind 2022 in fase 2 toe naar de concrete start: de plaatsing van een eerste testversie van de liftzuil en het ophalen van de eerste gebruikservaringen. In deze fase wordt de liftzuil op twee momenten getest: tijdens een testdag voor een random testpanel van mogelijke gebruikers en tijdens een expertsessie met relevante vakgenoten. Met de output van het event, klantreis, usertest en expertsessie beoordeelt het projectteam de eisen en vormgeving van de liftzuil. Dit leidt tot een vervolgopdracht, namelijk de engineering voor het ontwikkelen van de liftzuil.

Het deelproject Deeltaxi 2.0 heeft op basis van een verkenning de behoeften en mogelijkheden van use case 1 en 2 inzichtelijk gemaakt. Er is in samenwerking met BMN een mobiliteitsscan uitgevoerd bij tien bedrijven op BZOB. Onder de werknemers is een enquête uitgezet. Tevens is een mobiliteitsscan van het Elkerliek ziekenhuis in Helmond gemaakt. De bestaande bereikbaarheid is onderzocht, het ziekenhuis en bezoekers zijn geïnterviewd en het aantal taxibus-ritten tussen ziekenhuis en wijken is in kaart gebracht. Op basis van gesprekken met vervoerders en andere stakeholders blijkt dat een deeltaxi-systeem in samenhang met andere vormen van deelmobiliteit en hubs in Helmond kansrijk is. Inmiddels is fase 2 opgestart: een nadere en meer gedetailleerde uitwerking hoe dit systeem in samenwerking op en in te richten.

***925 MaaS (Mobility as a Service) (BB-5)***Eind 2022 is het plan van aanpak voor collectieve MaaS aanbestedingen gereed gekomen en worden intentieverklaringen voorbereid ter ondertekening door de colleges. Momenteel is er een koplopergroep van zes gemeenten die enthousiast zijn om deel te nemen. Andere geïnteresseerde MRE gemeenten hebben de mogelijkheid om later aan te haken, maar hebben dan minder invloed op de inhoud van het project.
Voor de opschaling MaaS bij regionale werkgevers is in 2022 geïnventariseerd welke werkgevers mee willen doen aan een tijdelijke MaaS pilot in 2023. Vanaf eind 2022 wordt een adviesbureau ingeschakeld als de uitvoerende projectleider voor dit sub-project.

***926 C-ITS (BB-6)***

C-ITS telt zes deelprojecten:

1. ITS ring Eindhoven;
2. Doorstroming Helmond;
3. Groene golf nood- en hulpdiensten;
4. ISA retrofit;
5. Fietsapps;
6. Groene golf fietsers.

Op vrijwel alle deelprojecten zijn in 2022 stappen gemaakt en bij sommige ook al resultaat geboekt. Voor de ‘ITS ring Eindhoven’ is er een systeem gekozen en vinden er momenteel overleggen plaats voor de afronding van deze deal. Inzake de ‘Groene golf voor nood- en hulpdiensten’ is er in 2022 prioriteit gegeven aan de noodvoertuigen (brandweer en ambulance) en is de ambulance gerealiseerd. De groene golf voor de brandweer blijft een uitdaging wegens de aanbesteding van een nieuw navigatiesysteem. Streven is de realisatie rond te hebben in Q3 2023. Voor ‘ISA retrofit’ zijn de Helmondse voertuigen inmiddels operationeel en wordt er gewerkt aan de werving binnen Eindhoven.

***Regionaal Verkeersmanagement (BB-6.b; geen nummering Bereikbaarheidsagenda)***

In Q3 2022 is het Plan van Aanpak opgesteld i.s.m. SmartwayZ.NL, gemeente Eindhoven en gemeente Helmond, gericht op bovenlokale innovaties op het gebied van verkeersmanagement en de concrete invulling van de taken en acties die zullen worden neergelegd bij de regionale regisseur verkeersmanagement. Het plan van aanpak wordt ingediend voor akkoord op inhoud en financiering in Q1 2023.

***927 Smart logistics (BB-7)***

In 2022 is het volgende aan de orde geweest:

Bouwhub: op bedrijventerrein De Hurk in Eindhoven is op 7 maart 2022 een white label bouwhub geopend in aanwezigheid van Monique List (wethouder mobiliteit Eindhoven) en Ron Frazer (Volker Wessels). Er is veel positieve aandacht in de pers geweest. White label betekent dat iedereen van de hub gebruik kan maken, zonder onderscheid te maken in wie er bouwt maar te sturen op optimaal bouwen voor iedereen.

Afvallogistiek: in 2022 is met cofinanciering van de gemeente Helmond een projectplan opgeleverd voor het realiseren van een slimmere, groenere aanpak van de afvallogistiek. De afvalverwerker De Blink is verdeeld over de aanpak, waardoor een pilot nog op zich laat wachten. Tevens is een video geproduceerd over de afvallogistiek in Brainport Smart District (BSD): <https://www.youtube.com/watch?v=Gu3NucX7N7Y>

Facilitaire logistiek: voor dit onderdeel is een projectleider aangesteld. Er wordt een plan van aanpak opgesteld om te bepalen hoe een facilitaire hub(s) in de BB-regio kans van slagen heeft. Ook worden vijf bedrijven/instellingen 1-op-1 geadviseerd over hoe ze hun facilitaire stromen beter/efficiënter kunnen organiseren, zodat daar besparingen in transport kunnen worden gerealiseerd.

***928 Slimmer fietsen (BB-8)***In 2022 zijn de eerste stappen gezet met fietspromotie en fietsstimulering bij werkgevers. Er is een regiobrede probeeractie met e-bikes gelanceerd en de samenwerking met Ons Brabant Fietst (fietspromotie) is geïntensiveerd. In 2022 zijn bovendien activiteiten voorbereid op de andere vijf lijnen, te weten Connectiviteit, Kwaliteitssprong fiets, Aandacht voor de fiets in routegebonden projecten, Co-modaliteit. In 2023 worden deze opgepakt.

***929 Regionale mobiliteitshubs (BB-9A)***

Op basis van het ontwikkelplan mobiliteitshubs wordt gewerkt aan de hubs in vier ‘windrichtingen’: A2 Noord (Best), A2 Zuid (Maarheeze), A67 West (Eersel) en A58 (Oirschot/Westfields). In deze gebieden worden meerdere mogelijke locaties onderzocht en wordt toegewerkt naar een voorkeurslocatie voor de hub, inclusief voorwaarden en eisen die daaraan worden gesteld. Daarbij horen ook de verkeerskundige ontsluiting, aansluiting op OV en fiets en de ruimtelijke inpassing. Na deze fase volgt de planfase en daarna realisatie. De twee andere hubs (A67 oost en A50) volgen later. De tijdelijke P&R nabij E3 strand is in gebruik door medewerkers ASML. Het project regionale hubs heeft nadrukkelijk verbinding met het project Collectief Vervoer en gaat verbinding krijgen met project lokale hubs. Mobiliteit vereist een ketenbenadering: optimaliseren van de gehele reis van herkomst naar bestemming.

***929 Lokale mobiliteitshubs/deelmobiliteit (BB-9B)***In aansluiting op de regionale mobiliteitshubs is door ZOB een project uitgewerkt gericht op lokale mobiliteitshubs/deelmobiliteit voor de gehele Brainportregio. De projectleider is gestart met verkenning van initiatieven lokale mobiliteitshubs/deelmobiliteit in de regio. De contouren van het tactisch ontwikkelplan zijn gereed.

***931 Data & Digitalisering (BB-11)***

Begin 2022 is een kwartiermaker gestart met het opbouwen van een dataplatform, dashboards en dataverzameling. Dit laatste gebeurt in nauwe samenwerking met monitoring en evaluatie en alle projecten. Ook wordt een doorstart gemaakt met MijnRegioRoutes. Dit heeft in 2022 geresulteerd in de juiste verzameling en het beheer van data voor Monitoring & Evaluatie binnen Brainport Bereikbaar. Tevens is er gewerkt aan de dataverzameling en interpretatie van mobiliteitsscans voor een aantal projecten (werkgeversaanpak, corridor A67, fietsdata). In de afgelopen twee jaar zijn diverse data-technische vraagstukken opgepakt en ontwikkeld.

***981 Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland Shared services (geen BB-nummering)***

Binnen SmartWayZ.NL is afgesproken om samen te werken aan het realiseren van smart mobility maatregelen in Zuid Nederland. Van de (kennis van de) Shared Services, expertteams op het gebied van Smart Mobility kunnen alle partijen gebruik maken bij de realisatie van Smart Mobility oplossingen in de regio. In onze regio betreft dit met name de uitvoeringsorganisatie Brainport Bereikbaar voor regiobrede projecten. De shared services realiseren dus zelf geen projecten in onze regio. De bundeling van kennis op het gebied van Smart Mobility in Zuid-Nederland is door onze regio dermate belangrijk en zinvol geacht dat financieel wordt bijgedragen aan de Shared Services.

***Slimme Mobiliteit A67 (SmartwayZ.nl) (geen nummering Bereikbaarheidsagenda)***

Op verzoek van RWS is door Brainport Bereikbaar een project opgezet gericht op Slimme Mobiliteit op de A67. In de tweede helft van 2021 is een opdrachtbeschrijving gemaakt en een Plan van Aanpak voor uitvoeringsmaatregelen Slimme Mobiliteit A67 2022-2023 uitgewerkt, met een doorkijk tot eind 2023. Voor het gehele pakket is een budget beschikbaar van € 2,5 mln. tot eind 2023.

In 2022 heeft de uitvoering van de customer journeys uit de uitvoeringsagenda van gedragsverandering plaats gevonden, zijn er user stories uitgewerkt, de eerste tien mobiliteitscans bij werkgevers uitgevoerd en is de voorbereiding van implementatie van fietsstimulering bij de eerste werkgevers afgerond. Verder zijn de mogelijkheden verkend voor het realiseren van lokale en wijk-hubs, voor opschaling van MaaS (in samenwerking met bedrijven), vervoerslijnen voor collectief besloten vervoer, voor slim beleid gericht op logistieke en vrachtvervoerstromen, en voor pilots Samenrijden bij geïnteresseerde werkgevers.

***Routegebonden projecten***

In totaal zijn 125 projecten benoemd en opgenomen in het projectenboek. Eind 2022 is de stand van zaken voor de routegebonden projecten als volgt:

* 81 projecten zijn gestart;
* 10 projecten zijn tijdelijk stilgelegd;
* 5 projecten niet gestart conform planning;
* 4 projecten zijn niet gestart in afwijking van planning;
* 24 projecten zijn inmiddels afgerond (echter nog niet alle geëvalueerd).

Van één project ontbreekt voortgangsinformatie (project 080).

Overzicht naar projectfase (volgens opgave door projectleider):

* 15 projecten verkeren in de verkenning/vooronderzoek;
* 30 projecten verkeren in onderzoek/planstudie;
* 23 projecten worden voorbereid voor uitvoering;
* 15 projecten zijn in uitvoering;
* 3 projecten zijn uitgevoerd en moeten worden geëvalueerd;
* 21 projecten zijn afgesloten.

Aan 18 projecten is geen projectfase toegekend, bijvoorbeeld doordat een project (nog) niet is gestart, tijdelijk stilligt of de informatie ontbreekt.

**Aandachtspunten routegebonden projecten**

Op grond van de ontvangen informatie wordt het volgende geconstateerd:

***010b en 010c Inprikker N612-Kanaaldijk ZW***

Er bestaat onduidelijkheid en er is discussie tussen de provincie en de gemeente Helmond over het projectleiderschap en de algehele voortgang van het project. De provincie is van mening dat zij géén actie behoeft te ondernemen in dit project. Uit monitoringssystemen komen deze wegen niet naar voren als knelpunt. Dit is ook al aangegeven richting de betrokken gemeenten. Ook navraag gaf daarover geen duidelijkheid. De provincie is van mening dat eventuele vervolgacties door de regio/gemeenten moeten worden opgepakt, bijvoorbeeld als onderdeel van MIRT HWN/OWN, onderdeel Zuidelijke ontsluiting Helmond.

***011g Bundelroutes - Aansluiting N279 Aarle-Rixtel/Kanaaldijk***

Enkele jaren geleden is een studie uitgevoerd naar de effecten van een kortsluiting tussen de N29 en de Kanaaldijk in Aarle-Rixtel. Van de drie betrokken gemeenten (Gemert-Bakel, Laarbeek en Helmond) was destijds met name de gemeente Helmond tegen voortzetting van het project. Het project is hierna stopgezet. Daarna zijn er geen werkzaamheden meer verricht of initiatieven ondernomen.

***011k Bundelroutes - 2e aansluiting Ekkersrijt***

De stuurgroep Bundelroutes heeft in december 2021 besloten dat het vervolg van het project wordt gekoppeld aan de realisering van het bedrijventerrein Esp-noord. Dit moet worden bevestigd in nieuwe programmering van de werklocaties SGE eind 2023.

***012 Spoorkruising Binderendreef Deurne***

De planologische procedure (Raad van State) vertraagt dit project. Voor de toegekende subsidie is een verlenging van vijf jaar aangevraagd. Om grip op dit project te houden, is het voorstel om de subsidietermijn met één jaar te verlengen. Er is in het Bestuurlijk Overleg Oost aangegeven dat de gelden ondanks het uitstel niet komen te vervallen, en er na een jaar (indien nodig) op basis van een plan van aanpak opnieuw uitstel gevraagd kan worden. Volgend jaar wordt de verdere voortgang gemonitord.

***013c HOV Eindhoven-Geldrop (Busbaan Geldropseweg Eindhoven binnen de Ring)***

Dit project staat genoteerd als afgerond. Toch zijn er nog middelen voor gereserveerd. Het is onduidelijk wat de huidige stand van zaken is. Dit wordt nu onderzocht en afhankelijk van de uitkomsten worden de financiën geregeld.

***017a en 017b Fietsroute Wilhelminakanaal***

Hiervan is geen voortgangsrapportage ontvangen. Bij navraag wordt het volgende gemeld:

In het KTM A2 Randweg-pakket zit het stuk F58 Oirschot-Best-Son en Breugel. Voor dit tracédeel (Oirschot-Best-Son en Breugel) wordt een uitvraag opgesteld om het tracédeel een slag verder te brengen qua technische en procesmatige uitwerking. Op het gebied van de financiering speelt momenteel dat het westelijk deel van dit project (017b) onderdeel is van het KTM A2 pakket en via dit pakket wordt gefinancierd. Het oostelijke deel valt buiten het pakket. De provincie geeft voor het oostelijke deel aan dat vanuit de provincie geen medefinanciering hoeft te worden verwacht. Aanvankelijk was hier wel sprake van.

***018b Inprikker Eindhoven-A67 Geldrop (Deel Geldrop-Heeze A67)***

Het project ligt stil vanwege de stikstofproblematiek. Hierdoor liggen ook gemeentelijke infrastructurele werken stil. Deze hebben een directe relatie met de aansluiting op de A67.

Bij project 018b is het realistisch dat realisatie pas na 2030 zal plaatsvinden door vertraging bij Rijk en stikstof. De gemeenten Heeze-Leende en Geldrop-Mierlo geven echter aan ondanks de stikstofproblematiek ter plaatse van de aansluiting A67 wijzigingen aan te brengen aan het onderliggend wegennet: de fietsers volledig naar de westzijde van het Bogardeind en bij de meest noordelijke rotonde een bypass naar de oprit (richting Leenderheide). Dit past in alle oplossingsvarianten voor de toekomstige A67 aansluiting. Door het verplaatsen van de fietser naar de westzijde van de Geldropseweg-Bogardeind ontstaat meer ruimte voor een betere auto-ontsluiting en wordt de oversteek van de fietsers comfortabeler. Beide gemeenten zijn bezig deze oplossing uit te werken. Beide gemeenten pleiten ervoor deze werkzaamheden uit te voeren vooruitlopend op de verbreding, reden waarom het project niet wordt stilgelegd.

***020 Leefbaarheid N279***

De planning van dit project is vertraagd als gevolg van de vernietiging van het PIP N279 Veghel-Asten door de Raad van State. De Stuurgroep N279 heeft eind 2022 een Plan van Aanpak voor het vervolg vastgesteld. Het project leefbaarheid N279 is hieraan gekoppeld. Verwacht wordt dat uitvoering hiermee drie jaar vertraging oploopt.

***023 Fietsroute Someren-Helmond***

Vanwege vertraging als gevolg van ontwikkelingen in de directe omgeving van de locatie van de fietsroute schuift de planning een jaar op.

***024c OV-knooppunten NS-Helmond (Station Helmond)***

Dit project wordt gefaseerd uitgevoerd op korte (2023-2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (2030-2040) in relatie tot het Stationskwartier Helmond. Er wordt gekeken of het mogelijk is om een overkoepelend projectplan op te stellen voor alle onderdelen van het project. Vanwege de vertraging in de werkzaamheden is voor de bestedingstijd van de toegekende subsidie een uitstel van twee jaar aangevraagd. Om meer grip op dit project te houden is het voorstel om de subsidietermijn met één jaar te verlengen. Volgend jaar wordt de verdere voortgang gemonitord.

***027 OV-doorstroomas N615 Gemert-Gerwen***

Dit project kampt met vertraging. De projectleiding ligt bij Provincie Noord-Brabant, maar door een misverstand is de provincie zich daar niet van bewust. Inmiddels zijn met Hermes en de provincie afspraken gemaakt om in 2023 te starten. In het project wordt gekeken naar korte termijnmaatregelen en kleine infrastructurele maatregelen. De inventarisatie vindt in 2023 plaats. Afhankelijk van de uitkomsten zal realisatie in 2024-2025 plaatsvinden. Op dit moment is de Beekse Brug de grootste vertraging in de doorstroom-as. De trage voortgang in de aanpak van dit knelpunt veroorzaakt waarschijnlijk ook voor project 027 vertraging.

***028 Inprikker N270***

De planning voor voorbereiding/uitvoering van het oostelijk deel is ongewijzigd. Het onderzoek voor het wegvak Deurne-Helmond is circa één jaar vertraagd, doordat in de stuurgroep N270 nog geen overeenstemming is bereikt over het Voorkeursalternatief (VKA) voor de ombouw van het wegvak. De vertraging is niet op te vangen binnen de opdracht.

***037b OV-knooppunt NS-Deurne (P+R)***

Dit project ligt tijdelijk stil. Momenteel wordt samen met partners (ProRail en NS) bekeken in hoeverre een doorstart mogelijk is en/of dit project wordt ondergebracht in een integrale studie naar de kansen en mogelijkheden rondom de complete stationsomgeving Deurne, waarvan het P-vraagstuk voor de toekomst onderdeel van uitmaakt. In het verleden, bij de aftrap van dit project, was de aanvliegroute anders en meer gericht op het parkeervraagstuk in de directe nabijheid van het station. Nu bekend is dat er veel meer speelt rondom dit OV-knooppunt, wordt dit breder getrokken en met partners samen verder onderzocht/opgepakt.

***038 Snelfietsroute Son en Breugel-Eindhoven***

Het zuidelijke deel van de route is reeds gerealiseerd (fietspad parallel aan de Eindhovenseweg) als zogenaamde inprikker van de Slowlane. De route door de bebouwde kom van Son vraagt nader onderzoek, waardoor de voortgang vertraagt met circa drie jaar. Zodra meer duidelijkheid bestaat over dat tracé kan verdere uitwerking plaatsvinden. Delen van dit project maken inmiddels onderdeel uit van de Korte Termijn Maatregelen A2 (KTM A2).

***060a N69-Zuid (Planstudie)***

De provincie geeft aan dat er op het wegvak geen mobiliteitsontwikkelingen zijn. Daarom verwacht zij ook geen aanpassingen in de infrastructuur. Wél liggen er natuur/groen-blauwe opgaven in de Grenscorridor, maar daarin is geen sprake van actieve participatie van mobiliteit.

***062 Rotonde N397 Schadewijk***

Er is in eerste instantie geen voortgangsrapportage aangeleverd en de inhoud van het projectfiche ontbreekt. Reden hiervoor is onduidelijkheid over het (rapportage)systeem. Dit zal in editie 2023 worden hersteld. Uit nadere afstemming blijkt de huidige status van het project als volgt: eind 2021 is de nieuwe N69 geopend. Optimalisatie van rotonde Schadewijk is afhankelijk van de effecten daarvan. In 2023 wordt bezien of de rotonde Schadewijk nog steeds een knelpunt is. In de coronatijd (t/m 2022) waren er volgens de beschikbare gegevens (floating car data) geen knelpunten.

***075 Fietsroute Oirschot - NS-Best***

Dit project heeft een relatie met het KTM A2 pakket. Bij de uitwerking ervan zijn aanpassingen doorgevoerd, waardoor de titel van het project de lading niet meer dekt. In 2023 zullen nieuwe projectfiches worden opgesteld die 075 vervangen.

***080 HOV NS-Best/Eindhoven Airport/Veldhoven***

Een voortgangsrapportage voor dit project ontbreekt. De projectleiding in de gemeente Eindhoven is gevraagd om nadere informatie.

**Gevraagde besluiten Stuurgroep n.a.v. Voortgangsrapportage 2022**

**De Stuurgroep Bereikbaarheidsagenda/Brainport Bereikbaar wordt het volgende voorgelegd:**

* Kennis nemen van de Voortgangsrapportage 2022 van de projecten uit de Bereikbaarheidsagenda en Brainport Bereikbaar.
* Voortgangsrapportage 2022 agenderen voor het MRE PoHo Mobiliteit.

**Gevraagde besluiten PoHo Mobiliteit n.a.v. Voortgangsrapportage 2022**

**Het MRE PoHo Mobiliteit wordt het volgende voorgelegd:**

* Kennis nemen van de Voortgangsrapportage 2022 van de projecten uit de Bereikbaarheidsagenda en Brainport Bereikbaar.

**En in te stemmen met:**

* **009 Frequentie treinen:**

Project afsluiten en resterende budget herbestemmen binnen de Bereikbaarheidsagenda.

* **011g Bundelroutes - Aansluiting N279 Aarle-Rixtel/Kanaaldijk:**

Project afsluiten.

* **017a en 017b Fietsroute Wilhelminakanaal:**

De Stuurgroep opdracht geven in overleg te treden met de provincie inzake financiering oostelijk deel van de route.

* **060a N69-Zuid (Planstudie):**

De Stuurgroep opdracht geven in overleg te treden met de provincie inzake vervolg Planstudie.