

# Werkplan 2019 ev.

---



# 1. Werkplan 2019 binnen de meerjarenkoers

Een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale regio. Waarin de transitie naar toonaangevende duurzaamheid samen op gaat met economische vernieuwing. Kansen voor mensen en kwaliteit van plekken. Zo formuleerde de Zuidelijke Randstad haar ambities in verschillende toekomstvisies en agenda's voor de regio. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn twee belangrijke randvoorwaarden om deze ambities te realiseren. Dat komt door de specifieke verkeerssituatie in de regio.

De verkeerssituatie in de Zuidelijke Randstad is:

1. (vooral in spits) Zwaar belast wegennetwerk (6 files in de nationale file top 10 van 2016)
2. Veel hinder door ongevallen, wegwerkzaamheden en evenementen (circa 25%)
3. Fijnmazig netwerk met veel 'verknoppingen'
4. Veel weg/water kruisingen met beweegbare bruggen of tunnels
5. Veel viaducten, op/afritten, weefvakken etc.

De verantwoordelijkheid voor (regionaal) verkeersmanagement is neergelegd bij wegbeheerders. In Zuid-Holland zijn dit er bijna 70. Niet alle wegbeheerders zijn aangesloten bij BEREIK!

De komende vijftien jaren verrichten Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland veel wegwerkzaamheden. Dat alleen al is een reden om de nodige maatregelen te treffen om de bereikbaarheid in de provincie aan te pakken.

Het vertrekpunt van BEREIK! daarbij is de weggebruiker. Dit werkplan richt zich op het wegverkeer en doorstroming. Maar in de stedelijke omgeving komen er raakvlakken met openbaar vervoer, en andere maatschappelijke doelen als leefbaarheid en veiligheid.

Waar mogelijk en zinvol werkt BEREIK! samen met uitvoeringsorganisaties als De Verkeersonderneming, Nationale Databank Wegverkeersgegevens en Bereikbaar Haaglanden.

Dit werkplan borduurt voort op de Regionale Routekaart (juni 2017) en het Koersdocument BEREIK! 2015 t/m 2018. En het werkplan biedt een meerjarige doorkijk.

Het werkplan gaat uit van 2019 als een overgangsjaar van de werkzaamheden onder de vigerende samenwerkingsovereenkomst naar een samenwerkingsovereenkomst voor onbepaalde tijd. De onbepaalde tijd is vooral bedoeld om de continuïteit van de werkzaamheden te borgen, door personeel bij de eenheid BEREIK! een langere termijnperspectief te kunnen geven. Het doel is om op de verschillende werkzaamheden gedragen en meetbare resultaten te formuleren die of op de weg, of in de samenwerking een zichtbare verbetering aanbrengen.

In het werkplan wordt eerst ingegaan op de kerntaken van BEREIK! en in de hoofdstukken daarna worden de thema's en projecten daarbinnen benoemd. De thema's zijn: beperken en terugdringen van hinder, data, afstemming wegbeheerders en technologische ontwikkelingen.

Per project wordt er gesproken over een aanspreekpunt en een projectleider/-trekker. De projectleider/trekker van een project is verantwoordelijk voor de afstemming (van de scope), planning, budget en voortgang van het project. Het aanspreekpunt is een Regieteam lid die terugkoppelt aan het Regieteam en spart met de projectleider/-trekker.

## 2. Kerntaken

### RegioRegie

RegioRegie gaat over het voorkómen van verkeershinder door het tijdig afstemmen van wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten van betrokken wegbeheerders in Zuid-Holland.

- faciliteren van afstemming wegbeheerders over geplande werkzaamheden
- voorzitten G5-overleg (RWS-WNZ, PZH, Rotterdam, Den Haag en Prorail); ca 4 keer per jaar
- bij stagnaties in onderling samenwerkingsproces faciliteren en stimuleren in het onderling overleg tussen wegbeheerders
- jaarlijks opstellen van Meerjarenplanning en analyse MJPA (oplevering eind april)
- ondersteunen en faciliteren voorzitters regionale afstemoverleggen dmv aanlevering informatie WIU en evenementen (ca 10 regio's met 3 à 4 keer overleg per jaar)
- Implementeren van Melvin door ondersteuning wegbeheerders (ca 60) bij overstap naar MELVIN, geven van instructie en ondersteunen bij gebruik
- inhoudelijk onderhouden en controleren invulling van MELVIN en achterblijvende wegbeheerders daarop aanspreken
- Afstemming met Regiodesk betreffende op korte termijn verwachte en lopende WIU

In het zogenaamd G5-overleg (RWS, PZH, Rotterdam, Den Haag) met Prorail, komen alle lange termijnplanningen samen. ProRail zal haar werkzaamheden ook in MELVIN verwerken. De G5 wordt gevoed door de regionale afstemmingsoverleggen in Zuid-Holland, die PZH organiseert.

Op dit moment is de meerjarenplanning 2019-2023 beschikbaar. De functie van de meerjarenplanning wordt bekeken. Een gewenste meerjarenplanning verzamelt de geplande wegwerkzaamheden van wegbeheerders in het werkgebied van BEREIK! (zie A11). Daarmee ontstaat een totaalbeeld van wegwerkzaamheden en de impact op het verkeer. Dit stelt ons in staat planningsaanpak te passen indien verschillende geplande wegwerkzaamheden samen voor grote verkeershinder zorgen. En het stelt ons bovendien in staat om verkeershinderbeperkende verkeersmaatregelen te treffen.

De langetermijnplanning komt vervolgens aan de orde bij het regieteam BEREIK!, de mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad en gaat voor advies naar het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad.

Belangrijke taak is de ontwikkeling en het gebruik van MELVIN. BEREIK! neemt deel in gebruikersgroep en stuurgroep. Een doel is om meer wegbeheerders aan te laten sluiten bij MELVIN en hun gegevens actueel te houden (zie ook C2).

### RegioDesk

De Regiodesk van de eenheid BEREIK! heeft hierin de taak om te zorgen voor een afgestemde inzet vanuit de vier verkeerscentrales en kan ook zelf maatregelen inzetten.

- Monitoring en evaluatie effectiviteit inzet verkeersmaatregelen
- Inzetten en logging inzet verkeersmanagementmaatregelen
- Gebruik van verkeersscenario's voor frequent voorkomende, standaard situaties
- Borgen eigen kennis in syllabus tbv inleren nieuwe wegverkeersleiders
- Leveren VM-informatie aan VCNL (bijv restduur incidenten)
- 2 wekelijks rWVL-overleg (voorbereiding en evaluatie inzet)
- 2 wekelijks Regio VM-overleg (samen met WVL's van RWS)

- geregeld (minimaal 4 x/jaar) bespreking werkproces en knelpunten met de vier VM-desks in Zuid-Holland

#### Operationeel Tactisch Team OTT

#### Uitvoering OVM

- uitvoering taken Regiodesk (zie boven)
- uitvoering samenwerkingsproef VM-desk RWS en RegioDesk

#### In 2018 gerealiseerd

- Aantal diensten 610. Uitval: 4
- Verstoringen: ca 1000 (tot begin december)
- Inzet maatregelen: ca 800 (incl partners: 1715)
- Inzet spitsscenario's ca 1060

#### Uitvoering RegioRegie

- uitvoering taken RegioRegie (zie boven)
- Scenario's beheren, opstellen en actualiseren
- advisering en beoordeling over scenario's van derden (o.a. WIU, evenementen, hinder, spits, VfV)
- evaluatie, actualisatie, herzien of opstellen (CAR-)scenario's
- opstellen/actualiseren Keukenhofscenario

#### In 2018 gerealiseerd

- Actualisatie CAR-scenario's: Westland, A15 en Vijfheerenlanden nagenoeg gereed. Begin gemaakt aan Holland-Rijnland.
- Hinder/CAR-scenario's voor N209 en N207 gemaakt.
- Op verzoek van Krimpen "noodscenario's" voor verzakingsgevaar toerit Algrabrug.
- Afstemming hinder/CAR-scenario's met Zoetermeer en Delft over inzet DRIP's lang A12 resp A13. Strandt helaas op beperkte betrokkenheid en respons van betreffende gemeenten.

#### Monitoring en Evaluatie

- analyses/rapportages van monitoring en evaluatie van specifieke grootschalige incidenten
- jaarlijks opstellen Netwerk Knelpuntenanalyse

#### Systemen en Ketenbeheer

- technische en functionele instandhouding van de Regiodesk; met name voor de specifieke toepassingen van de regio bovenop de reguliere RWS-instandhouding
- onderzoeken, beproeven nieuwe tools, app's e.d. (bijv. scenariobrowser, viewers)
- moederorganisaties (m.n de wegbeheerders) ondersteunen door het trekken van de werkgroep Ketenbeheer

#### Overleggen

- RVO (voorzitter en secretaris) gericht op afstemmen, afspreken behoefte vanuit de inhoud (verkeerskunde) aan werkprocessen, instrumenten en kennis. Uitwisseling van kennis en ervaring op tactisch niveau. Monitoring afstemproces WIU-projecten en evenementen
- wekelijks half uur bijpraatmoment
- 4-wekelijks werkoverleg
- deelname aan OVM-NL 4 à 5 keer per jaar
- ketenbeheeroverleg

In het regionaal verkeerskundig overleg (RVO) wegbeheerders van partijen. Daar worden besproken de activiteiten die verkeershinder voorkomen door een goede afstemming van wegwerkzaamheden,

evenementen en incidenten. Daarnaast bespreekt het RVO de knelpuntenanalyse en in procesmatige zin verschillende scenario's uit de regio.

De Netwerkknelpuntenanalyse wordt jaarlijks opgesteld. Mogelijke aanpassingen zijn nodig om de bruikbaarheid te vergroten. Deze analyse komt aan de orde bij het regieteam BEREIK!, de mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad en ter kennisname naar het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad.

BEREIK! neemt deel aan relevante overleggen als Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en Landelijk verkeersmanagementberaad (LVMB).

### 3. Beperken en terugdringen van hinder van geplande en ongeplande verstoringen

De komende vijftien jaren verrichten Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland veel wegwerkzaamheden. Dat alleen al is een reden om de nodige maatregelen te treffen om de bereikbaarheid in de provincie aan te pakken.

Het eerste doel van BEREIK! is om de hinder van geplande en ongeplande verstoringen op wegen en oeververbindingen, evenementen en dagelijkse files te beperken en waar mogelijk terug te dringen, door regioregie en afstemming, gecoördineerde aansturing van wegaktsystemen en door gerichte communicatie.

Een integrale benadering is daarbij van steeds groter belang. In scenario's, projecten, de meerjarenplanning en het tactisch verkeerskader komen alle elementen samen. De meerjarenplanning verzamelt de geplande wegwerkzaamheden van wegbeheerders in het werkgebied van BEREIK!. Daarmee ontstaat een totaalbeeld van wegwerkzaamheden en de impact op het verkeer. Dit stelt ons in staat planningen aan te passen indien verschillende geplande wegwerkzaamheden samen voor grote verkeershinder zorgen. En het stelt ons bovendien in staat om verkeershinderbeperkende verkeersmaatregelen te treffen.

Voor de uitvoering van het verkeersmanagement, komen we tot een afweging van verschillende verkeersstromen, verschillende verkeersmodaliteiten en verschillende maatschappelijke doelen in hoogstedelijk en buitenstedelijk gebied. Het tactisch verkeerskader legt de afweging in prioriteiten vast. Deze zijn leidend zijn voor verkeersmanagementscenario's en de meerjarenplanning.

Alle werkzaamheden van de komende jaren, zullen aandacht moeten bieden aan die integrale benadering.

- A1 [Opstellen Multimodaal Tactisch Kader 3.0 gericht op multimodaal regelen en van uni-doel \(bereikbaarheid\) naar multi-doel \(bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid\)](#)
- A2 [Proef VM-desk RWS met Regiodesk](#)
- A3 [Verbinding weg-water uitwerken](#)
- A4 [Verkennen alternatieven voor werken met scenario-boekjes](#)
- A5 [Evalueren toepassing van de Landelijke Regelaanpak op de Kleine Ruit](#)
- A6 [Intensivering samenwerking op domein van verkeersmanagement en omliggende domeinen zoals brugbediening, stadstoezicht en in de logistieke sector](#)
- A7 [Intensiveren samenwerking van de vier verkeerscentrales \(technisch en organisatorisch\)](#)
- A8 [Inzet en doorontwikkeling nieuwe systemen in verkeerscentrales zoals de Verkeersvoorspeller](#)
- A9 [Implementatie en instandhouding technische koppelingen tussen wegaktsystemen en verkeerscentrales en tussen verkeerscentrales onderling](#)
- A10 [Inzetten op benutten markt als opdrachtnemer](#)
- A11 [Opstellen meerjarenplanning regioregie incl. aanzet om te komen tot afspraken voor de lange termijnopgave tussen partijen](#)

## A1 Multimodaal Tactisch Verkeerskader

Voor de uitvoering van het verkeersmanagement, komt BEREIK! tot een afweging van verschillende verkeersstromen, verschillende verkeersmodaliteiten en verschillende maatschappelijke doelen in hoogstedelijk en buitenstedelijk gebied. Het tactisch verkeerskader legt de afweging in prioriteiten vast. Deze zijn leidend zijn voor verkeersmanagementscenario's en de meerjarenplanning.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	BEREIK!	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	LVMB maakt multimodale netwerkvisie. Handboek CROW verschijnt in 2019.
Projectleider/-trekker	Eenheid Bereik! Nico/Joan	
Stakeholders	LVMB, CROW, wegbeheerders, mobiliteit en verkeersmanagement, OV-bedrijven in Zuid-Holland	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Nee	
Communicatie		
Vaststelling	MtZR, GBO na adviesaanvraag PVVB	

Planning		
Fase 1	Maart 2019	Scope afstemmen met RT collega's, uitzoeken stand van zaken project LVMB en pilot bij Rotterdam
Fase 2	nbn	PvA
Fase 3	nbn	Pilot
Fase 4	nbn	Benoemen tegenstrijdige belangen en maken beleidskeuzes. Wensbeelden confronteren
Fase 5	nbn	afstemmen met alle wegbeheerders in Zuid Holland
Fase 6	Q3 2020	Opstellen kaders en netwerkvisie, (bestuurlijke) vaststellen kader.

## A2 Proef integratie VM-desk RWS met Regiodesk

Een integrale benadering wordt geholpen door integraal werken. Nu werken vier verkeersdesks samen. Regiodesk van BEREIK! en de VM-desk van Rijkswaterstaat doen dit jaar een proef op integratie van werkzaamheden. Dit zou een effect moeten hebben op de snelheid waarmee interventies op de weg worden gedaan, ter verbetering van het verkeersmanagement.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	RWS en PZH	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	Eenheid Bereik! █████	Regiodesk/OTT
Stakeholders	RWS, CWVL, PZH, wegbeheerders -verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT.	
Stuurgroep	nvt	- Projectgroep met OTT en RWS - Begeleidingsgroep met vertegenwoordigers van alle wegbeheerders
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	Maximaal 50.000,- voor inhuur Sweco.

Processturing		Toelichting
		Totaal budget cf Regionaal uitvoeringsplan : 75.000,-
Communicatie	ja	Via nieuwsbrieven Bereik en RWS
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A3</a> , <a href="#">A6</a> , <a href="#">A7</a> , <a href="#">A8</a> , <a href="#">A9</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Omschrijving
Fase 0	2019-Q1	0-meting
Fase 1	01-01-2019	Start samenwerking op desks
	15-02-2019	Aanpassen taakverdeling
	Maart 2019	1-meting
	April 2019	Levering sheet met bevindingen 1-meting
Fase 2	01-04-2019	Uitbreiding met informatiedesk taken
	15-05-2019	Aanpassen taakverdeling
	Juni 2019	2-meting
	Juli 2019	Levering sheet met bevindingen 2-meting
Fase 3	Juli 2019	Conclusies en aanbevelingen
Fase 4	December 2019	Besluiten tav vervolg in 2020

### A3 Verbinding weg-water uitwerken

Brugopeningen afgestemd op de verkeerssituatie zijn nog niet heel gangbaar. Zodat verkeerscentrales kunnen komen tot Integraal verkeersmanagement is deze afstemming gewenst.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	RWS	PZH en RWS zijn belangrijkste beheerders van bruggen in Zuid-Holland
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	PZH per 1/4/2019	
Stakeholders		
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	p.m.	Afhankelijk van de werkzaamheden die bij verkeerscentrales verricht moeten worden.
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Plan van Aanpak	Mei/juni 2019	Bij de verdere fasering is het van belang om te komen tot een prioritering van bruggen: bruggen die het grootste verkeerseffect hebben eerst. Daarnaast is het van belang om rekening te houden met benodigde sensoren op bruggen, de ontsluiting van deze sensorinformatie aan verkeerscentrales en NDW.
Bespreking PvA regieteam	Juni 2019	



#### A4 Verkennen alternatieven voor werken met scenarioboekjes

Op dit moment gebruiken verkeersdesks fysieke scenarioboekjes. Daarnaast bestaan er verschillende scenario's naast elkaar die ieder een eigen invalshoek hebben. Een alternatief betreft daarom niet alleen het digitaal vervangen van de fysieke boekjes, maar ook een slag naar integrale scenario's.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	Programmamanager BEREIK!	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	BEREIK! ██████████	Regiodesk/OTT
Stakeholders	RWS, CWVL, PZH	
Stuurgroep	nvt	
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	Kosten geraamd op 75.000,- incl. samenwerking 4 centrales voor A2, overige onderdelen p.m.
Communicatie	ja	Via nieuwsbrieven Bereik en RWS
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A3</a> , <a href="#">A6</a> , <a href="#">A7</a> , <a href="#">A8</a> , <a href="#">A9</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Fase 1	Q1 2019	Verkennen mogelijkheden samenwerking op dit onderwerp met LVMB, op basis van scope notitie RHDHV (ioV RWS).
Indien gezamenlijk met RWS:		
Fase 2	Q2 2019	Input leveren voor PVE aanbesteding
Fase 3	Q3 2019	Voorbereiden aanbesteding (door RWS)
Fase 4	Q4 2019	Aanbesteding en start ontwikkeling (door RWS)
Fase 5	Q1 2020	(Bijdragen aan) Ontwikkeling en implementatie
Fase 6	Q2 2020	(Bijdragen aan) Configuratie scenario's en ingebruikname
Indien niet gezamenlijk met RWS:		
Fase 2	Q2 2019	Verkennen alternatieven
Fase 3	Q3 2019	Besluitvorming over alternatieven

#### A5 Evalueren toepassing van de Landelijke Regelaanpak op de Kleine Ruit

Uit de evaluatie van Landelijke regelaanpak op de Kleine Ruit bleef de verwachte verminderde doorstroming op de zijwegen uit. Een aanvullende kleine evaluatie is nodig om te achterhalen welke effecten hierbij zijn opgetreden. Mogelijk zijn deze effecten ook op andere verkeerssituatie van toepassing.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	RWS/Den Haag	
Uitvoeringsjaar	2018 en 2019	
Projectleider/-trekker	RWS ██████████	
Stakeholders	LVMB, lenW, RWS, Den Haag	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie	Ja	Indien effecten op andere plaatsen te herhalen zijn.
Vaststelling	Regieteam	

Processturing		Toelichting
Samenhang		

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Presentatie Evaluatie in RT	April 2019	

A6 Intensivering samenwerking op domein van verkeersmanagement en omliggende domeinen zoals brugbediening, stadstoezicht en in de logistieke sector

Ter voorbereiding van een nieuw Tactisch verkeerskader, verbeteringen in scenario's en de meerjarenplanning is een integrale benadering van het verkeersvraagstuk nodig.

De werkzaamheden worden betrokken bij: A1, A3, A7 en A9

A7 Intensiveren samenwerking van de vier verkeerscentrales (technisch en organisatorisch)

Een toekomstbeeld van de samenwerking van de verkeerscentrales is nodig. Dat wordt in 2019 nog niet opgepakt omdat andere werkzaamheden in het werkplan een hogere prioriteit hebben en de resultaten van A2 medebepalend zijn hierin..

A8 Inzet en doorontwikkeling nieuwe systemen in verkeerscentrales

Naast A7 het intensiveren van de samenwerking, zijn er natuurlijk ook nieuwe ontwikkelingen. Van belang is om de ontwikkeling van nieuwe systemen te blijven volgen en daar waar nodig gebruik van te maken.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	Programmamanager BEREIK!	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	Bereik! ██████████	
Stakeholders	Verkeersonderneming	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Nee	Zie A4 en B5
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A3</a> , <a href="#">A6</a> , <a href="#">A7</a> , <a href="#">A8</a> , <a href="#">A9</a> , <a href="#">B4</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Inventarisatie ontwikkelingen	Juni 2019	

A9 Implementatie en instandhouding technische koppelingen tussen wegkantsystemen en verkeerscentrales en tussen verkeerscentrales onderling

Naast een organisatorische samenwerking, is een technische samenwerking eveneens van belang. Inmiddels zijn tal van systemen gerealiseerd bij de verschillende verkeerscentrales. Ook zijn verschillende koppelingen gerealiseerd. Het is van belang, zeker daar waar intensivering van samenwerking nog mogelijk is, gezamenlijk op te treden.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	Programmamanager Bereik!	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	nnb	
Stakeholders	RWS, CWVL, PZH, wegbeheerders -verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT.	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A3</a> , <a href="#">A6</a> , <a href="#">A7</a> , <a href="#">A8</a> , <a href="#">A9</a> , <a href="#">B4</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Inventarisatie verbeterpunten	September 2019	
PvA vervolgcacties	Januari 2020	

A10 Inzetten op benutten markt als opdrachtnemer

Marktpartijen zijn actief op het gebied van verkeer, of het nu gaat om dataverzameling, veredeling en ontsluiting, op het gebied van mobiliteitsconcepten, autonoom vervoer. Het is waarschijnlijk zelfs mogelijk om delen van het verkeersmanagement uit te besteden. Voor BEREIK! is het van belang om te zien waar mogelijkheden liggen om het verkeersmanagement via marktpartijen te verbeteren.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	Rotterdam	
Uitvoeringsjaar		
Projectleider/-trekker	nnb	
Stakeholders	ICT Wegkantsystemen Verkeersmanagement	
Stuurgroep	nvt	
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie	Nee	
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">B6</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Technische inventarisatie	November 2018	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
van kansen		
Evt vervolgacties	Februari	Vervolgacties lopen via MtZR

A11 Opstellen meerjarenplanning regioregie incl. aanzet om te komen tot afspraken voor de lange termijnopgave tussen partijen

De komende vijftien jaren verrichten Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten en waterschappen veel wegwerkzaamheden. Het is meer en meer van belang om over de projecten heen goede afspraken te maken over de mate van bereikbaarheid van het netwerk, naast de afstemming over de maatregelen die in het kader van de projecten concreet gedaan worden.

Dit is de reden om de nodige maatregelen te treffen om op strategisch niveau de bereikbaarheid van de provincie te borgen.

Een wenselijk strategischer niveau kan worden bereikt door op 3 vlakken/niveaus rondom gezamenlijke planning van werkzaamheden stappen te zetten. Over stap 1 zijn we het eens dat de vraag die op ons afkomt vraagt om deze stap. Stappen 2 en 3 zijn nog meer een vraag en dient te worden onderzocht.

#### 1. Planning: Ontwikkeling rol/invulling planning RegioRegie

De meerjarenplanning wordt hierbij leidend. Voor de eerste 2,5 jaar staan de wegwerkzaamheden meestal vast. Tevens is een beeld van de langere termijn van vijf tot tien jaar gewenst, zo mogelijk langer. Dat is een overzicht van gewenste wegwerkzaamheden zonder concrete planning. Het gaat hier om wegwerkzaamheden die een grote impact op het verkeersnetwerk hebben. Belangrijk is te weten welke werkzaamheden elkaar wel en niet “in de weg” zitten, hoe hinder kan worden beperkt, welk werk aan andere doelen met dat werk kan worden gecombineerd en of de werkzaamheden als start van permanente gedragsverandering gebruikt kunnen worden.

Omdat er zoveel netwerksamenhang zit bij de verschillende werkzaamheden is het logisch dat Bereik! ‘netwerkbrede bemoeienis’ hierin heeft o.a. rondom voorbereiding en uitvoering. De vraag hierbij is echter wel hoe dan? Items 2+3 gaan hierover.

#### 2. Voorbereiding: Ontwikkeling rol Bereik! binnen proces VM maatregelen bij projecten

De moeders van Bereik! onderzoeken welke rol Bereik! moet hebben bij het komen tot keuze in de uitvoeringsvarianten en de daarbij veroorzaakte hinder. De uiteindelijke uitvoeringskeuze met bijbehorende hinder moet passen binnen de op te stellen netwerkbrede invulling van de bereikbaarheidsaanpak (MtZR).

#### 3. Monitoring: Onderzoeken structuur van betrekken Bereik! bij hinderaanpak werkzaamheden

Onderzocht moet worden welke rol precies Bereik! past rondom de bewaking van de regionale doorstroming tijdens werkzaamheden van een wegbeheerder.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	RWS/Havenbedrijf	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	BEREIK! ■■■	
Stakeholders	Wegbeheerders, Regioregie RWS, Provincie, PVVB	

Processturing		Toelichting
Stuurgroep	nvt	
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie	Nee	
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A3</a> , <a href="#">A4</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Fase 1	Maart/april	Inventarisatie onderhoudsopgave en overige tbv huidige MJPA (aandacht voor 5-10 jarige doorkijk) Opzet bestuurlijke oplegnotitie voor nadere duiding
Fase 2	April	Voorstel kader/geografische afbakening tbv MJPA
Fase 3	Mei	Opstellen kader/geografische afbakening
Fase 4	Juni/juli	Concept kader/geografisch afbakening en afspraken netwerkschakels Bestuurlijke oplegnotitie voor nadere duiding
Fase 5; MJPA+, incl. kaders en netwerkschakels	Sept	Vaststelling MJPA+, incl kader- en afspraken netwerkschakels

## 4. Data

Data kan op verschillende manier ingezet worden voor het verbeteren van verkeersmanagement. Het gaat dan om het verzamelen en ontsluiten van beschikbare data voor weggebruikers, relevante marktpartijen, wegbeheerders en beleidsmakers. NDW speelt een grote rol als het gaat om ontsluiting voor derden. Maar data kan ook gebruikt worden om eigen plannings, processen en analyses te verbeteren. Een samenhangende datavisie en aanpak is hiervoor nodig. De Verkeersonderneming heeft een Data-analyseteam dat voor het verwerken van data en het creëren van inzichten gebruikt kan worden.

- B1 [Opstellen Datavisie](#)
- B2 [Data-analyses verrichten en ontwikkelen tbv beleid en effectiviteit VM](#)
- B3 [Benutten van nieuwe data voor verkeersmanagement en ITS: operationeel, tactisch en beleidsmatig](#)
- B4 [Ontsluiting data en beschikbaar stellen data bij alle partijen goed beleggen.](#)
- B5 [Informatiedesk: proefperiode in verkeerscentrale](#)
- B6 [Afspraken over inzet markt bij reis- en routeinformatie aan weggebruikers](#)
- B7 [Hoe kan verkeersmanagement en ITS een bijdrage leveren aan Slimme logistiek? En andersom?](#)

### B1 Opstellen Datavisie

Door nieuwe technologische mogelijkheden en daaropvolgende maatschappelijke ontwikkelingen komt steeds meer data beschikbaar, zowel in absolute hoeveelheid als in diversiteit, veelal met hogere kwaliteit en steeds vaker ingewonnen door nieuwe (private) partijen, soms concurrerend met publieke diensten. Het aanbod van data, data-gedreven processen en diensten ontwikkelt snel en vrijwel continue, net als inkoopprocessen en publiek-publiek en publiek-private samenwerkingsvormen. Om aangesloten te zijn bij deze ontwikkelingen en hieraan deel te nemen, is een duidelijk standpunt aan overheidszijde nodig, zodat vraag en aanbod beter op elkaar kunnen worden afgestemd en wegbeheerders grip houden op haar taken en processen.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	MRDH/PZH	
Uitvoeringsjaar	2018 en 2019	
Projectleider/-trekker	██████	
Stakeholders	LVMB, NDW	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie		
Vaststelling	MtZR	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Datavisie bespreken	Oktober 2018	De visie is besproken.
Datavisie vaststellen RT	Januari 2019	De visie is in het RT vastgesteld.
Datavisie vaststellen MtZR	Maart 2019	

## B2 Data-analyses verrichten en ontwikkelen tbv beleid en effectiviteit VM

Verkeersmanagement maakt onder meer gebruik van scenario's en knelpuntenanalyses. De bedoeling is te komen tot inzicht over de manier waarop bij BEREIK! beschikbare data een kwalitatieve bijdrage leveren bij het opstellen en evalueren van scenario's en knelpuntenanalyses. In het bijzonder gaat het om het inzichtelijk maken van verbetering op samenwerkingsprocessen, maar ook daadwerkelijke verbeteringen in de doorstroming op de wegen.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	PZH/MRDH	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	Nnb/VO?	
Stakeholders	Wegbeheerders - verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT NDW, VO	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Nee	Data-analyse kosten worden doorbelast aan projecten. De projecten bepalen welke analyses uitgevoerd worden. Waar mogelijk wordt dit verbreed naar algemeen belang.
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Plan van Aanpak	September 2019	

## B3 Benutten van nieuwe data voor verkeersmanagement en ITS: operationeel, tactisch en beleidsmatig

Er komen diverse nieuwe bronnen met data beschikbaar die kunnen worden gebruikt voor VM door verkeerscentrales. Deze nieuwe bronnen zoals social media en apps als Waze kunnen als aanvulling (of zelfs vervanging) van huidige bronnen gebruikt worden in de verkeerscentrales om de processen te verbeteren.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	PZH	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	nnp /VO?	
Stakeholders	NDW, wegbeheerders - verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT.	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Nee	
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Inventarisatie van kansen	Juni 2019	
PvA	Oktober 2019	

B4 Ontsluiting data en beschikbaar stellen data bij alle partijen goed beleggen.

De Datavisie en de vervolgstappen geven kaders aan over welke data beschikbaar gesteld moeten worden en voor welk doel. Dan is het ook nodig dat de verschillende partijen op een betrouwbare wijze dit doen.

Processturing	Toelichting	
Aanspreekpunt regieteam	PZH	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	nmb	
Stakeholders	NDW, wegbeheerders - verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT, VO	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Nee	Voor volgend jaar, zal iedere partij hiervoor budget moeten vinden.
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Inventarisatie benodigde data	September 2019	
PvA	Januari 2020	Het evaluatiekader bepaalt de criteria voor het slagen van de samenwerking.

B5 Informatiedesk

Met alle datagerelateerde werkzaamheden is het de vraag of een afzonderlijke informatiedesk een regierol kan spelen. Het kan ook gaan om een team vanuit de verschillende organisaties. Uitgezocht moet worden of een informatiedesk nodig is, en zo ja, wat de taken zijn en hoe het er organisatorisch uit ziet.

Processturing	Toelichting	
Aanspreekpunt regieteam	Programmamanager BEREIK!	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	BEREIK!, ■■■■	
Stakeholders	Wegbeheerders - verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT, VO	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Nee	Vrijval van voorzien budget voor aanpassing



Processturing		Toelichting
		Verkeersvoorspeller (€ 30.000)
Communicatie		
Vaststelling	MtZR	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Fase 1	Q1 2019	Vaststellen PVA in Regieteam, instemmen met activiteiten. Verkenning met Simacan kosten van Control Tower Viewer
Fase 2	Q2 2019	Toepassen activiteiten op Regiodesk & RWS VM-desk: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Simacan viewer</li> <li>• NDW Tool</li> <li>• Overzicht evenementen en werkzaamheden</li> </ul> Evaluatie (onderdeel van actie A2: Regio-VM desk)
Fase 3	Q3 2019	Opleveren evaluatie Besluit continuering gebruik tools (Simacan, NDW tool)
Fase 4	Q4 2019	Besluit continuering overzichten opstellen

#### B6 Afspraken over inzet markt bij reis- en routeinformatie aan weggebruikers

Wanneer duidelijk is welke data betrouwbaar door partijen geleverd kan worden, is het nodig hierover afspraken te maken. Dit zal waarschijnlijk met NDW zijn. Het is daarom van belang NDW vroeg bij de ontwikkelingen op het gebied van data bij BEREIK! te betrekken.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	██████	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	nbn	
Stakeholders	Wegbeheerders - verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT, VO, NDW	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie	ja	
Vaststelling	MtZR	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Eerste opzet afspraken	November 2019	Op dat moment bestaat het beste beeld over de aanpak rond data
Definitieve afspraken	Januari 2020	

#### B7 Hoe kan verkeersmanagement en ITS een bijdrage leveren aan Slimme logistiek? En andersom?

Vanuit de havenlogistiek en ook de stadslogistiek is er behoefte aan betere verkeersinformatie. Het betrouwbaar kunnen voorspellen van de aankomsttijd wordt steeds belangrijker. Op basis hiervan kunnen planners en planningssystemen *real time* besluiten welke ritten gedaan kunnen worden. De

verkeerscentrales beïnvloeden met scenario's de verkeersvoorspelling. Verder is er binnen de logistiek behoefte aan digitale informatie over venstertijden, milieuzones en voorkeursroutes. Goede digitale formats met deze data per locatie ontbreekt. Andersom is het ook van belang dat havenlogistiek en stadslogistiek tijdig informatie uitwisselt over hun activiteiten zodat daar bij verkeerscentrales rekening gehouden kan worden. Dit project wordt afgestemd met het programma logistiek van De Verkeersonderneming.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	PZH ██████	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	██████	
Stakeholders		
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">B1</a> , <a href="#">B2</a> , <a href="#">B3</a> , <a href="#">B4</a> , <a href="#">B5</a> , <a href="#">B6</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Plan van Aanpak	Juni 2019	

## 5. Afstemming wegbeheerders

Afstemmen en afspraken maken tussen wegbeheerders over bestaande en nieuw aan te leggen wegkantinstrumentarium. Bijdragen aan de totstandkoming van wegkantsysteemeisen die landelijk gelden.

- C1 [Instandhouden en inzetten op het zo effectief en efficiënt mogelijk gebruik maken van bestaande wegkantsystemen.](#)
- C2 [Nadrukkelijk meenemen van de minder betrokken wegbeheerders en gezamenlijk een minimaal niveau voor betrokkenheid afspreken \(bijvoorbeeld ten aanzien van het leveren van data\).](#)
- C3 [Effecten autonoom rijden en benodigde inrichting wegkant](#)

C1 Instandhouden en inzetten op het zo effectief en efficiënt mogelijk gebruik maken van bestaande wegkantsystemen

In aanloop naar verwachte ontwikkelingen en wijzigingen in wegkantsystemen, is het van belang het bestaande instrumentarium effectief en efficiënt in te zetten. Hierbij maken we onderscheid in systemen die primair bedoeld zijn voor verkeersveiligheid: Pijl-Kruissystemen, VRI's en systemen die bedoeld zijn om weggebruiker te informeren (zoals DRIPs). De ontwikkelingen op de verschillende systemen hebben waarschijnlijk niet dezelfde snelheid; naar verwachting zijn bijvoorbeeld informatiesystemen eerder uit te faseren dan veiligheidssystemen. Van belang is om de verschillende systemen zoveel mogelijk coöperatief te maken zodat zij naast de veiligheidstaak ook kunnen bijdragen aan realiseren beleidsdoelen (sturende instrumenten als VRI). Het KTA 2019 project 'Moving Traffic' geeft hier o.a. invulling aan.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	BEREIK!	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	nnp	
Stakeholders	wegbeheerders - verkeersmanagement, wegbeheerders-ICT.	
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget partijen	
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A3</a> , <a href="#">A7</a> , <a href="#">A9</a> , <a href="#">B7</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Inventarisatie verbeterpunten	Mei 2019	
Meerjarige PvA	Oktober 2019	Dan zijn A3, A7, A9 en B7 ook uitgewerkt

C2 Nadrukkelijk meenemen van de minder betrokken wegbeheerders en gezamenlijk een minimaal niveau voor betrokkenheid afspreken.

Alle gemeenten in Zuid-Holland zijn aangesloten bij het wegennet van Zuid-Holland of het Rijkswegennet. Zeker de komende jaren is een goed beeld van geplande wegwerkzaamheden van belang. Dit is van belang voor de meerjarenplanning en de afwegingen die daarop moeten volgen. Naast de samenwerking op planningen, is een verdere samenwerking over wegkantsystemen en aansluiting op verkeerscentrales ook gewenst.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	MRDH/PZH	
Uitvoeringsjaar	2019 en 2020	
Projectleider/-trekker	Bereik! [REDACTED]	
Stakeholders		
Stuurgroep		
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	<a href="#">A1</a> , <a href="#">C1</a>	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Fase 1	Februari 2019	Scope benoemd in RT 5-2-19; belangrijke wegbeheerders identificeren die niet aangesloten zijn op de verkeerscentrales (bv Zoetermeer, Westland...) en wegbeheerders identificeren die MELVIN niet gebruiken, maar wel nodig zijn voor een goed beeld voor de toekomst.
Fase 2	April 2019 in RT	Inventarisatie minder betrokken wegbeheerders gereed en komen tot een verdeling van wie welke wegbeheerders gaat benaderen en hoe.
Fase 3	juni	Plan van aanpak

C3 Effecten autonoom rijden en benodigde inrichting wegkant

De grote autofabrikanten geven aan binnen zes jaar te zullen beschikken over autonoom rijdende auto's. Dat wil nog niet zeggen dat zij daarom ook op grote schaal gebruikt zullen worden. In eerste instantie zal het verkeer daarom gemengd zijn. De vraag is welke eisen autonoom vervoer aan wegen en/of wegkantinstrumentarium vraagt. De komende jaren is daarom een duidelijk beeld nodig van de effecten van autonoom rijden en automatisch vervoer en de gewenste en benodigde inrichting van de wegkant hiervoor.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	MRDH	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	MRDH	Er ligt een relatie met UAB
Stakeholders	Wegbeheerders Marktpartijen (aanbieders en wegkantsystemen) I&W, Overige regio's	
Stuurgroep	nvt	
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	Bijeenkomst komt uit regulier budget. Eventuele

Processturing		Toelichting
		vervolgacties p.m.
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	D.1	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
Verkennde bijeenkomst	Mei 2019	
Opzet regieteam	April 2019	
Nabespreking	Mei 2019	
Evt. Vervolgacties	September 2019	

## 6. Technologische ontwikkelingen en BEREIK!

Verschillende ontwikkelingen worden in het verkeer voorspeld. Het is daarom van belang om die technologische ontwikkelingen in mobiliteit en effecten op verkeersstromen met ontwikkelingen in wegbeheer en wegkantinstrumentarium te blijven afstemmen. Dit zal een terugkerende afstemming tussen mobiliteit en wegbeheer vragen.

### D1 Technologische ontwikkelingen

Afstemmen technologische ontwikkelingen in mobiliteit met ontwikkelingen in wegbeheer en wegkantinstrumentarium.

Processturing		Toelichting
Aanspreekpunt regieteam	████	
Uitvoeringsjaar	2019	
Projectleider/-trekker	nrb	Er ligt een relatie met C3
Stakeholders	Verkeersmanagement ICT Wegkantsystemen, ICT	
Stuurgroep	nvt	
Financiering geregeld?	Budget BEREIK!	Bijeenkomst komt uit regulier budget. Eventuele vervolgacties p.m.
Communicatie		
Vaststelling	Regieteam	
Samenhang	C.3	

Planning	Mijlpaal/tijd	Toelichting
PvA	Juni 2019	



## 7. Verhouding met Verkeersonderneming / Bereikbaar Haaglanden

BEREIK!, de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden werken ieder aan een betere bereikbaarheid van de regio. De algemene verdeling van werkzaamheden is dat VO / Bereikbaar Haaglanden zich richten op mobiliteitsmanagement en dat BEREIK! zich richt op verkeersmanagement.

Beide functies spelen een grote rol bij mitigerende maatregelen bij geplande werkzaamheden. Dat betekent dat aan de hand van de meerjarenplanning duidelijk moet worden welke werkzaamheden grote mitigerende maatregelen nodig hebben. Daarnaast kunnen beide verschillende functies ingezet worden bij het opstellen van scenario's. Bij A4 en bij de verbeterde meerjarenplanning speelt de inzet van VO / Bereikbaar Haaglanden een rol.

De Verkeersonderneming ontwikkelt nieuwe aanpakken ter verbetering van mobiliteit en van verkeersmanagement, bijvoorbeeld de Verkeersvoorspeller of Moving Traffic. Wanneer dergelijke nieuwe initiatieven effectief blijken te zijn, zouden zij overgedragen moeten worden aan de wegbeheerders of de verkeerscentrales. Voor BEREIK! kan dit dan twee werkzaamheden betekenen: 1) hij speelt een coördinerende rol bij de overdracht aan wegbeheerders en verkeerscentrales, 2) het belegt daadwerkelijk een nieuwe werkwijze in de eigen verkeerscentrale. Bij de verschillende projecten van VO zal telkens duidelijk moeten worden of en hoe zij het beste overgedragen kunnen worden. Zeker bij C1 speelt dit een rol.

De Verkeersonderneming beschikt over een data-analyseteam. Uit de analyses die de VO verricht is bijvoorbeeld boven tafel gekomen dat een verbeterd incidentenmanagement tot een verbetering van de doorstroming van het verkeer kan leiden. Op zo'n moment wordt incidentenmanagement een project dat aan de partijen van BEREIK! en de eenheid BEREIK! zou kunnen worden overgedragen. Maar het is ook de bedoeling dat de effecten van verkeersmanagementmaatregelen die partijen uitvoeren door het data-analyseteam geëvalueerd worden op effectiviteit. Zeker bij grotere projecten waar mitigerende maatregelen voor nodig zijn, is een dergelijke evaluatie van belang. Bij verschillende aan datagerelateerde werkzaamheden, is de inzet van het data-analyseteam van belang.



## 8. Personele bezetting eenheid BEREIK! 2019

De werkzaamheden in dit werkplan vergen een meerjarige inspanning. Het is dan ook de basis voor een organisatie- en formatieplan voor de eenheid BEREIK!. Werkzaamheden vanuit de partijen staan niet in dit overzicht.

De vaststelling van een samenwerkingsovereenkomst voor onbepaalde tijd, maakt het mogelijk om langdurig personeel in te zetten voor de eenheid BEREIK!. Bij voorkeur is personeel van de eenheid BEREIK! gedetacheerd vanuit Partijen. In het volgende werkplan staan welke Partijen verantwoordelijk zijn voor het detacheren van personeel voor specifieke functies. Indien BEREIK! een rechtspersoonlijkheid hanteert kan personeel daar in dienst komen, binnen de kaders van het organisatie- en formatieplan.

In het werkplan 2020 komt een overzicht van de personele bezetting te staan. Gezien het overgangsjaar 2019 is het voor 2019 nog niet mogelijk om hier een definitieve invulling van te geven.

Onderdeel	Functie	Fte's	Fte's verdeeld	Naam	Einde inzet	Moeder/inhuur	Detacheringsverzoek	
K E R N T A K E N	<b>Programmamanagement</b>	Programmamanager	1		31-12-2021	PZH		
		Projectsecretaris	0,8		31-12-2021	RWS		
		Officemanagement	0,8		31-12-2019	Inhuur Tempo Team		
		Medewerker communicatie						
		Financieel medewerker	0,1			MRDH		
		Projectleider *	0,4		nog niet aan de orde			
	<b>Regieteam</b>	6 vertegenwoordigers van de partners	0,1				Allen	
	<b>Operationeel Tactisch Team(OTT)</b>	Teamleider	0,8			onbepaald	RWS	
		Projectleider	0,6			31-12-2019	Inhuur bureau Denckers	Projectleider OTT voor 0,6 fte miv 2020
		Verkeerskundig adviseur	1,6					
				0,2		uitgeleend	Rotterdam	
						28-02-2019	Inhuur MAPtm	
				1	pm		RWS	
				0,2				Verkeerskundigadviseur voor 0,2 fte per direct
	<b>Regiodesk (RD)</b>	Coördinator Regiodesk	1			31-12-2019	RWS ?	
		Wegverkeersleider	4,4**					
						28-02-2019	RWS	
				1		13-05-2019	RWS	
			1			RWS; Vervanging Yacht ( ) im 31-8-19		
			1	Vervangen door				
			1		31-08-2020	Inhuur Randstad		
			2,4				Wegverkeersleiders voor 2,4 fte per 1-4-2019	
<b>RegioRegie (RR)</b>	Coördinator	0,6			01-09-2019	Inhuur	Coördinator RegioRegie voor 0,6 fte per 1-9-19	
	Adviseur	0,5			30-06-2019	Inhuur	Adviseur RegioRegie voor 0,5 fte per 1-7-19	
P R O J E C T E N	<b>A: Beperken en terugdringen van hinder van geplande en ongeplande verstoringen</b>	11 trekkers	nmb			RWS, PZH, MRDH?, DH?, inhuur		
	<b>B: Data</b>	7 trekkers	nmb			MRDH, RWS, inhuur		
	<b>C: Afstemming wegbeheerders</b>	3 trekkers	nmb			MRDH?	2 trekkers voor: Instandhouden wegkantssystemen) C3 (Effecten autonoom rijden)	
	<b>D: Technologische ontwikkelingen</b>	1 trekker	nmb	nmb			1 trekker voor D1 (technologische ontwikkelingen)	

\* een projectleider kan projecten trekken of helpen trekken. Vooralnog wordt hier in 2019 invulling aan gegeven door de projectsecretaris.

\*\* 4,4 fte is de formatieve ruimte. Echter op de begroting is er slechts ruimte voor 4,0 fte

## 9. Begroting 2019

Dit financieel overzicht gaat uit van zes partijen bij de samenwerking BEREIK!. Voor 2019 als overgangsjaar geldt een aangepaste begroting ten opzichte van het werkjaar 2018, waarbij keuzes gemaakt dienen te worden om het totaalbudget ad € 1.855.000 niet te overschrijden. Onderstaande tabel geeft inzicht in de begroting 2019 versus voorgaand jaar 2018 en geeft een verklaring voor de verschillen. Nadat de werkzaamheden uit dit werkplan verder zijn uitgewerkt en begroot zijn, geven deze uitkomsten een beter inzicht in het benodigde projectbudget voor de komende jaren en kan deze begroting worden aangepast.

In de samenwerkingsovereenkomst staat dat deze begroting – in ieder geval voor wat betreft totalen en bijdrage van partijen – een meerjarige doorkijk geeft. Na het overgangsjaar 2019 zou een andere begroting wenselijk kunnen zijn. In dat geval kan er dan geen sprake zijn van verhoging voor het jaar 2020, behalve een eventuele indexering op basis van inflatiecorrecties.

<b>Begroting BEREIK! 2019 (incl. BTW)</b>				
		2019	2018	verschil
Programmateam (programmamanager/projectsecretaris/officemanager)	€	286.000	165.000	
<i>Begroting programmateam 2018 was gebaseerd op 1,4 fte en begroting 2019 is gebaseerd op 2,4 fte + inhuur interim</i>	€			121.000
Huisvesting MRDH en financiële administratie	€	60.000,--	60.000,--	
Financiële accountantsverklaring	€	2.500,--	2.500,--	
Managementkosten	€	20.000,--	20.000,--	
OTT-personeel (gebaseerd op takenpakket 2018; aanvullende inzet te financieren uit projectbudget)	€	317.000,--	405.000,--	
<i>Kosten projectleider naar projecten overgeheveld</i>	€			-88.000
Werkplekken OTT	€	45.000,--	45.000,--	
Regiodesk-personeel incl. credit 6 mnd zwangerschapsverlof	€	524.252	395.000,--	
Regiodesk ICT	€	35.000,-	35.000,-	
<i>Extra inhuur 5<sup>e</sup> wegverkeersleider 78K en extra inhuur ivm vervanging zwangerschap voor 143K</i>	€			129.252
Fysieke regiodesk; incl. - Vergoeding aan RWS (á €35.000 per jaar) - Verkeersvoorspeller (á €12.000 per jaar)	€	50.000,--	50.000,--	
Regioregie-personeel	€	145.000,--	145.000,--	
LTC-licentie	€	47.500,--	47.500,--	
Communicatiemedewerker(s)	€	65.000,--	65.000,--	
Communicatiebudget	€	60.000,--	60.000,--	
Budget projecten en ontwikkeling (werkplan 2019) <i>let op: genoemd budget is exclusief aftrek kosten projectleider 88K en kst v lopende projecten (54K) tm Q1 (na aftrek nog 55,5K)</i>	€	197.748,--	360.000,--	
<i>Minder te besteden aan projecten om binnen budget te blijven,</i>	€			-162.252
<b>Totaal</b>	€	<b>1.855.000,--</b>	<b>1.855.000,--</b>	

Begroting 2020 en uitputting reserve ivm opvang wegvallen bijdrage 7<sup>e</sup> deelnemer. Dit komt omdat er een overgangstermijn afgesproken bij de totstandkoming van de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

<b>Begroting BEREIK! Jaarlijks € 1.865.000</b>		<b>1.855.000</b>						
<b>Vaste kosten:</b>								
Personeel (programmeer/OTT/RR/RD)		1.300.000						
Vaste kosten overig (o.a. huisvesting, systemen, accountant)		270.000						
<b>Totaal</b>		<b>1.570.000</b>						
Ruimte projecten		285.000						
Stand reserve Bereik! 1-1-2019 €		1.373.186,01						
<b>Jaartal</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>		
Jaarlijkse raming tekort in begroting	€ -265.000	€ -265.000	€ -265.000	€ -265.000	€ -265.000	€ -265.000		
<b>Saldo na onttrekking tekorten</b>	<b>€ 1.108.186,01</b>	<b>€ 843.186,01</b>	<b>€ 578.186,01</b>	<b>€ 313.186,01</b>	<b>€ 48.186,01</b>	<b>€ -216.813,99</b>		

Voor 2019 t/m 2023 is de opgebouwde reserve in te zetten om het wegvallen van de bijdrage 7<sup>e</sup> deelnemer op te vangen en het dan resterende bedrag uit de reserve te verdelen over de jaren 2020 t/m 2023 ten behoeve van het projectbudget.

## 10. Bijdrage per partner

De bijdrage per partner in 2019 wordt gelijk gehouden aan de bijdragen in 2018 (€ 265.000,--). Uit deze middelen wordt een bedrag van € 265.000,-- gereserveerd zodat de jaarbegroting hiermee op €1.855.000,-- blijft.

<b>Bron van bijdrage</b>	<b>Bruto bijdrage</b>	<b>Inbreng uren</b>	<b>Netto bijdrage</b>
RWS	€ 265.000,--		€ 265.000,--
PZH	€ 265.000,--	--	€ 265.000,--
Gemeente Rotterdam	€ 265.000,--	Uren RVT (€ 50.000,--)	€ 215.000,--
Gemeente Den Haag	€ 265.000,--	--	€ 265.000,--
Havenbedrijf	€ 265.000,--	--	€ 265.000,--
MRDH	€ 265.000,--	--	€ 265.000,--
Overschot voorgaande jaren	€ 265.000,--		€ 265.000,--
<b>Totale begroting</b>		<b>Inbreng in natura ter waarde van € 50.000,--</b>	<b>€ 1.805.000,-- en € 50.000,- - in natura = € 1.855.000,--</b>

BTW

De bijdrages zijn excl. BTW. De moeders ontvangen van de boekhouder van de MRDH een factuur incl. BTW. De facturen zullen in het tweede kwartaal van 2019 naar de partners worden verstuurd.