

# SLIM SAMENWERKEN AAN EEN BEREIKBAAR EN LEEFBAAR ZUID-HOLLAND

CONCEPT 0.4 WERKPLAN ZHB D.D. 23 SEPTEMBER 2021

## Inhoud

Introductie.....	3
1. De Opgave .....	4
2. De Opdracht .....	6
3. Het 'Huis van ZHB' .....	7
4. Zes Proposities.....	10
4.1 Propositie A: Optimaliseren beschikbaarheid van de infrastructuur (aanbodzijde).....	10
4.2 Propositie B: Gericht en structureel beïnvloeden van gedrag (vraagzijde) .....	14
4.3 Propositie C: Werken via een gebiedsgerichte aanpak.....	18
4.4 Propositie D: Naar een "data-driven" organisatie.....	20
4.5 Propositie E: Bijdragen aan een 'next-level' regionale samenwerking .....	23
4.6 Propositie F: Verbinden met buurregio's en landelijke ontwikkelingen .....	25
5. Aanpak & werkwijze .....	28
5.1 Gebiedsgerichte aanpak.....	28
5.2 Projectportfolio (indicatief).....	28
5.3 Governance .....	29
5.4 Omgeving.....	29
5.5 Communicatie .....	31
5.6 Organisatie, werkwijze en huisvesting .....	31
5.7 Mensen en middelen.....	32
Bijlage 1 - Beeld bestaande werkzaamheden Bereik!, VO en BH&R.....	34

## Introductie

Dit eerste Werkplan Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) is de nadere uitwerking van de ambities en afspraken van de (najaar 2021 formeel nog vast te stellen) Samenwerkingsovereenkomst ZHB (SOK ZHB). Hiermee committeren de bestuurlijke partners - gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam, Metropoolregio Den Haag Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, provincie Zuid-Holland, ProRail, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - zich langjarig (minimaal 10 jaar) aan een gezamenlijke aanpak van de bereikbaarheidsopgave in Zuid-Holland.

Het Werkplan geeft op hoofdlijnen richting aan de werkzaamheden die in de periode 2022 - 2024 onder de vlag van ZHB uitgevoerd gaan worden. Het zwaartepunt ligt op de koers, activiteiten en werkwijze in 2022, met een doorkijk naar 2023 e.v. Het Werkplan laat zien wat ZHB gaat betekenen, doén en leveren. Een belangrijke mijlpaal daarin wordt de (brede) evaluatie in 2024, op basis waarvan een werkplan voor de volgende fase zal worden opgesteld.

Het is een spannende en complexe opgave. Op inhoud, maar ook door de vele onzekerheden. Een deel van die onzekerheden hangt samen met de nog onduidelijke lange termijneffecten van Corona. Op het netwerk, de doorwerking in het gedrag van reizigers, maar ook voor de mensen van ZHB zelf. 'Walk the talk' is een klassieker die van toepassing is: ZHB gaat waar mogelijk zélf ook het hybride werken omarmen. Het is ook complex. In Zuid-Holland komen vele ontwikkelingen samen, zijn de ruimtelijk-fysieke opgaven groot. Er zijn veel partijen om te betrekken. Met Zuid-Holland bereikbaar zetten we een ambitieuze stap voorwaarts door als rijk en regio de samenwerking te intensiveren. Niet alleen als het gaat om de hinder als gevolg van grote werkzaamheden en evenementen maar ook waar het de noodzakelijke duurzame transitie van ons mobiliteitssysteem betreft.

Een transitie op zichzelf is de ombouw van de bestaande drie - qua bedrijfsvoering, werkwijze, cultuur en governance - verschillende samenwerkingsverbanden Bereik!, Bereikbaar Haaglanden & Rijnland (BH&R) en de Verkeersonderneming (VO) naar één nieuw verband: Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Het parallel opbouwen van ZHB én het zorgvuldig afbouwen van deze drie entiteiten vraagt het komende jaar veel van de betrokken mensen en organisaties. 2022 is het startjaar van ZHB.

Opgemerkt wordt dat de gezamenlijke ambities van rijk en regio hoog zijn maar – anders dan in het verleden – hebben we te maken hebben met schaarse middelen op het gebied van infrastructuur en mobiliteit. Dat vraagt scherpe prioritering, heldere taakafbakening, slim werken en de noodzaak om over het groeipad van Zuid-Holland Bereikbaar in het startjaar 2022 verdere afspraken te maken, aansluitend bij de vele infra- en bouwprojecten die in de regio zullen gaan plaatsvinden.

Dit is een werkplan op hoofdlijnen, met een externe oriëntatie. Een nadere detaillering volgt in het Jaarplan ZHB, dat - zoals de naam al doet vermoeden - jaarlijks wordt op- en vastgesteld om op concreter niveau richting te geven aan de inzet. De jaarplannen kennen een interne oriëntatie. Het werkplan ZHB is opgebouwd in vijf blokken:

1. De **Opgave**: wat komt er de komende tien jaar op de regio af?
2. De **Opdracht**: wat staat ZHB te doen?
3. Het **Huis van ZHB**: wat betekent de nieuwe samenwerking?
4. De **Proposities**: wat is het aanbod van ZHB?
5. De **Aanpak & werkwijze**: hoe gaat ZHB werken & wat is daarvoor nodig (mensen, middelen)?

## 1. De Opgave

De bereikbaarheid van Zuid-Holland staat onder druk. De grootste onderhouds- en vervangingsopgave ooit komt op ons af. De huidige infrastructuur is vandaag de dag al zwaar belast. De economie en mobiliteit groeien. De Groeiagenda Zuid-Holland voorziet in 200.000 extra woningen in de komende 10 jaar en 400.000 meer inwoners in 2040. Ook is sprake van een ingrijpende energietransitie. De infrastructuur in Zuid-Holland wordt intensief gebruikt. De laatste decennia is door rijk en regio geïnvesteerd in capaciteitsuitbreiding van wegen, vaarwegen en spoorwegen. Toch is veel infrastructuur – aangelegd in de 2<sup>e</sup> helft van de 20<sup>e</sup> eeuw - verouderd en kwetsbaar. Recente situaties als bij de Haringvlietbrug laten dit zien. Niet voorziene, geplande hinder in de regio is het gevolg. Dat geldt ook voor acute situaties zoals extreme weersomstandigheden of grootschalige demonstraties in Den Haag. Maar ook geplande werkzaamheden hebben gevolgen. Als de A4, A12 of A20 maar ook vitale N-wegen of railverbindingen er ‘dagen’ uitliggen, heeft dat repercussies voor de bereikbaarheid van de regio, ook van de hulpdiensten. De optelsom van al deze ontwikkelingen is dat de komende jaren onacceptabele hinder dreigt te ontstaan en economische centra dichtslippen. Zuid-Holland dreigt daarmee achter te gaan lopen in vergelijking met andere regio's in Europa.

*Visual 1: kaartje Zuid-Holland met facts & figures*

- 3,7 miljoen inwoners (21% van Nederland)
- 16.000 km weg (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen)
- 600 tunnels, viaducten, bruggen (RWS)
- 4.800 km fietspad
- 4.401 transportbedrijven
- 20% van het totaal aantal kiloton geladen of geloste goederen in Nederland over de weg
- Twee mainports: Rotterdamse Haven en Schiphol (ligt in NH maar heeft directe impact)
- Tussen 2007-2020 is het totale containervervoer in de Rotterdamse haven met 32,9% gestegen
- 1.607.952 personenauto's
- .In Zuid-Holland is tussen 2010-2016 het totaal aantal afgelegde kilometers toegenomen van 35 miljard naar 36,4 miljard (toename 3,8%, in Nederland is reizigerskilometrage in dezelfde periode met 1,1% afgenomen)

Met de bereikbaarheid is ook de leefbaarheid van de regio in het geding. Verkeersdrukke veroorzaakt onveilige situaties, geeft uitstoot en geluidshinder, gaat ten koste van ruimte voor andere functies en modaliteiten. In de drukst bevolkte en meest bereide provincie van Nederland zullen we slimmer en schoner moeten gaan reizen (lucht, spoor, wegen, water) en bij voorkeur alleen als er geen goede alternatieven zijn voor het reizen als zodanig. Denk aan het benutten van de digitale infrastructuur, denk aan thuiswerken. Goederen zullen duurzamer moeten worden vervoerd. Veel overheden en bedrijven voeren actief klimaatbeleid en streven naar zero emissies voor het verkeer. Het mobiliteitssysteem is daarmee volop in transitie, in de steden en ook in het landelijk gebied: met een grotere rol voor gedrag, communicatie en data. Er zijn mooie voorbeelden van bedrijven die hun werknemers op een veel duurzamere manier laten reizen per e-bike of OV. En we hebben in de Covid-crisis geleerd dat we in een bepaalde mate ook prima kunnen thuiswerken. Een les die we blijvend kunnen implementeren als we willen. Een essentiële notie hierbij is dat een gebiedsgerichte aanpak hierbij nodig is. Het ene gebied is het andere niet, en daarmee is een effectief instrumentarium maatwerk.

Zuid-Holland kent niet alleen een hoge bevolkingsdichtheid maar ook een grote bestuurlijke complexiteit. Met 52 gemeenten, 5 waterschappen, diverse regionale verbanden (zoals Holland Rijnland en Drechtsteden), de Metropoolregio, de provincie en 4 veiligheidsregio's. En natuurlijk zijn de Rotterdamse haven en de Rijksoverheid in Den Haag nabij. Zuid-Holland is een van de grootste motoren van de Nederlandse economie en maakt bijna 25% uit van het BNP. Dat geeft Zuid-Holland een sleutelrol in de grote transitie zoals digitalisering, energie en de overgang naar een circulaire

economie. Het maakt ook dat de borging en versterking van de bereikbaarheid en leefbaarheid in deze regio in sociaal en economisch opzicht van grote betekenis is, ook voor de rest van Nederland.

Werken aan bereikbaarheid en leefbaarheid vraagt intensieve samenwerking van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Maar ook van en met inwoners en reizigers. Geen van de partijen kan dit alleen. Door de krachten te bundelen kunnen grensoverschrijdende vraagstukken beter worden aangepakt, kan onacceptabele hinder worden voorkomen, en kan een bijdrage worden geleverd aan versnelling van de mobiliteitstransitie en versterking van de economie (logistiek). Dat geldt ook voor de samenwerking met buurregio's zoals Zeeland, Noord-Brabant, Utrecht en Noord-Holland. Mobiliteit houdt zich niet aan bestuurlijke grenzen, veel vraagstukken overstijgen provincie- en gemeentegrenzen of hangen samen met een (internationale) corridor zoals de A4 of de A15 (en Betuweroute).

Bijzondere aandacht gaat uit naar transport en logistiek. Natuurlijk is die van wezenlijk belang voor de de Haven van Rotterdam. Maar ook voor andere economische centra en clusters zoals de Greenport Westland met de internationaal toonaangevende tuinbouw. Vanuit het perspectief van de Logistieke Alliantie is van groot belang dat aanleg, onderhoud en beheer van infrastructuur op orde zijn. Optimale en betrouwbare achterland- en regionale verbindingen zijn van levensbelang voor de bedrijven in deze sector. Daarbij geldt een ketenbenadering. Een verstoring in het ene deel van de keten heeft direct gevolgen voor andere delen. Het is de nadrukkelijke wens van de sector dat onderhoud en renovatie dusdanig innovatief en optimaal afgestemd worden uitgevoerd dat vertragingen voor weg-, water- en spoorvervoer minimaal zijn.

De partners in Zuid-Holland Bereikbaar gaan voor een 'next level' in de operationele samenwerking: door langjarig de handen ineen te slaan en te groeien qua samenwerking loopt Zuid-Holland voorop in Nederland. Integrale regionale samenwerking is een kernpunt in het recente advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. De RLI bepleit daarin een brede welvaartsbenadering en adviseert dat *gebiedsgerichte programmasturing leidend wordt bij de samenwerking tussen Rijk en regio's op het gebied van bereikbaarheid. Gebiedsgerichte programmasturing, gekoppeld aan een vorm van programmafinanciering, ziet de raad als de hoofdrichting om integraal werken de komende periode beter te verankeren in de samenwerking tussen Rijk en regio's. In die programma's nemen Rijk en regio's in gezamenlijkheid besluiten. De financiering dient afkomstig te zijn van alle overheden gezamenlijk, om de wederkerigheid en verbondenheid te vergroten. Meerjarige programmafinanciering is daarbij gewenst om flexibel in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden en zo tot een integrale afweging te kunnen komen. De programmatische aanpak kan volgens de raad binnen de bestaande organisatiestructuren van het Rijk en decentrale overheden worden vormgegeven.* Het Kabinet heeft in juli 2021 dit advies omarmd. Zuid-Holland Bereikbaar is een enorme kans om hieraan vorm en inhoud te geven in ons deel van Nederland.

## 2. De Opdracht

Zuid-Holland Bereikbaar wordt tegen de achtergrond van de hiervoor geschetste opgave opgericht. De samenwerking wordt voor minimaal 10 jaar aangegaan. De essentie van de opdracht is:

- A. Het versterken van de gebiedsgerichte samenwerking binnen de provincie bij de programmering van grootschalige onderhouds- en bouwopgaven;
- B. vanuit een breed mobiliteitsperspectief; personen- en goederenvervoer, hulpdiensten, weg/vaarweg/spoor maar ook fiets en OV.
- C. De opgavegerichte uitvoering van regionaal verkeers- & mobiliteitsmanagement, en
- D. daarbij dié dingen te doen die bijdragen aan de duurzame mobiliteitstransitie, en
- E. nieuwe mogelijkheden van digitalisering en gedragsbeïnvloeding daarbij te benutten.

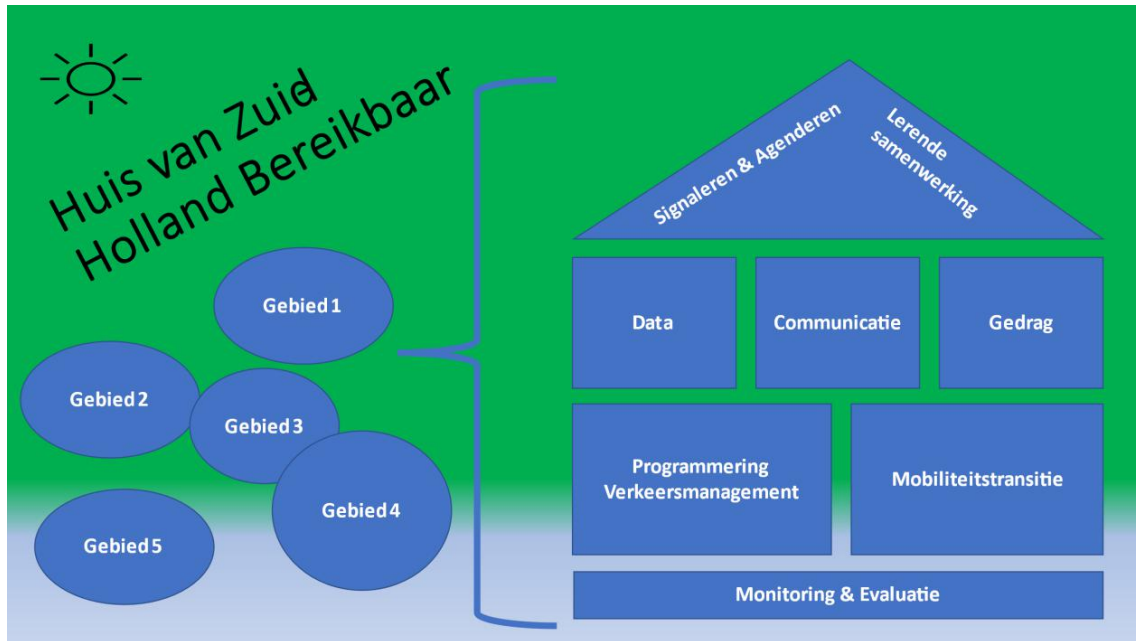
Dit alles staat ten dienste aan de uiteindelijke gebruikers van de infrastructuur. Over de weg, het water en het spoor. En natuurlijk ook digitaal. Personen en goederen. Maar ook de hulpdiensten. In het belang van inwoners, bedrijven, instellingen en maatschappelijke organisaties.

In de Samenwerkingsovereenkomst ZHB (SOK ZHB) staat deze opdracht in formele zin uitgeschreven. De partijen die de handen ineenslaan, zijn partners en moederorganisaties van ZHB. Ze zijn daarmee de eigenaar van de samenwerking en tegelijk opdrachtgever van het operationele samenwerkingsverband ('de dochter').

Zuid-Holland Bereikbaar is een nieuw initiatief. Er valt veel te ontdekken en te leren, er valt veel te winnen in tijdige, effectieve en efficiënte samenwerking. Het zal een reis worden die we gezamenlijk gaan maken. Tussentijds zal worden geëvalueerd. Op jaarbasis kan worden bijgestuurd. Bestaande paden worden voortgezet, nieuwe paden worden ingeslagen.

### 3. Het 'Huis van ZHB'

Het werk van ZHB is een optelsom van 'werelden'. De werelden - ofwel vakgebieden - verschillen qua taak, verantwoordelijkheid, werkwijze, het type professional dat daaraan werkt. Die werelden gaat ZHB bijeenbrengen, vanuit de overtuiging dat dit de bereikbaarheid in de Zuid-Hollandse regio een stap verder gaan brengen. Deze werelden komen samen in het 'Huis van ZHB'.



#### Missie & identiteit

*Met als doel een bereikbaar en leefbaar Zuid-Holland werkt de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar met de partners aan het acceptabel houden van hinder en levert een bijdrage aan de duurzame mobiliteitstransitie. Door wat gezamenlijk beter kan, te organiseren en uit te voeren.*

De samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar:

- Is een zelfstandig werkend operationeel team van professionals die elke dag gemotiveerd zijn om samen met moederorganisaties en stakeholders aan de slag te gaan.
- Werkt voor de gehele provincie. ZHB is herkenbaar en gekend, kent en onderhoudt zijn relaties, en is een gewilde uitvoeringsorganisatie.
- Slaat bekende maar ook onbekende paden in. Nieuwe (technologische) ontwikkelingen worden in de werkwijze meegenomen.
- Is een lerende samenwerking tussen de partners die voor minimaal 10 jaar wordt aangegaan.
- Is een publieke organisatie die intensief samenwerkt met private en maatschappelijke partijen: bedrijven, brancheorganisaties, onderwijsinstellingen e.a.

### **Voortbouwen**

Zuid-Holland Bereikbaar treedt in de voetsporen van drie bestaande samenwerkingsverbanden: Bereik!, de Verkeersonderneming, en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. We bouwen verder op het goede werk dat daar is gedaan, op de ervaringen die daar zijn opgedaan. Veel van het werk van deze organisaties zetten we dan ook voort. ZHB gaat het gebiedsgericht werken in de hele provincie - gericht op de grote en urgente vraagstukken die er zijn – doorontwikkelen en breder inzetten. In 2022 heeft het continueren van de werkzaamheden prioriteit. Dat betekent dat bijvoorbeeld provincie breed én in de gebieden de RegioRegie, de RegioDesk en ook het werk van de mobiliteitsmakelaars zoveel mogelijk wordt voortgezet, inclusief het doorontwikkelen ervan.

### **Afbouwen**

Wat niet meer werkt of past, daar stoppen we mee. Focus is belangrijk. Activiteiten en projecten die níet goed bij de opdracht van ZHB aansluiten maar thans wél onderdeel zijn van de bestaande samenwerkingsverbanden, bouwen we in overleg met de moederorganisaties en opdrachtgevers af. Dit zijn bijvoorbeeld puur technologische projecten (denk aan automatische voertuigen) of activiteiten die voor derden worden verricht maar niet direct onder eigen sturing vallen. Ook zijn er activiteiten die niet direct passen bij de doelstellingen maar wel kunnen passen bij een samenhangende gebiedsaanpak. Denk bijvoorbeeld aan een meer gecoördineerde benadering van werkgevers, vanuit klimaat, verkeersveiligheid en mobiliteit. Zo heeft de gemeente Rotterdam in 2021 aan de Verkeersonderneming opdracht gegeven de werkgeversaanpak vanuit de Klimaatagenda uit te voeren.

### **Verbouwen**

De opdracht van ZHB betekent dat we gaan leren van elkaar: wat werkt schalen we op, en ontwikkelen we door. Dit betekent onvermijdelijk dat er ook verbouwd gaat worden. Anders gezegd: dat er in de werkwijze zaken anders kunnen gaan, bijvoorbeeld door het combineren van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Dat kan betekenen dat kaders of werkinstructies worden veranderd. Ook hebben de drie bestaande samenwerkingsorganisaties nu elk een eigen wijze van gebiedsgericht werken. Dat wordt in de nieuwe organisatie samengebracht tot één nieuwe, herkenbare aanpak.

### **Kansen en Kwesties**

Op weg naar de start van Zuid-Holland Bereikbaar zijn er kansen en dienen zich kwesties aan. Een actueel voorbeeld is de omslag naar meer plaats onafhankelijk werken als gevolg van de Covid-19 pandemie. We hebben geleerd thuis te werken, nu komt het aan op een slimme en duurzame mix van thuiswerken en op kantoor of in het bedrijf zijn. Hybride werken is de term. Spreiden en Mijden is het rijksbeleid; erop gericht om congestie te verminderen en uitstoot te beperken. Door het spreiden van mobiliteit over de dag en door de week, en door waar mogelijk mobiliteit te vermijden. Dat betekent bijvoorbeeld afspraken met werkgevers en grote onderwijsinstellingen. Samen met het ministerie trekt ZHB op om deze positieve ontwikkeling op een evenwichtige manier te bestendigen.

Er zijn ook actuele kwesties. Denk bijvoorbeeld aan de overlast die samenhangt met The Mall of The Netherlands in Leidschendam. Geprognotiseerd: 12 tot 14 miljoen bezoekers per jaar. Sinds de opening komen op zaterdagen 50.000 bezoekers. Het gevolg: overvolle garages, omwonenden die niet meer in de eigen straat kunnen parkeren, en lange wachtrijen en files die zorgen voor een stevig bereikbaarheidsprobleem. ZHB i.o. is hier vanuit huidig projectuitvoering inmiddels bij betrokken en kan door middel van advisering over en de inzet van verkeersmanagement- en mobiliteitsmanagement bijdragen aan een betere mobiliteitsmix. De opdracht is problemen oplossen, dit doen we niet alleen door meer asfalt, bussen of spoor. Gedragsbeïnvloeding is minstens zo belangrijk om tot een optimale mix van bereikbaarheid te komen.



## **Groeipaden**

De opdracht van Zuid-Holland Bereikbaar is complex: inhoudelijk, maar zeker ook procesmatig en bestuurlijk. Niet alles kan tegelijk. Ook het samensmeden en als éénheid laten functioneren van de bestaande drie organisaties kost energie en tijd. In het startjaar 2022 worden de eerste stappen gezet en willen we al het verschil kunnen maken. Maar het zal een groeipad zijn. Stap voor stap zullen we de samenwerking intensiveren en het aanbod uitbreiden, als dat past binnen de afspraken met de moederorganisaties en de middelen die beschikbaar zijn. Op het groeipad liggen met name de volgende bouwstenen of stepping stones:

- Het ontwikkelen van een basispakket voor héél Zuid-Holland, bestaande uit een combinatie van verkeers- en mobiliteitsmanagement;
- Het betrekken van rail en water als ook het OV (in de programmering, maar ook flankerende mobiliteitsmaatregelen tijdens werkzaamheden);
- Het vorm en inhoud geven aan gebiedsgericht werken (samen met de moederorganisaties);
- Duurzame en effectieve gedragsbeïnvloeding;
- Data & digitalisering (dit veld blijft continu in ontwikkeling);
- Het oppakken van (corridorgerichte) samenwerking met aanpalende provincies!

## 4. Zes Proposities

ZHB bouwt voort op de werkzaamheden zoals die worden uitgevoerd door Bereik!, BH&R en de VO. Dat betekent onder meer dat de inzet op de RegioDesk (Rhoon) en voor RegioRegie worden voortgezet. Laatstgenoemde is vertrekpunt van afgestemd programmeren waarop verdere doorontwikkeling (meer regie) zal plaatsvinden. Vanzelfsprekend blijft ZHB actief in de gebieden waar BH&R en de VO met mobiliteitsmanagement hun netwerken hebben, inclusief de activiteiten en projecten die daar lopen. Ook daar is doorontwikkeling aan de orde. ZHB wordt een combinatie van: continueren voortzetten én vernieuwen.

De fundamentele stap die ZHB wil helpen zetten is het ontwikkelen van de combinatie van verkeersmanagement met structureel mobiliteitsmanagement. Daartoe doet ZHB zes proposities:

- A. Optimaliseren van de beschikbaarheid van de infrastructuur (aanbodzijde mobiliteit)
- B. Gericht beïnvloeden van gedrag (vraagzijde mobiliteit)
- C. Werken via een gebiedsgerichte aanpak
- D. Blijven vernieuwen: naar een “data-driven” organisatie
- E. Bijdragen aan een ‘next level’ regionale samenwerking
- F. Verbinden met de buurregio’s en landelijke ontwikkelingen

Deze worden hierna toegelicht. In paragraaf 4.7 wordt een voorlopig beeld gegeven van de projecten van rijk en regionale partners waar in elk geval in 2022 aan wordt gewerkt. Deze projectportfolio is op het moment van opstellen van dit Werkplan nog in ontwikkeling en wordt verder uitgewerkt in het Jaarplan voor 2022.

### 4.1 Propositie A: Optimaliseren beschikbaarheid van de infrastructuur (aanbodzijde)

ZHB zet de werkzaamheden van Bereik! de komende jaren door. Voortbouwen op wat goed gaat, en vernieuwen waar nodig. Vanuit het belang van de dagelijkse operatie van de infraproviders/beheerders is continuïteit hierin essentieel. Daarbij zijn verschillende situaties denkbaar. Onderscheid kan worden gemaakt tussen langjarig ingeplande werkzaamheden (bijvoorbeeld op de rijkswegen of het spoor), onvoorziene maar niet acute situaties (waarbij op korte termijn maatregelen moeten worden genomen omdat een tunnel, brug of weg eerder dan verwacht einde levensduur is) en acute crisissituaties die veelal direct te maken met een situatie waar veiligheid in het geding is. Met name die tweede categorie lijkt niet goed ingeregeld en vraagt wendbaarheid van de infrabeheerders en de omgeving. Maar ook in beide andere categorieën kunnen we als regio klimmen in de samenwerking.

#### **Wat is hiervoor nodig?**

##### 1. Netwerkbreed programmeren

Gezamenlijk anticiperen op toekomstige ontwikkelingen is van groot belang. Geplande verstoringen in het wegennet – denk aan omvangrijke onderhoudswerkzaamheden, ingrijpende bouwprojecten (zoals Binckhorst, Rotterdam Zuid, Zuidplas, Valkenburg), grootschalige evenementen (zoals de Tour de France) en bekende publiekstrekkingen (zoals de Keukenhof) bepalen de doorstroming op het wegennet van morgen en overmorgen. Goede afstemming welke van deze zaken wel en welke niet tegelijk moeten worden uitgevoerd beperkt de hinder in sterke mate. Afstemming op een zo vroeg mogelijk

tijdstip – in de fase van programmering – biedt de meeste ruimte om plannen af te stemmen en aan te passen: slotmanagement, samen en netwerk-breed! ZHB stimuleert, faciliteert en coördineert dit proces, waarmee in later jaren de feitelijke hinder wordt beperkt tot een acceptabel niveau.

## 2. Regionaal Verkeersmanagement

Om hinder te voorkomen en op te lossen sturen 4 wegbeheerders - Den Haag, PZH, Rotterdam en RWS - vanaf hun Verkeersmanagementdesk (VM-desk) het verkeer in het hier en nu. De RegioDesk van ZHB coördineert deze sturing en maakt dit tot een geheel. De weggebruiker is immers gebaat bij een samenhangende sturing van verkeer van deur-tot-deur over beheergrenzen heen.

De gedeelde ambitie is om de komende tijd tot een betere, meer betrouwbare, domein-overstijgende en meer lange termijnplanning te komen. En de steeds beter wordende samenwerking tussen de wegbeheerders in de programmering en dagelijkse VM-operatie voort te zetten, met bijzondere aandacht voor de middelgrote en kleinere wegbeheerders. Dit zal veel vragen van alle partners. Het is een ingewikkelde puzzel om te leggen. Zuid-Holland kan het steeds beter en slimmer, afgestemd programmeren wel stimuleren maar niet afdwingen. We kunnen de afstemming organiseren maar de verantwoordelijkheid voor programmering niet overnemen.

### **Wat biedt ZHB?**

De voorlopers van ZHB hebben een degelijk basispakket aan voorzieningen, middelen en diensten ontwikkeld. Deze staan beschreven en zijn afgesproken in onder meer de Meerjarenplanning en -analyse Zuid-Holland 2023 en verder (MJPA) en in tactische kaders. Zuid-Holland was en is hier goed mee op weg ook ten opzichte van andere regio's, alleen is het niet altijd voor iedereen zichtbaar. Deze activiteiten worden in het kader van ZHB voortgezet en in komende jaren verder doorontwikkeld en uitgebouwd (zie ook 'groeipad').

#### Ad 1) Netwerkbreed programmeren

De ruggengraat van het ZHB werk is het in beeld brengen (en houden) van de meerjarige ontwikkelingen en werkzaamheden op het gebied van bouw, grootschalig onderhoud en renovatie. Dat betreft de infrastructurele netwerken maar ook de grootschalige gebiedsontwikkelingen en bijbehorende bouwlocaties. Het gezamenlijk, breed programmeren is dan ook een prioriteit. Langer vooruitplannen, met een bredere blik (over de modaliteiten heen). Dat vraagt regie zonder dat er verantwoordelijkheden worden overgenomen. Een stevige rol als regisseur is nodig, ermee rekening houdend dat dit niet alleen kansen maar ook wrijving gaat opleveren aangezien het onvermijdelijk aan de autonomie en werkmethoden van de afzonderlijke beheerders raakt. Zo werken de rijkspartijen RWS en ProRail met landelijke kaders op het gebied van programmering en minder hinder. Keuzes die daar worden gemaakt (bijvoorbeeld werkzaamheden liever 'kort en hevig' dan langdurig uitgesmeerd) werken door naar de regio. Die spanning zal zichtbaar worden en moet aan de voorkant op tafel komen. ZHB biedt daartoe een neutraal en deskundig platform waar data en inzichten bij elkaar komen in afstemming met alle relevante partners waaronder ook de veiligheidsregio's.

ZHB Afstemming van programmering begint bij inventariseren vanuit drie invalshoeken:

- Inventarisatie van projecten aan weg, spoor en water met vooral aandacht voor de plaatsen, waar deze netwerken elkaar kruisen en met elkaar in conflict kunnen komen en de plaatsen, waar ze door parallel lopen elkaar ondersteunen en als alternatief kunnen dienen.
- Inventarisatie van (bouw)activiteiten in de directe omgeving van het regionale wegennet. Deze inventarisatie is gericht op de directe fysieke invloed, die deze activiteiten op het regionale wegennet hebben, en op indirecte invloed door bouwverkeer (bouwlogistiek).
- Inventarisatie van evenementen op het wegennet, die verstoring op het wegennet geven, en evenementen (denk aan Rotterdam Marathon, Wereldhavendagen, Vuurwerkfestivals) en grote publiekstrekkers (zoals de badplaatsen in de zomer), die een grotere verkeersstroom op het wegennet veroorzaken.

Analyse en afstemming van deze geprogrammeerde initiatieven levert voor netwerkbeheerders een beeld van raakvlakken, knelpunten op het netwerk.

ZHB faciliteert en regisseert in dit verband:

- G5-overleg, waarin tussen de grote infrabeheerders - Den Haag, Prorail, PZH, Rotterdam, RWS - de plannings en ontwikkelingen van twee jaar en verder worden afgestemd.
- Regionale Afstem Overleggen (RAO's), waarin alle in het gebied liggende wegbeheerders informatie delen en afstemmen over plannings en uitwerking van plannen naar realisatie.
- Spelregels RegioRegie voor afstemming en opschaling tijdens de fase van programmeren tot en met uitvoering/realisatie.
- Vooruitplannen, het actueel houden van programmering en over de grenzen van de sector van wegbeheer heen kijken vraagt dat veel wegbeheerders hun programmerings- en planningsproces anders en uitgebreider inrichten. ZHB ondersteunt hierin met advies en kennisoverdracht en stuurt d.m.v. KPI's op kwaliteit van ingevoerde informatie.
- Goede afstemming staat of valt met actuele uniforme informatie. Afgelopen jaren is intensief bijgedragen aan de ontwikkeling van het landelijke informatiesysteem *Melvin*, waarin planningsinformatie van projecten en evenementen kan worden opgeslagen van eerste programmering tot en uitvoering. ZHB ondersteunt inhoudelijke wegbeheerders bij het gebruik hiervan.
- ZHB voert actief relatiebeleid, waarin ook kleinere wegbeheerders worden ondersteund.

## Ad 2) Regionaal Verkeersmanagement

ZHB biedt het volgende:

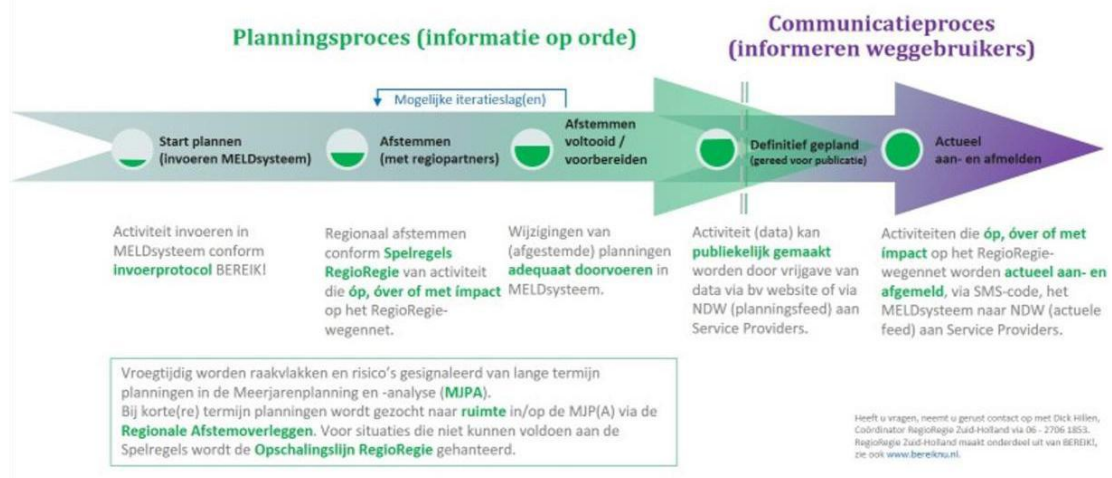
- Coördinatie van het Operationeel Verkeersmanagement door RegioDesk en zonodig eigen inzet van scenario's.
- Beheer, bijstellen van eigen verkeerplannen en scenario's en beoordeling van of bijdragen in plannen van derden (wegbeheerders).
- Monitoring en evaluatie op basis van logging van verkeerssituatie/effecten en ingezette verkeersmaatregelen. Dit is gericht op informatievoorziening en verbetering van het eigen werkproces.
- Signaleren van technische systeemstoringen (in het kader van ketenbeheer), zorgen voor instandhouding van technische systemen voor eigen taakuitvoering en meegroeien in (landelijke) systeemontwikkelingen.
- Data, delen van informatie en communicatie voor een gelijk beeld van verkeerssituaties en wegennet over de vier VM-desks heen en voor informatievoorziening naar weggebruikers door tussenkomst van VCNL, NWD en serviceproviders.

## Groeipad 2022-2024

Doorontwikkeling is voorzien op de volgende punten:

- Naar een 'next level' programmering met een adaptieve aanpak: een programmering die langer vooruitkijkt, daadwerkelijk multimodaal is en op termijn mogelijk cross-sectoraal gaat zijn. De next level programmering legt een fundamentele basis voor het bereikbaar houden van de regio. De benodigde systemen en werkwijzen bestaan. De uitdaging ligt in de organisatie en werkwijze van infrabeheerders en de opzet van gebiedsgerichte samenwerking en visieontwikkeling:
  - Infrabeheerders moeten veel eerder inzicht hebben in programmering van wegwerkzaamheden, evenementen, grote bouwprojecten en andere grote infraprojecten (spoor, tram, kabels en leidingen) dan men momenteel gewend is.
  - In de loop van het proces (van plannen naar uitvoeren) moet informatie actueel gehouden worden en verder gedetailleerd.
  - Uitkomsten van gebiedsgewijze afstemming zijn niet vrijblijvend.
  - Onderlinge samenhang van projecten moet geborgd blijven nadat programmering op papier is afgestemd. Het streven is erop gericht, dat de afgestemde papieren programmering enkele jaren later tijdens de uitvoering 'op straat' dezelfde samenhang vertoont als in de programmering is beoogd.
  - Wegbeheerders blijven zelf verantwoordelijk voor de juistheid, nauwkeurigheid en actualiteit van de informatie. Tegelijk wordt gewerkt aan sturing op kwaliteit (m.b.v. kpi's)
- Verkennen en benutten van mogelijkheden voor verbreding naar andere modaliteiten (vaarweg, rail/OV) t.b.v. een integrale afweging. Gezamenlijk verkennen, uitwerken en doorleven van zogeheten 'what if scenario's. Stel dat een belangrijke oeververbinding eruit ligt en in de omleidingsroute een storing optreedt, wat dan.
- Betrekken en ondersteunen middelgrote en kleinere gemeenten
- Digitalisering & data

### Van planningsinformatie naar reisinformatie voor de weggebruikers



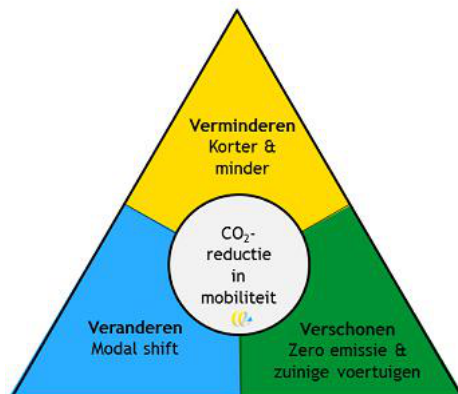
## 4.2 Propositie B: Gericht en structureel beïnvloeden van gedrag (vraagzijde)

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Holland kunnen we draaien aan de aanbodknop maar ook aan de vraagknop van mobiliteit. Met gedragsbeïnvloeding richten we ons op de vraagkant, naar zowel bedrijven als (auto)mobilisten en reizigers. Gedragsbeïnvloeding kan op veel manieren en is als kennisdomein nog sterk in ontwikkeling (denk aan de inzichten vanuit de Coronacrisis waar een aparte Corona Gedragsunit fungeerde). Als ZHB zetten we daarbij in op mobiliteitsmanagement en communicatie.

### Mobiliteitsmanagement

Met mobiliteitsmanagement organiseren wij *slim* reizen vanuit de eisen en wensen van de reiziger, én niet te vergeten transport en logistiek. Slim reizen betekent dat we de reiziger helpen in de te maken keuzes, bij voorkeur voorafgaand aan het maken van die reis. Daarmee dragen we bij aan het optimaliseren van het gebruik van de beschikbare infrastructuur, door het stimuleren van *spreiden* over de dag, over de vervoerswijzen en over de routes. Met het aandragen van alternatieven maken we *mijden* ook mogelijk. De meest duurzame kilometer, is nog altijd de niet gereisde kilometer.

Hierbij is de zogeheten Trias Mobilica van toepassing zoals die bijvoorbeeld door de MRDH wordt gehanteerd bij het mobiliteitsbeleid in de Metropoolregio. De kern hiervan is dat veranderingen in het mobiliteitssysteem worden gerealiseerd door:



#### De drie V's:

- het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen ('Verminderen')
- modal shift naar klimaatvriendelijke vervoerswijzen ('Veranderen')
- het toepassen van zuiniger en schonere brandstoffen en voertuigtechnieken ('Verschonen')

Uit een verkenning voor de Metropoolregio bleek dat ambitieuze maatregelen op al deze drie V's nodig zijn om de ambitie te halen. Zowel met betrekking tot het personen- als het goederenvervoer. ZHB richt zich op de operationele kant van de duurzame mobiliteitstransitie. Daarbij zijn verschillende interventieniveaus te onderscheiden:

- *Informereren*: via brede en gerichte publiekscommunicatie prikkelen we de reiziger en logistieke partijen om na denken over het transport/reis en de alternatieven die er zijn. Daarvoor zetten we de algemene publiekscampagne in en campagnes in deelgebieden en/of gerelateerd aan infrastructuurprojecten.
- *Faciliteren*: met faciliteren gaan we een stap verder en helpen de reiziger in zijn keuze met gerichte uitleg over alternatieven (bv. Hoe werkt een ov-chipcard of een MaaS-app of met toolboxes voor werkgevers over bv. thuiswerken, fiscale mogelijkheden, fietsstimulering, etc.)

- *Stimuleren*: met stimuleringsacties proberen we drempels voor het gebruik van een bepaald alternatief weg te nemen, door de gebruiker het product of de dienst zelf te laten ervaren. Denk aan een e-bike probeerpool, vouchers/kortingscodes voor deelvervoer of OV-passen
- *Sturen*: sturen is de meest vergaande vorm van gedragsinterventie. Ge- en verboden vanuit de overheden, zoals bv. via parkeerbeleid hoort hierbij. Maar ook financiële prikkels: inzetten van beloningsprojecten en stimuleren van vormen van betalen naar gebruik. N.B. Dit is geen bevoegdheid van ZHB zelf.

Het effect, de inspanning en de kosten lopen daarbij in grote mate gelijk op: stimuleren levert meer effect op dan informeren en kost daarbij ook meer inspanning en inzet van budgetten. Daarnaast kennen de verdergaande vormen van interventie ook de nodige (juridische en politiek-bestuurlijke) haken en ogen. In overleg met opdrachtgevers en stakeholders bepalen we telkens per gebied of project wat de goede mix van maatregelen is.

### **Wat gaat ZHB hiervoor doen?**

Omdat we als reiziger in Zuid-Holland in verschillende rollen reizen (als werknemer, ondernemer,, scholier, recreant, patiënt enz.) onderscheidt ZHB verschillende gerichte aanpakken, met een deels (werkgeversaanpak) beproefde en bewezen trackrecord, die in 2022 worden voortgezet:

#### **1. Werkgeversaanpak**

Een werkgeversaanpak behelst het samenbrengen en inspireren van werkgevers in een bepaald gebied. Dit betreft het ondersteunen en stimuleren van werkgevers om hun mobiliteitsbeleid te veranderen, werkgevers inzetten om deelnemers te werven voor stimuleringsmaatregelen, en werkgevers met elkaar en de overheid verbinden om van elkaar te leren en beter samen te gaan werken. Behaalde effecten zijn vaak het resultaat van een combinatie van deze drie activiteiten. De werkgeversaanpak is geen op zichzelf staande maatregel maar wordt vaak ingezet in combinatie met bijvoorbeeld fietsstimuleringsprojecten.

In Zuid-Holland is er veel ervaring opgedaan met werkgeversaanpakken. Vanuit de VO mar ook bij BH&R wordt deze aanpak succesvol ingezet. Momenteel wordt deze aanpak in Rotterdam toegepast in het kader van de Klimaatagenda. De werkgeversaanpak kan een rol spelen bij zowel de aanpak van structurele als tijdelijke knelpunten in bereikbaarheid. Daarbij voelen werkgevers vaak wel de urgentie, omdat er (grote) gevolgen zijn voor hun bereikbaarheid. Voor het contact tussen overheid en werkgevers wordt vaak een mobiliteitsmakelaar ingezet. Tot de taken van een mobiliteitsmakelaar behoren onder andere het werven van werkgevers, het adviseren van werkgevers over de mogelijkheden van slimme en duurzame mobiliteit en het terugkoppelen van behoeften van werkgevers aan de betrokken overheden.

#### **2. Logistieke aanpak**

Het betreft een samenhangende en gerichte aanpak om bedrijven in de sector transport en logistiek et adviseren, begeleiden en ondersteunen bij het 'verslimmen' en verduurzamen van hun transportstromen. Gericht op het verminderen en besparen van transportkilometers door bijvoorbeeld vrachten te combineren. Of door transportstromen anders in te richten. Het mes snijdt vaak aan twee kanten: de bereikbaarheid en leefbaarheid zijn ermee gediend, maar ook de duurzaamheid.

Een prioriteit voor de komende jaren is de bouwlogistiek. De grote bouwopgave brengt veel verkeer met zich mee. Een kwart van alle vrachtverkeer is gekoppeld aan de bouw. 15% van het bouwverkeer wordt in de binnensteden verreden. De noodzaak groeit om in Zuid-Holland de bouwlogistiek beter te regelen met het oog op de bereikbaarheid en leefbaarheid. Gedacht kan worden aan het beter inrichten van de logistiek 'aan de voorkant', het verkennen van alternatieve transportmethoden (bijvoorbeeld over water), en het bundelen van vracht. Inmiddels zijn er voorbeelden van zogeheten circulaire "BouwHubs" aan de rand van een stad, waar hoofd- en onderaannemers bouwmaterialen bijeenbrengen en vandaar de stad in worden gebracht, en vice versa. Dat scheelt overlast en uitstoot, besparing van transportkilometers, en het betekent tijdswinst.

### 3. Bezoekersaanpak

Gemiddeld is 50 tot 65 procent van al het verkeer incidenteel. Dat betekent dat deze auto's niet meer dan 1 keer per maand worden gezien. Toch richten weinig bereikbaarheidsorganisaties en overheden hun pijlen op bezoekers. Waarom? Er is niet één doelgroep te definiëren. Daarnaast weten partijen die bezoekers aantrekken lang niet altijd waar deze vandaan komen en hoe ze reizen. Bij deze aanpak wordt onder meer gebruik gemaakt van een test. Publiekstrekkingen krijgen daarmee inzicht in hoe ver zij als organisatie zijn met het denken over bezoekersstromen, welke rol ze hierin zelf spelen en wat de impact is op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving.

Een goed voorbeeld zijn de vele bezoekers die met mooi weer naar de Zuid-Hollandse stranden komen. Neem Hoek van Holland Samen met Rotterdam is in 2020 onderzocht wie huidige en wie potentiële bezoekers zijn van het gebied. Hieruit bleek dat er zes typen bezoekers van Hoek van Holland te onderscheiden zijn:

- Zongenieters (mensen die op warme dagen komen om op het strand te liggen)
- Water- en natuur liefhebbers (mensen die vooral komen om te genieten van de natuur en de zee)
- Overnachters (dit zijn veelal Duitse toeristen die overnachten in de badplaats)
- Actievelingen (dit zijn veelal wat oudere mensen die Hoek van Holland wandelend of fietsend bezoeken)
- Surfers (dit zijn veelal jongere mensen die specifiek komen om te surfen)
- Vakantiegeers (sinds COVID-19 zijn er meer Nederlanders die de badplaats bezoeken om vakantie te houden)

Mensen die de badplaats nu niet bezoeken doen dat veelal niet om de simpele reden dat het nooit bij hen is opgekomen om er naartoe te gaan. Van de huidige bezoekers komt 90% het liefst met de auto. Voor Hoek van Holland is dit relevante input. Zij streven er naar om ook bezoekers in andere delen van het jaar te verleiden de badplaats te bezoeken en zoeken tegelijkertijd hoe andere vervoermiddelen dan de auto te stimuleren onder bezoekers.

### 4. Bewonersaanpak

In het kader van een gebiedsgerichte aanpak is in aanvulling op de werkgevers- en logistieke aanpak ook een bewonersaanpak ontwikkeld. Deze is bedoeld om bewoners in een gebied zoveel mogelijk gebruik te laten maken van een alternatief voor de auto. Het kan bijvoorbeeld gaan om fietsstimulering of het stimuleren van wandelen als alternatief voor korte ritten.

#### Voorbeeld

In Drechtsteden is met deze aanpak ervaring opgedaan. Men wilde achterhalen waarom mensen in de Drechtsteden relatief weinig op de fiets stappen. Een van de belangrijkste inzichten vanuit dit onderzoek is: 'als de eigen wijk fietsvriendelijk is, dan zijn de mensen uit deze wijk ook geneigd om voor langere afstanden de fiets te pakken'. Met deze ervaring kan de audit in een later stadium ook worden ingezet als maatregel binnen de mobiliteitsmanagement aanpak rondom het groot onderhoud van de N3. Zo kan duurzame gedragsbeïnvloeding worden gecombineerd met de noodzaak voor maatregelen bij een groot project.



## 5. Scholenaanpak

Zuid-Holland telt veel grote onderwijsinstellingen, zowel universiteiten als hogescholen maar ook omvangrijke kennisinstellingen. Deze genereren veel mobiliteit, zowel van scholieren en studenten als van het verbonden (onderwijzend) personeel. Samen met instellingen wordt in een gebiedsgerichte aanpak geanalyseerd hoe deze stromen eruit zien en wat de mogelijkheden zijn voor een slimmere inrichting ervan. Een goed voorbeeld van wat er mogelijk is, is Hogeschool InHolland met vestigingen in Den Haag en Rotterdam. Overheid en vervoerders hebben met InHolland afspraken gemaakt om te zorgen dat leerlingen en studenten in het nieuwe schooljaar niet meer allemaal tegelijk in het OV stappen: colleges en lessen worden gespreid, ook nu de meeste maatregelen in verband met Corona zijn afgelopen. Bedoeling is om de druk in de spits blijvend te verlagen.

De aanpakken worden modulair ingezet. Dat wil zeggen dat we een basis beschikbaar hebben voor heel Zuid-Holland en intensiveren naar opgaven in gebieden en/of projecten (basis- en/of pluspakket).

Werkgeversaankpak	Logistieke aanpak	Bezoekersaankpak	Bewonersaankpak	Scholenaankpak
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ondersteunen en stimuleren van werkgevers om hun mobiliteitsbeleid te veranderen</li> <li>Alliantievorming op thema (Fiets, Klimaat) met als doel probleemeigenaarschap</li> <li>Voorbeeld: Landelijk platform Anders Reizen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gericht adviseren en betrekken van logistieke bedrijven</li> <li>Meetbare resultaten: Spitsmijdingen, ritmijdingen, CO2 uitstoot</li> <li>Betrekken van ondernemers en brancheverenigingen</li> <li>Voorbeeld: Bouwhub concept</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gericht op incidenteel verkeer.</li> <li>Onderscheid tussen bestemming (Gemeente of andere overheid) en publiekstrekkers (Privaat).</li> <li>Analyseren van de behoeftes van de doelgroep.</li> <li>Voorbeeld: Quickscan en maturity scan van de VO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyseren van de behoeftes van de bewoners.</li> <li>Runnen van pilots: opschalen wat werkt, afschalen wat niet werkt.</li> <li>Awareness-acties, Gebruikerspanels, reizigerssegmentatie, User-stories.</li> <li>Voorbeeld:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderwijsinstellingen en OV-bedrijven betrekken</li> <li>Maken van afspraken over de lestijden.</li> </ul>

### Communicatie

Communicatie is ondersteunend aan de aanpakken die we inzetten om gedrag te beïnvloeden. Tegelijkertijd weten we uit meerdere projecten<sup>1</sup> dat het als zelfstandige taak en instrument ook directe effecten heeft op bereikbaarheid: door communicatie kunnen reizigers worden beïnvloed om hun reiskeuzen aan te passen. Daarmee beschouwen we communicatie ook als zelfstandige werklijn. Net zoals bij mobiliteitsmanagement zetten we een modulaire communicatie-aanpak in. Voor heel Zuid-Holland kennen we een offline en online brede publiekscampagne met permanente aandacht voor reisalternatieven (Ways2go).

Aanvullend is ZHB voornemens om in de startjaren de aanpak te baseren op:

#### 1. *Living lab* (zelf leren door te proberen)

De eigen ervaring is de beste leerschool. En ZHB kan alleen geloofwaardig richting geven aan de beïnvloeding als zij zelf (en haar moederorganisaties) het transitiepad betreedt: 'walk the talk'. De komende twee jaar wordt het hybride werken in alle facetten verkend en ingevoerd waar kan. Het is meer dan thuis werken of op kantoor werken.

2. *Evidence based* (bezint eer ge begint)  
Groeien in je aanpak kan alleen als je de inzichten waar je je aanpak op baseert voortdurend verbeterd. Als je meer weet over de effectiviteit van acties en ook meer weet wat er speelt in de hoofden van gebruikers. In de paragraaf over data staat beschreven dat die een rol spelen aan de voorkant van het werk, in het werk en na afloop ervan.
3. *Never waste a good crises* (Pak de kansen bij de Grootste Onderhoudsopgave Ooit)  
De vele vervangingen en renovaties op de netwerken leveren hinder op. Vervelend maar onontkoombaar. En ook een kans om na te denken over het ingesleten reisgedrag. ZHB gaat door met het inzichtelijk maken en zo nodig bieden van alternatieven. In bijgevoegde Excel sheet staan meerdere aanpakken beschreven. Voor 2022/2023 wordt het de uitdaging om terugval naar “normaal” reisgedrag verder te beperken.
4. *Continuïteit* (van incident gebonden naar structureel)  
Incidenten en actuele crises zoals Covid-19 zijn een aangrijpingspunt voor structurele gedragsverandering. Het zijn bepalende momenten en situaties die mensen en bedrijven tot andere keuzes brengen. Dat moet aansluiten op een continue basis die wordt gelegd met mobiliteitsmanagement met bijvoorbeeld werkgevers en logistieke bedrijven.

#### **Groeipad 2022-2024**

De basis van het groeipad volgt uit de ervaringen die bij de VO en BH&R zijn opgedaan. In het groeipad voor gedragsbeïnvloeding onderscheiden we meerdere aspecten:

- Uniformering van de aanpakken en instrumenten tussen de gebieden (leren van elkaar), rekening houdend met de eigenheid van de regio's
- Opschaling vanuit projectgebonden mobiliteitsmanagement naar gebiedsgericht mobiliteitsmanagement (pluspakket)
- Verbinding van mobiliteitsmanagement met verkeersmanagement
- Ontwikkeling van ZHB tot hét platform van Zuid-Holland voor kennis op het gebied van beïnvloeding mobiliteitskeuzegedrag. Daarvoor bouwen we communities met collega's van de moederorganisaties rond inhoudelijke thema's
- Communicatie als zelfstandige effect-generator – ontwikkelen van instrumenten om de effecten hiervan te kunnen bepalen

#### 4.3 Propositie C: Werken via een gebiedsgerichte aanpak

##### **Wat is het beeld?**

Gebiedsgericht werken is een vaak gebruikte term maar laat zich niet eenvoudig definiëren. De kern van gebiedsgericht werken bestaat uit het werken aan een geografisch logisch samenhangende opgave. Soms is dit provinciegrens overschrijdend. "Logisch" kan bijvoorbeeld zijn in de aanpak van aansluitende of overlappende projecten, samenhangende thema's, zoals de bouwopgave en de logistieke consequenties die dat voor een gebied heeft of de bestuurlijke indeling en ambitie. Kern is het bieden van meerwaarde vanuit het perspectief van de reizigers en vervoerders/transporteurs in een gebied, uitstijgend boven de inzet voor individuele (hinder)projecten.

In de aanpak gaat het om het onderhouden van de relatie met de essentiële stakeholders, het actief bijdragen aan het verenigen van belangen en het onder de aandacht brengen van de wijze waarop ZHB vanuit haar reguliere en via een pluspakket hulp kan bieden. Dit geheel moet bijdragen aan een zo goed mogelijke samenhang tussen noodzakelijke en gewenste infrastructurele projecten (alle modaliteiten), duurzame gebiedsontwikkelingen, leefbaarheid en een gezonde economische ontwikkeling.

### **Wat is het perspectief?**

Gebiedsgericht werken is niet nieuw. Zowel de VO als BH&R zetten dit instrument al in verschillende vormen in. Zo zijn er gebiedsregisseurs die zich richten op een bepaalde regio. En vanuit Bereik! is er sinds jaar en dag een jarenlange, gebiedsgerichte afstemming georganiseerd in zogeheten RAO's alsook in het zogeheten G5 verband (overleg van de 5 grootste infrabeheerders). Er is sprake van een ingeregelde werkwijze waarbij rollen en verantwoordelijkheden vergaand zijn uitgekristalliseerd. Ook Rijkswaterstaat kent een gebiedsgerichte werkwijze, bijvoorbeeld wat betreft omgevingsmanagement. Men heeft gebieden bepaald en is een uitwerking daarvan aan het opzetten. Dit met als kern dat de contacten en de werkzaamheden in het gebied gecoördineerd en onderhouden worden, er oog is voor de verschillende belangen en de inzet in het gebied vormgegeven en gestuurd wordt. En vanuit de Provincie Zuid-Holland bestaat het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Beraad (PVVB) waarin de portefeuillehouders verkeer en vervoer vanuit een bepaalde regio bestuurlijk vertegenwoordigd zijn.

De kern van gebiedsgericht werken zit hem niet in de structuur. Natuurlijk moet die zoveel mogelijk eenduidig en uitlegbaar zijn. Maar elke indeling roept discussie op, gaat mank vanuit een ander perspectief of is minder logisch in het licht van bepaalde ontwikkelingen. Naast een stabiele indeling die aansluit bij de bestaande werkelijkheid komt het vooral neer op en dynamische invulling van het begrip gebiedsgericht werken. In de kern gaat het om opgavegericht werken waarbij in die opgave verschillende projecten samenkomen. Het gaat om houding en gedrag van de mensen die bij ZHB het werk doen. Het gaat om een ervaren en gevoelde nabijheid zodat alle regio's in Zuid-Holland weten wat ze aan ZHB hebben, de organisatie en het aanbod kennen. Er is werk aan de winkel om dat te bereiken, binnen de capaciteit en middelen die er zijn.

Door de werelden van verkeersmanagement, programmering en mobiliteitsmanagement bij elkaar te gaan brengen, ontstaat ook de noodzaak en kans om een volgende stap te zetten in het gebiedsgericht werken. We bouwen voort op bestaande ervaringen maar zullen ook stappen zetten om te harmoniseren waar dat kan. Dit wordt nader uitgewerkt.

### **Wat gaat ZHB hierin betekenen?**

ZHB onderscheidt vijf kerngebieden waarop we het aanbod en de werkwijze zullen richten. Met deze indeling sluiten we aan bij de samenhang van de inhoudelijke problematiek, borduren we voort op de bestaande netwerken, en zijn de gebieden qua omvang niet te groot én niet te klein. Het voorstel is om voorlopig (!) uit te gaan van de volgende gebieden:

Haaglanden + Rijnland Rotterdam (incl. Lansingerland) Drechtsteden (incl. Alblasserwaard en de BAR-gemeenten) Voorne Putten/Haven + Hoeksche Waard + Goeree-Overflakkee Midden-Holland + Krimpenerwaard
---

Het basisaanbod zal in overleg met alle gebieden verder gestalte moeten krijgen. Daarnaast is het de ambitie om in twee gebieden stappen te zetten in het gebiedsgericht werken. Niet alles kan in één keer, de ontwikkeling zal stap voor stap moeten gaan. De keuze welke gebieden dit zijn en hoe we daarin de doorontwikkeling gaan oppakken, wordt in samenspraak met de partners gemaakt.

Bij gebiedswerken onderscheiden we een provincie-brede basisaanpak passend bij de beoogde te hanteren regio-indeling en een pluspakket passend bij een specifieke opgave voor een nader te definiëren gebied. Een pluspakket is daarmee maatwerk en alleen mogelijk met een specifieke opdracht en financiering. Bij het pluspakket hoort ook het inzichtelijk maken van het gebied waarbinnen de inzet van ZHB bij grote infrastructurele werkzaamheden effect zal hebben en op basis hiervan met de belangrijkste publieke opdrachtgevers en publieke en private stakeholders afspraken te maken over inzet en/of kosten en baten.

Een belangrijk uitgangspunt voor de ZHB-aanpak is dat de aanbods- (propositie A) en vraagzijde (propositie B) in de gebieden worden verbonden. Vanuit de programmeringskelpunten, volgen bepaalde gebieden waar een noodzaak en daarmee aangrijpingspunt voor gedragsverandering en verkeersleiding zit. Dit zijn communicerende vaten.

Samen met de moederorganisaties wil ZHB in 2022 tot een gedragen gebiedsgerichte werkwijze komen. Het gaat hierbij niet om het trekken van lijnen op de kaart (er zijn al meerdere gebiedsindelingen), maar des te meer om het samen optrekken, het voeren van regie in bepaalde gebieden en het laten stromen van kennis. Dat is wat ZHB wil toevoegen.

#### **Groeipad 2022-2024**

Het gebiedsgerichte werken wil ZHB gaan opbouwen in nauwe samenwerking met de moederorganisaties en andere betrokken partners. De start maken we in 2022 in de vijf benoemde gebieden. Voortbouwend op de reeds bestaande samenwerking, en doorbouwend naar een herkenbare provincie-brede wijze van gebiedsgericht samenwerken. Voortkomend uit de opgave (bijv. inzichten die uit de meerjarige programmering volgen) wordt via pluspakketten het gebiedsgerichte werken verder uitgebouwd in de jaren 2023-2024.

#### 4.4 Propositie D: Naar een “data-driven” organisatie

##### **Wat is het beeld?**

Data, digitaliseren, smart mobility, het zijn termen die al lang niet meer nieuw zijn in de mobiliteitswereld. Data zijn cruciaal voor inhoudelijke onderbouwing van onze werkzaamheden, maar zijn ook absoluut onmisbaar in de doorontwikkeling en digitalisering in het kader van smart mobility. In het hier en nu (en de afgelopen jaren) hebben onder meer Bereik!, maar ook het Regionale Data Team en het Data Lab (Verkeersonderneming) al prima stappen gezet in gebruik, doorleveren en analyseren van data. Het is een veld dat zich blijft ontwikkelen, wat maakt dat ZHB dit expliciet benoemt als propositie. Buiten onze regio zijn ook tal van ervaringen in dit veld. Denk bijvoorbeeld aan de investeringen die vanuit Smartwayz zijn gedaan. Steeds moeten we daarbij in het oog houden dat we ons niet verliezen in data. Het gaat om de betekenis die we eraan toekennen en de handelingen die we erop baseren. Het gaat om inzicht en actie. Ook moeten we oog blijven houden voor de context en werkelijkheid achter de data, en met name de menselijke maat die daarbij leidend moet zijn.

Het data-speelveld kent verschillende soorten data:

1. Landelijk generieke en uniforme data van overheden en wegbeheerders
2. Generieke data (open-source aangeboden) van andere (markt)partijen
3. Locatie- en tijd-specifieke projectdata

#### Ad 1) Landelijk generieke data

Wegbeheerders e.a. werken met de data top 15 aan het professionaliseren van inwinning, validatie, vastlegging en deling van verkeersdata. De data top 15 richt zich op het structureel vastleggen en centraal ontsluiten van diverse soorten gegevens, zodat deze voor diverse doeleinden beschikbaar komen. Veel van deze data komen van wegbeheerders, en in toenemende mate van private partijen. Dit vraagt van wegbeheerders een stap om data inwinning structureel in eigen organisatie in te bedden, op (juridisch) verantwoorde wijze te borgen, te continueren en actueel te houden. Het Regionaal Data Team is in het leven geroepen om dit proces bij wegbeheerders te stimuleren en faciliteren.

De grotere wegbeheerders hebben inmiddels de eerste stappen in deze ontwikkeling gezet, bij de kleinere wegbeheerders is het beeld nog wisselend. De nationaal afgesproken Data Top 15 heeft tot doel dat alle wegbeheerders in 2023 hun data op orde hebben.

Door de betreffende gegevens centraal en uniform beschikbaar te stellen kunnen ze worden gebruikt door wegbeheerders, serviceproviders, kennisinstituten en dienstenleveranciers. Er ontstaat hierdoor uniformiteit in basisdata, die tegen lagere kosten kunnen komen dan wanneer partijen de data zelf (moeten) verzamelen. Het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) maar ook impulsprogramma's zoals Beter Benutten (waaronder Talking Traffic) hebben deze ontwikkeling zowel financieel als procesmatig ondersteund. Het gebruik van deze data kent vele doeleinden: monitoring, evaluaties, analyses, communicatie, afstemming van plannings, operationeel verkeersmanagement, etc, etc. Met dit als aanleiding zorgt de data top 15 ervoor dat er betere analyses kunnen plaatsvinden en er betere reis/verkeersinformatie kan worden aangeboden.

#### Data van derden

Afgelopen decennium heeft zich naast de door de overheden beschikbaar gestelde data een grote markt ontwikkeld op gebied van informatievoorziening. Deze komt van marktpartijen (service providers) via social media (vóór de verplaatsing) en in-car systemen (tijdens de verplaatsing) bij de individuele gebruikers. Sommige van deze diensten

De service-providers baseren zich deels op openbare data onder meer van het NDW. Anderzijds hebben zij hun eigen inwinsystemen en algoritmes, waarmee zij verkeersbeelden vast kunnen stellen. ZHB is in de data top 15 via het NDW voor een deel leverancier van data. Anderzijds is Zuid-Holland Bereikbaar gebruiker van data van social media of serviceproviders. Een voorbeeld hiervan zijn bijvoorbeeld verstoringen en incidenten. Deze worden door serviceproviders en in social media soms eerder geconstateerd dan door wegbeheerders.

#### Locatie- en Projectspecifieke informatie

In het mobiliteitsmanagement hebben de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden & Rijnland in werkgevers-, werknemers-, bewonersbenaderingen e.a. de nodige inventarisaties en analyses verricht, waarmee ervaring is opgedaan met het inwinnen en analyseren van tal van databronnen. Met de inzichten die dit heeft opgeleverd zijn mobiliteitsmaatregelen beter en gericht gepland en uitgevoerd.

### **Wat is het perspectief?**

Bovenstaand beeld vertelt echter niet het hele verhaal. Er is zeker doorontwikkeling nodig. De Zuid-Hollandse bereikbaarheidsopgave is het komende decennium eenvoudigweg té groot om de mogelijkheden niet te willen benutten. Zowel - en ieder op zijn eigen manier - voor de huidige werkzaamheden rondom de aanbod- als vraagzijde van mobiliteit (zie proposities A, B en C).

Verder bieden data ook nieuwe mogelijkheden voor de M&E van het programma ZHB op zichzelf en het totaalbeeld van de ontwikkeling in de bereikbaarheid op regionaal niveau. We gaan werken aan een Bereikbaarheidsmonitor voor Zuid-Holland: samenhangend, multimodaal, toekomstgericht, en modern opgezet, met relevante informatie voor de sturende partners. Daarbij bouwen we verder op wat er al is, brengen we samen wat samengebracht moet worden, en ontwikkelen we wat er nog niet is maar wel gewenst wordt.

### **Wat gaat ZHB hier verder in betekenen?**

ZHB heeft als kennisintensieve organisatie groot belang bij betrouwbare en actuele data. Niet alleen verkeerskundige maar ook andere data (vb. in-car data of data vanuit heel andere domeinen). Vanuit dat belang zal ZHB regionale partners stimuleren om werk te maken van de digitaliseringsopgave. Alleen waar in het eigen primaire proces van gedragsbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement en afgestemd programmeren/verkeersmanagement data worden gegenereerd is ZHB als eigenaar van de gegevens verantwoordelijk voor de levering en betrouwbaarheid. Daarnaast kan in enkele gevallen data uit andere bron worden getoetst en gevalideerd bij toepassing van deze gegevens in het primaire proces van ZHB.

Het aanbod dat ZHB doet is meerledig:

- 1) *Doorontwikkeling van RegioRegie/programmering en de Regiodesk* (zie propositie A)
- 2) *Data-driven gebiedsaanpak*

Data is een onmisbare grondstof voor gebiedsgericht werken. ZHB wil de mogelijkheden bieden om hierin te blijven innoveren. In het bijzonder op het gebied van mobiliteitsmanagement.

- 3) *Regionaal Data Team*

Het Regionaal Data Team is een bestaand team van experts dat wegbeheerders ondersteunt bij het ontsluiten van de data top-15. Alle wegbeheerders hebben de verantwoordelijkheid om de eigen data top-15 op orde te brengen; het RDT faciliteert en stimuleert door het ter beschikking stellen van bijvoorbeeld handleidingen en expertise.

- 4) *Generieke landelijke ontwikkeling*

In het kader van Smart Mobility zijn er diverse initiatieven en projecten, die zich afspelen op korte tot lange termijn. Voorbeelden hiervan zijn de uitrol van iVRI's, de transitie van informatie - voorziening van wegwantsystemen (DRIP's) naar in-car (digitalisering regelscenario's, doorzetten van ingezette regelscenario's naar serviceproviders) het verkennen van mogelijke win-win-situaties tussen serviceproviders en wegbeheerders, de doorontwikkeling van connected en

zelfrijdende voertuigen. Waar dit samen valt met het belang van ZHB, haakt ZHB aan bij deze landelijke ontwikkelingen door het op de hoogte blijven van deze ontwikkelingen, actief inbreng te leveren vanuit regionale kennis, ervaring en belang of door uitvoering van (proef)projecten (door en/of samen met wegbeheerders in ZH).

#### 5) *Ontwikkeling tools, werkwijzen en –processen*

In de projecten en werkzaamheden van ZHB ontwikkelt ZHB-werkwijzen, -processen en tools, die breder inzetbaar en bruikbaar zijn dan alleen in de specifieke situatie waarvoor deze zijn gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn: Tools als mobiliteitsscan (via postcodes), slimme reisapps, MaaS stimulering. Ook (onderdelen van) projecten en inrichting van werkprocessen vallen hieronder.

#### 6) *Van Mobiliteit naar duurzaamheid*

Veel van de data, die nu worden gebruikt zijn gericht en gebaseerd op verplaatsen, op verkeer en vervoer. De toenemende vraag naar verduurzaming en het streven om dit onderwerp op te nemen in de werkprocessen van ZHB leidt tot een nieuwe informatiebehoefte aan gegevens betreffende de leefbaarheid en omgeving. ZHB gaat op zoek naar goede, betrouwbare en bruikbare bronnen.

#### 7) *Ontwikkeling van de technische en marktomgeving*

De huidige vormen van Gedragsbeïnvloeding en Systeemoptimalisatie zijn nog sterk gedreven door overheidsmaatregelen. De private sector biedt in toenemende mate vergelijkbare diensten aan, die in het verlengde liggen van de publieke inspanningen.

### **Groei-pad 2022-2024**

Voorgaande elementen zijn niet uitputtend maar geven kleur aan de diensten die ZHB wil leveren en de groeiagenda die daarin ligt. Met het beeld van nu. Het is een gegeven dat deze wereld zich in rap tempo zal blijven ontwikkelen. Zeker in de grote landelijke of Europese ontwikkelingen zal ZHB samen met de partners moeten meebewegen. Het aanbod van ZHB is om in die ontwikkelagenda met wegbeheerders mee te denken.

ZHB kiest in de basis voor een faciliterende, reflecterende en stimulerende rol. Nadrukkelijk zonder verantwoordelijkheden van de moederorganisaties over te nemen. Maar waar nodig zal ZHB binnen de mogelijkheden die zij heeft, ook signaleren, agenderen en waar nodig confronteren en escaleren. Alles vanuit de gedeelde ambitie om Zuid-Holland bereikbaar te houden.

## 4.5 **Propositie E: Bijdragen aan een ‘next-level’ regionale samenwerking**

### **Wat is het Beeld?**

De samenwerking in Zuid-Holland heeft de afgelopen jaren tot mooie resultaten geleid. Bijvoorbeeld middels impulsprogramma's als Beter Benutten en de Korte Termijn Aanpak. Met het programma MOVE is de belangrijke brug tussen verstedelijking en mobiliteit geslagen. Ook kan worden gedacht aan de afgesproken ambitie en ontwikkeling vanuit de grote wegbeheerders om te komen tot een virtuele verkeerscentrale met 4 taakvolwassen VM-desks en een coördinerende Regiodesk. Met samenhangende werkprocessen, afspraken en gekoppelde systemen.

Tegelijkertijd is er nog werk te doen. Recente casuïstiek als de Haringvlietbrug<sup>1</sup> en A12<sup>2</sup> laat zien dat de ambtelijke en bestuurlijke samenwerking binnen de regio beter moet. Tussen de partners, maar soms ook binnen de afzonderlijke organisaties. Nog te vaak verrassen partners elkaar door autonome keuzes, ieder vanuit een eigen perspectief dan wel belang. Het blijkt niet vanzelfsprekend dat lastige en gevoelige keuzes (bijvoorbeeld een tijdelijke afsluiting of snelheidsverlaging) vroegtijdig in vertrouwen worden besproken met stakeholders, publiek én privaat. Met als gevolg 'gedoe', waarbij het in de media 'ieder voor zich' is. Uiteindelijk helpt dit niet bij een eerlijk, sterk en duidelijk verhaal naar de eindgebruikers. En niet onbelangrijk: het schaadt de reputatie van betrokken organisaties.

De bestuurlijke partners onderkennen dat sterke regionale samenwerking een voorwaarde is om de inhoudelijke opgave (acceptabele hinder, mobiliteitstransitie) te kunnen realiseren. En dat recente ervaringen laten zien dat deze in Zuid-Holland beter moet. Het is de ambitie van Zuid-Holland Bereikbaar om de moederorganisaties te helpen groeien in de samenwerking. Daarom maakt dit prominent onderdeel uit van de Samenwerkingsovereenkomst.

### **Wat is het perspectief?**

Tegen de achtergrond van de forse bouwopgave (VenR, stedelijke ontwikkeling) is het zaak om bovenstaand beeld te keren. De samenwerking binnen Zuid-Holland Bereikbaar kan daarbij helpen door te werken aan transparantie, het open gesprek en een nieuwe organisatie-overstijgende samenwerkingsgerichte manier van werken. ZHB faciliteert het werken in vertrouwen, door elkaar te kennen, kennis uit te wisselen en te werken vanuit een gedeelde opgave. In goed Nederlands: next level samenwerking. Het perspectief is dat ZHB een de komende jaren in stapjes een opwaartse spiraal inzet.

Gezien de omvang van de huidige en toekomstige bouw- en VenR opgaven lijkt het onvermijdelijk dat er de komende jaren vaker situaties zoals de Haringvlietbrug en A12 zullen voorvallen, niet alleen op de rijksinfrastructuur. Dit ondanks alle inzet en het vakmanschap dat in de procesbeheersing rondom aanleg, onderhoud en assetmanagement wordt gestopt. Geconstateerd moet worden dat de huidige samenwerking binnen de regio Zuid-Holland nog niet robuust genoeg is om dergelijke situaties met elkaar goed te managen.

### **Wat biedt ZHB aan?**

Niet enkel het inhoudelijke werkprogramma, maar juist ook de stijl en aanpak van de ZHB collega's - samen met de moederorganisaties - worden bepalend voor het succes. Wat biedt ZHB aan?

#### **1. 'Leren & ontwikkelen'**

Terugblikken, ervaringen delen, evalueren en vertalen naar werkafspraken wordt deel van de core-business van ZHB. De nieuwe organisatie biedt een platform voor (soms vertrouwelijke) gesprekken tussen de betrokken partijen, neutraal en verbinden (kernwaarden). Samenwerking wordt onderdeel van het ZHB-groeipad, vormt onderdeel van de tussenevaluatie in 2024 en wordt een vertrouwd onderwerp van gesprek in de relaties met de stakeholders.

#### **2. Via de inhoud de samenwerking op- en uitbouwen**



De programmalijnen (hoofdstuk 4) zijn leidend in de inhoudelijke activiteiten van ZHB. De werkwijze wordt ontwikkeld vanuit de inhoud, maar ook vanuit de ambitie om beter samen te werken. Dat betekent bijvoorbeeld dat gebiedsgericht werken een belangrijke pilaar in de werkwijze wordt. Geborgd op alle niveaus van de organisatie. Zo zullen de MT leden ieder een gebiedsportefeuille gaan beheren, om ook op die manier goed verbonden te zijn met de lokale en regionale opgaven.

### 3. Investeren in het netwerk

Het succes van ZHB valt of staat met een sterk netwerk van professionals. Vanuit de overheid, maar zeker ook vanuit het bedrijfsleven en kennisinstellingen. Het stakeholdermanagement zal bijzondere aandacht krijgen in de doorontwikkeling van het werkplan. Via de inhoud én de sociale invalshoek.

### 4. Een ondersteunende rol bij onvoorziene hinder

Bij onvoorziene en ongeplande hinder kan ZHB als neutraal platform de samenwerking faciliteren. Gevraagd, en vanuit overzicht, kennis en positie. En wel:

#### - *Vooraf*

Door bij de overleggen over de meerjarige planning en analyse (MJPA) rapporten niet alleen aandacht te besteden aan hinderafstemming maar ook aan de hardheid van de planning en aan de risico's op verandering van de planning (bijvoorbeeld als gevolg van technische inspecties). De inzichten daarover zullen helderder worden naarmate de plantermijn korter wordt. Daarbij hoort ook dat gezamenlijk wordt nagedacht over 'what if' scenario's.

#### - *Tijdens (korte termijn aanpak)*

Door een verbindende rol bij dergelijke hinder te spelen. Dit is geen gemakkelijke rol, maar wel een nodige. De concrete manier waarop dat vorm kan krijgen is ZHB enkele ambtelijke/bestuurlijke zwaargewichten aan ZHB te binden, die bij 'brand' direct in kunnen stappen en een coördinerende en waar nodig bemiddelende rol op zich nemen.

#### - *Erna (lerende aanpak langere termijn)*

Door gezamenlijk (!) te leren van en reflecteren op het gebeurde. En de moederorganisaties en andere betrokkenen een constructieve spiegel voor te houden. Met als doel lessen te trekken uit het verleden en de samenwerking te versterken.

## **Groeipad 2022-2024**

Sleutels voor een bescheiden maar onderscheiden bijdrage vanuit ZHB zijn: 1) expliciete steun vanuit de moederorganisaties voor deze rol, en 2) het aantrekken/selecteren van een select gezelschap aan gekwalificeerde en geaccepteerde zwaargewichten. De resultaten van de inzet van ZHB op de samenwerking moeten bewijzen of de inzet nut heeft en gewaardeerd wordt. Op basis van bewezen diensten kan al dan niet worden opgeschaald.

## 4.6 Propositie F: Verbinden met buurregio's en landelijke ontwikkelingen

### **Wat is het beeld?**

In 2022 start ZHB. De focus is op Zuid-Holland. Maar niet in isolement. De afgelopen jaren zijn in nabije regio's vergelijkbare samenwerkingen gestart. Denk bijvoorbeeld aan Smartwayz in Noord-Brabant of Breikers in de metropoolregio Amsterdam. Veelal met een net weer iets andere invalshoek/opdracht, governance of financiering maar wel degelijk ook met belangrijke overeenkomsten. De aanleiding is immers overal hetzelfde. Derhalve kunnen we van elkaar leren en is samenwerking op grensoverschrijdende knelpunten (denk aan corridors) geboden. Toch is het beeld dat dit nog te beperkt of te laat gebeurt.

Op het niveau van maatregelen bij geplande én ongeplande hinder is het duidelijk dat het verkeer, en daarmee de belanghebbenden, niet ophoudt bij de provinciegrens. Infrabeheerders zijn dan ook gewend om over de grens te kijken en samen te werken. Toch gaat dit niet altijd goed. Zeker bij ongeplande hinder is de druk hoog, de tijd krap, en de interne organisatiecomplexiteit hoog. Het gevolg hiervan is dat het samen optrekken met de burens onder druk komt te staan.

### **Wat is het perspectief?**

ZHB wil zijn steentje bijdragen aan het versterken van de samenwerking met onze buurregio's. Zowel op programmaniveau (de samenwerking als zodanig), als ook maatregelenniveau. Ook hierbij nadrukkelijk zonder verantwoordelijkheden en taken van de infrabeheerders over te nemen, tenzij dit wordt gevraagd en binnen de scope van ZHB valt; denk daarbij aan flankerende hindermaatregelen, passend bij de wenselijke mobiliteitstransitie.

### **Wat kan ZHB betekenen?**

ZHB is zich bewust van de noodzaak om in verbinding te staan met de buurregio's. Op beide niveaus: de samenwerking als zodanig (programmaniveau) én de concrete maatregelen en activiteiten (gebieds- en projectniveau). Zowel om van hun ervaringen te leren, én de Zuid-Hollandse ervaringen op onze beurt met hen te delen.

Leren en ontwikkelen komt in de genen van ZHB. Voorstel dat ZHB doet is om met hulp van de landelijk opererende moederorganisaties (RWS, Prorail), te verkennen hoe de betrokken partners beter kunnen worden in het smeden van samenwerkingsverbanden als ZHB, en in een breder perspectief alliantievorming. Zo heeft RWS/NOVA tal van samenwerkingen in zijn portfolio. ZHB wil de ervaringen in Zuid-Holland in onder meer dat netwerk delen, en andersom ervaringen uit andere regio's en samenwerkingsverbanden benutten voor ZHB.

Het is onze overtuiging dat het succes van dergelijke samenwerking in belangrijke mate te maken heeft met persoonlijke netwerken en houding/stijl. Competenties zoals samenwerken, breed willen en kunnen kijken, een netwerk op en uit kunnen bouwen zijn essentieel voor een succesvol ZHB. In de bemensing van het toekomstige ZHB-team wordt dit dan ook meegewogen.

### **Groeipad 2022-2024**

De snelheid waarmee de samenwerking met de buurregio's vorm krijgt is lastig in te schatten. De eerste aandacht richt zich in 2022 op de op- en ombouw van de organisatie en te leveren diensten/activiteiten. De verbinding met de 'burens' zal primair via het inhoudelijke werk lopen, en situaties die daarin gaan voorvallen.



## 5. Aanpak & werkwijze

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de volgende onderwerpen: de beoogde gebiedsgerichte aanpak, het stakeholdermanagement, communicatie (corporate), organisatiestructuur, mensen en middelen. Ook komt het belang van monitoring & evaluatie aan bod. Werken aan de bereikbaarheid van de regio veronderstelt en duidelijk beeld van de situatie en de opgaven.

### 5.1 Gebiedsgerichte aanpak

De werkwijze is – volgend uit propositie C - geschoeid op een gebiedsgericht leest, die geborgd is in het managementteam. Dit betekent dat ZHB werkt aan een basisaanpak en –aanwezigheid in het kader van de (voorlopige) indeling in vijf gebieden in Zuid-Holland, en daarnaast in een select aantal gebieden een pluspakket aanbiedt.

Aangezien we nog moeten leren wat in een dergelijk complex en bewegend speelveld onze rol en toegevoegde waarde zijn en hoe dit in samenhang met alle andere spelers en activiteiten tot een efficiëntere en effectieve aanpak kan leiden, willen we tot een gedefinieerde aanpak komen op basis van de huidige inzichten, een bijpassende Monitoring & Evaluatie (M&E) set inrichten, periodiek in- en extern evalueren en op basis daarvan onze aanpak stap voor stap optimaliseren. Dit moet stap voor stap leiden tot een consistente en herkenbare rol en standaard werkwijze voor gebiedsaanpakken door ZHB en een uitvoeringspakket wat aangepast kan worden op basis van de unieke kenmerken van het gedefinieerde gebied en de bijbehorende opgave. Dit is een groeiproces van jaren. Vanuit deze zich ontwikkelende aanpak kunnen we op enig termijn nieuwe en steeds wisselende gebieden professionele en praktische hulp bieden.

Voor een effectieve werkwijze is het essentieel dat de mensen van ZHB de gebieden kennen: de overheden en bedrijven, de opgaven die er spelen, het netwerk dat relevant is. Nabijheid is daarbij een sleutelwoord, zowel in woord als in daad. ZHB is een gewilde, nabije partner voor de gebieden in Zuid-Holland.

### 5.2 Projectportfolio (indicatief)

Zuid-Holland Bereikbaar gaat van start met een vast exploitatie en een werkbudget (zie paragraaf 5.8) waaruit de proposities zoals beschreven in hoofdstuk 4, de eerste jaren (2022-204) in belangrijke mate uit zullen moeten worden gefinancierd. Tegelijk is er de opdracht om in toenemende mate opgavegericht te gaan werken. Vanuit de bestaande drie samenwerkingsverbanden valt een eerste beeld te geven waar ZHB zich in 2022 in elk geval op zal richten. Onderstaand is deze voorlopige projectportfolio in beeld gebracht, met daarbij een verwijzing naar de huidige organisatie en wie de opdrachtgever van het werk is.

<b>Doorlopende projecten 2022</b>	<b>Opdrachtgever</b>	<b>Thans onderhanden in</b>
Utrechtse Baan	Den Haag	BH&R
A4 File aanpak	RWS	BH&R
A16 Van Brieneoordbrug	RWS	Verkeersonderneming
MaaS Pilot RTHA	MtZR	Verkeersonderneming
Grote Kruising Krimpenerwaard	IenW, MRDH, PZH	Verkeersonderneming
KTMA A15 (fase b)	IenW, PZH	Verkeersonderneming

Renovatie Eerste Heine Noord Tunnel	RWS	Verkeersonderneming
Voorne Putten Haven	IenW, MRDH, PZH, gemeente	Verkeersonderneming
Werkgeversaanpak Klimaatagenda Rotterdam	Gemeente	Verkeersonderneming

Op dit moment lopen gesprekken – zoveel als mogelijk reeds in het perspectief van Zuid-Holland Bereikbaar – voor een rol bij de volgende programma's c.q. projecten: Papendrechtse Brug (PZH), Programma Tunnels Zuid-Holland (Rijkswaterstaat).

### 5.3 Governance

De governance (sturing) van ZHB is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK ZHB). Op die basis wordt de organisatie en sturing verder ingevuld en praktisch vormgegeven. Om ZHB samen verder op te kunnen bouwen, zijn regie, frequente afstemming en effectieve lijnen tussen het ambtelijke en bestuurlijke (top)management en ZHB nodig. De essentie van de ZHB governance is eenvoudig en valt conform de SOK uiteen in:

- Een stuurgroep waar de bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt, die fungeert als opdrachtgever en waar de aansturing vanuit de samenwerkende organisaties is geborgd;
- Een ambtelijke regiegroep die fungeert als voorportaal voor de stuurgroep en als gremium waar ook onderliggende besluiten kunnen worden afgestemd en afgevangen;
- Een accounthouderoverleg dat de 'dagelijkse' afstemming borgt. De leden zijn points-of-contact, liaisons tussen partners/ZHB.

Verder is er een informeel directeurennetwerk dat behulpzaam kan zijn bij eventuele escalatie en dienst als plek voor strategische oriëntatie en inspiratie voor de agenda van ZHB.

Uiteraard zijn er bestaande gremia en overleggen vanuit Bereik!, de verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden & Rijnland. De migratie daarvan naar de nieuwe organisatie verdient nog nadere uitwerking. Het kan zijn dat een bestaand overleg dat zich richt op een van de werkprocessen van ZHB bij voorkeur toch blijft bestaan. Tegelijk geldt dat we harmoniseren waar mogelijk.

### 5.4 Omgeving

Belanghebbenden van ZHB zijn uiteindelijk de daadwerkelijke gebruikers van de Zuid-Hollandse infrastructuur: reizigers en bedrijven, veelal georganiseerd in belangengroepen, vertegenwoordigd door koepelorganisaties. Daar horen bijvoorbeeld ook organisatoren van evenementen (grote publiekstrekkingen zoals concerten en sportwedstrijden), onderwijs- en kennisinstellingen bij. Verder zijn (naast de moederorganisaties) ook andere overheden belanghebbenden van het werk van ZHB. Denk daarbij met name aan de vier veiligheidsregio's en zo'n 60 regionale wegbeheerders, waaronder ook de waterschappen. In breder perspectief gaat het in feite om de infrabeheerders (weg, spoor, water).

Prioriteit voor 2022 is om een sterk basisnetwerk met publieke en private relaties op te bouwen, voortbouwend op de door de VO, BH&R en Bereik! opgebouwde relaties, en in lijn met het gebiedsgericht werken. Naast de formele contacten investeert ZHB juist ook in een informeel netwerk: samenwerking vraagt meer dan het delen van inhoud en standpunten, het vraagt ook een investering in elkaar, in de mensen die het werk doen. ZHB heeft de ambitie een krachtige community op te bouwen, publiek & privaat, een community waar je bij wilt horen.

ZHB gaat zich op twee niveaus met belanghebbenden verbinden:

#### Programmaniveau

Dit niveau zien we als strategisch relatiebeheer en kent een provincie-brede oriëntatie. Denk aan het onderhouden van relaties met koepelorganisaties, belangenverenigingen, het ministerie van IenW en samenwerkingsverbanden in naastgelegen regio's. Op programmaniveau zullen ook de relaties worden onderhouden met landelijke en lokale media. Concreet gaat het onder meer om organisaties als VNO-NCW West, MKB-Nederland, Deltalinqs, Evofenedex, ANWB, Fietsersbond, TLN, Rover, etc. Maar bijvoorbeeld ook om smaakmakende bedrijven die provincie-breed zichtbaar zijn. Denk daarnaast ook aan relaties met kennisinstellingen/wetenschap die in een breder perspectief bijdragen aan de opgaven van ZHB. Dit niveau van stakeholdermanagement vindt plaats onder directe verantwoordelijkheid van het MT ZHB. Najaar 2021/voorjaar 2022 wordt gestart met het op- en ombouwen van bestaande 'tafels' en gremia naar een nieuwe ZHB-werkwijze, die past bij de opdracht, scope en identiteit van ZHB in het hier en nu, én anticipeert op de gedefinieerde groeipaden.

#### Gebiedsniveau

Dit niveau zien we als tactisch relatiebeheer. Ambitie is om in de hele provincie op een uniforme en herkenbare wijze zichtbaar te zijn ('bekend', 'herkend', 'erkend'). Dat vraagt een basisniveau aan *relatiebeheer* in de gebieden, en daarmee te werken aan verbinding, elkaar kennen en begrijpen. Gericht op zowel de publieke als private belanghebbenden. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op bestaande gebiedsindelingen en al aanwezige platforms. Waar nuttig/nodig vullen we deze aan door het faciliteren van gebiedstafels waar publieke en private partijen elkaar informeel ontmoeten rond het thema mobiliteit. Bijvoorbeeld op een wijze zoals nu al in Drechtsteden gebeurt. De crux wordt het ontwikkelen van een voor ZHB herkenbare stijl en aanpak, wat bijdraagt aan het beeld van een samenhangende provincie-brede aanpak.

De ambitie om op deze wijze in heel de provincie aanwezig te zijn maakt onderdeel uit van het meerjarige groeipad. We starten in 2022 met het continueren en waar mogelijk uniformeren van de bestaande regionale netwerken van de drie bestaande samenwerkingsverbanden, en bouwen de basisaanwezigheid in de regio in stappen verder op.

Dit relatiemanagement vraagt om een regisseur op seniorniveau die regie in één of meerdere regio's voert. Hij/zij kent het gebied, is daar een bekend gezicht, en staat in verbinding met zowel publieke als private stakeholders. Hij/zij heeft overzicht over de lopende (en nieuwe) projecten. In enkele regio's bestaat deze rol al, in andere regio's niet. Desgewenst en in overleg met de partijen in het gebied kan ZHB een dergelijke rol gaan leveren. Uitgangspunt is dat deze regisseurs uit het exploitatiebudget ZHB worden gefinancierd, en daarmee een stabiele/continue aanwezigheid in de gebieden borgen. Essentieel in zijn/haar opdracht wordt om gebiedsgericht de verbinding tussen het VM en MM werk te gaan leggen, óók in het relatiemanagement. Dit betekent dat hij/zij op hoofdlijnen in beide inhoudelijke domeinen is ingevoerd. Op inhoud leunend op inhoudelijke specialisten. Specifieke aandacht krijgt de werkgeversaanpak (zie propositie D).

De aanwezigheid in de gebieden wordt op managementniveau binnen ZHB geborgd. Concreet betekent dit dat elk MT lid naast een inhoudelijke portefeuille ook een gebiedsportefeuille heeft. Het betreffende MT lid en de gebiedsregisseur vormen een tandem, gericht op een sterke verbinding tussen gebied en programma. De manier waarop dit vorm krijgt is maatwerk per gebied.

## 5.5 Communicatie

Gerichte, heldere communicatie is een succesfactor voor ZHB. Zeker in de gebieden en projecten, denk aan campagnes (Ways2go). Hier hebben VO en BH&R al jarenlange ervaring in. Continuïteit is hierbij essentieel. Succesvolle campagnes zullen in principe dan ook worden voortgezet. Verdere communicatieactiviteiten lopen primair via de projecten en het basispakket per gebied.

Wat in 2022 veel aandacht gaat vragen is de communicatie op programmaniveau. Hoe zorgen we dat ZHB als 'new kid on the block' smoel krijgt, vindbaar en herkenbaar is? Het afscheid nemen van de bestaande drie samenwerkingsverbanden, en het succesvol in gang brengen van ZHB vraagt naast inhoud en 'productie' dan ook een gedegen communicatiestrategie. De voorbereiding en uitwerking hiervan loopt reeds, als onderdeel van de transitie. Denk daarbij aan het opstellen van een krachtige kernboodschap, een helder message house en natuurlijk de nieuwe look & feel van ZHB. Dit wordt ingebed in een gerichte communicatiestrategie die vanaf de start van ZHB wordt uitgerold.

Ook hier zit de kracht in een sterke samenwerking met de moederorganisaties. Korte lijnen met woordvoerders en adviseurs zijn essentieel. ZHB faciliteert dit communicatienetwerk en voert regie op de ontwikkeling en uitvoering van de communicatiestrategie.

## 5.6 Organisatie, werkwijze en huisvesting

Zuid-Holland Bereikbaar wordt ingericht als een kleine, wendbare organisatie. Daarbij is gekozen voor een stichting (voortbouwend op de bestaande stichting van de Verkeersonderneming). Die vorm biedt goede mogelijkheden voor flexibel en snel handelen in combinatie met transparantie en een goed geborgde aansturing door alle moederorganisaties. In ZHB is een structurele 'vaste kern' die primair wordt bekostigd vanuit het exploitatiebudget voor een basale taakuitvoering, en een met de werkvoorraad meerjarig mee-ademende 'flexibele schil' die t/m de evaluatie in 2024 primair wordt gefinancierd vanuit het werkbudget. Er wordt de komende tijd hard gewerkt om meer op basis van infra- en bouwprojecten te worden gefinancierd. Het verder uitwerken en afspraken van deze vorm van projectgebonden financiering is onderdeel van het groeipad.

De structureel te bekostigen taken betreffen met name:

- alle activiteiten m.b.t. systeemoptimalisatie (In samenhang programmeren en verkeersmanagement) op systeem en gebiedsniveau;
- kaderstelling, instrumentontwikkeling en doorontwikkeling doelgroepenbenaderingen op het gebied van mobiliteitsmanagement en communicatie;
- ontwikkeling van een Zuid-Holland breed communicatieplatform, dat op maat in gebieden ingezet kan worden voor gebiedsgerichte (en projectmatige) publiekscommunicatie;
- coördinatie gebiedsaanpak met onder meer ondersteuning bij het ontwikkelen van een samenhangend pakket aan maatregelen per gebied, ondersteuning bij ontwikkelen en onderhouden publiek-privaat netwerk;
- versterken van de samenwerking en het lerend vermogen van de partners in het programma.

Op basis van bovenstaande structurele activiteiten en in lijn met het beschikbare exploitatiebudget van 4.3 mln. euro op jaarbasis kan de vaste kern bestaan uit circa 30-33 fte.

ZHB is van alle samenwerkende partners, werkt voor en met die partners, én met het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. De werkwijze is gericht op nabijheid bij de Zuid-Hollandse regio's. Zuid-Holland Bereikbaar wil een gekende en gewilde operationele samenwerkingsorganisatie zijn. Die ambitie vertaalt zich in een extern gerichte werkwijze, in combinatie met een cultuur van aanpakken. Zuid-Holland Bereikbaar werkt op basis van het jaarlijks, door de stuurgroep vastgestelde werkplan met doelen en middelen, maar kan zich ook flexibel richten op opgaven die vanuit de partijen en gebieden worden geformuleerd. Daarbij geldt de volgende prioritering:

1. Eerst projecten/programma's voor het collectief
2. Dan projecten voor delen van het collectief
3. Projecten voor individuele moeders
4. Projecten voor publieke derden partijen, zoals gemeenten

ZHB voert geen projecten uit in opdracht van vierde partijen en ook niet in opdracht van de private sector (waarmee wel heel intensief wordt samengewerkt). De projecten die ZHB realiseert, zijn 100% kostendekkend en staan administratief op zichzelf (geen administratieve kruissubsidies). ZHB is geen onderneming en er wordt geen 'winst' gemaakt op de projecten. Projecten worden robuust bemenst, dat wil zeggen: de inhoudelijke medewerkers zijn in de regel tenminste 20 uur per week aan de slag. Dat is ook vanuit administratieve kosten een belangrijk uitgangspunt. In het verlengde daarvan wordt als stelregel gehanteerd dat er geen projecten door ZHB worden gedaan die kleiner zijn dan 30-50K. Verkend wordt of er met een soort 'strippenkaartmodel' kan worden gewerkt voor het aanbieden van adviesdiensten aan de gebieden. Co-financieringsconstructies worden alleen aangegaan in (meerjarig) programmaverband.

ZHB verwerft – in aanvulling op het exploitatie- en werkbudget – concrete projecten bij de partnerorganisaties. De kosten van verwerving, het maken van een plan van aanpak e.d. worden óf gedekt uit een af te scheiden wervingsbudget en/of worden verhaald binnen het uit te voeren project. Uiteraard worden alle projecten altijd vooraf getoetst aan de missie en doelstellingen van de organisatie zoals vastgelegd in de SOK, Statuten en uitgewerkt in het Werkplan.

Drie bestaande organisaties worden samengevoegd. Dat heeft ook gevolgen voor de huisvesting. Uitgangspunten daarbij is het hybride werken en een moderne, efficiënte werkwijze. Uiteraard blijven de werkzaamheden en faciliteiten op de locatie Rhooon daar vanwege de aard van het werk, de opgebouwde samenwerking, maar ook investeringen in systemen/hardware die het onlogisch maken om dit te veranderen. Tegelijk zal voor de overige taken en activiteiten worden gezocht naar een centrale HUB ergens in Zuid-Holland met het oog op samenwerking, ontmoeting, creatieve sessies, facilitatie. De huisvesting wordt opgebouwd in 5 ringen: tijd- en plaats-onafhankelijk werken, 1 centrale HUB, aanlandplekken op andere locaties in de regio, VC Rhooon, flexibele schil.

## 5.7 Mensen en middelen

Als samenwerkingsorganisatie kan ZHB niet zonder mensen en middelen. De benodigde capaciteit krijgt concreet gestalte door middel van detacheringen van medewerkers vanuit de moederorganisaties. Dat is een garantie voor intensieve samenwerking. De stichting ZHB zal geen personeel in dienst hebben. Verder wordt gebruik gemaakt van een netwerk van marktpartijen die op basis van kennis en kunde worden ingeschakeld. Belangrijk is de notie dat er ook inzet is vanuit de staande organisaties van de moeders. Zoals dat nu met Bereik! ook is afgesproken en kwantitatief in beeld gebracht. Die inzet zal op verschillende niveaus geregeld moeten zijn.



De partijen die samenwerken in Zuid-Holland Bereikbaar spreken in de SOK af om deze samenwerking voor minimaal 10 jaar met elkaar aan te gaan. Het programma wordt gefinancierd langs drie lijnen:

#### Exploitatiebudget

Het exploitatiebudget is vastgesteld op 4.9 miljoen euro op jaarbasis. Hieruit worden vaste kosten betaald zoals personeel, huisvesting, systemen, faciliteiten, overhead. Het betreft met name: kosten programmamanagement- en bureau, personeel RegioRegie en RegioDesk, Programmering, Mobiliteitsmanagement.

#### Werkbudget (met name KTA-middelen)

Er is een werkbudget ter grootte van 2.3 miljoen euro op jaarbasis waarvan de partners hebben toegezegd dat dit t/m de evaluatie in 2024 beschikbaar is. Hieruit wordt met name de inzet naar de diverse regio's uit gefinancierd (basisaanpak 5 gebieden met diverse aanpakken) in combinatie met de doorontwikkeling van een pluspakket alsook monitoring en evaluatie.

#### Projectfinanciering (infra- en bouwprojecten, overige projecten)

De opdracht is om de komende jaren in toenemende mate project-gefinancierd te gaan werken. Dat versterkt de meerwaarde en binding, en is ook logisch en wenselijk vanuit de grote opgaven die op de regio afkomen. Tegelijk is de huidige situatie dat hierover nog weinig afspraken zijn gemaakt. Door het aanbod van ZHB meer te gaan binden aan de opgaven die er liggen, zullen er tegelijk meer robuuste afspraken nodig zijn in verband met de continuïteit van de organisatie. Projecten komen en gaan immers. Lastiger nog is dat er nu in veel gevallen geen heldere afspraken aan de voorkant zijn gemaakt bij het afbakenen en scopen van projecten over de inzet van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Dit moet in een tijdige fase van een project definiëring worden ingebracht en afgesproken teneinde in een later stadium veel, onnodige discussies en onduidelijkheid te voorkomen. Het gaat hier om duidelijke minder hinder afspraken bij de start van een project of programma. Naar de mate en het tempo waarin het gaat lukken om deze afspraken te maken, kan en zal ZHB zich nadrukkelijker gaan richten en baseren op deze financiering.

#### **Groeipad 2022-2024**

Op meerdere elementen hanteert ZHB een 'groeistrategie', zo ook rondom de bekostiging van het programma. Het werken met een (integraal) programmabudget, een totaalbudget voor het programma om alle activiteiten te bekostigen, is een gewenste stip op de horizon.

Bijdragen van partners, maar ook afdracht van percentages van projectkosten (nieuwbouw, beheer- en onderhoud en vervanging en renovatie) maken hier onderdeel van uit. Met toenemende projectfinanciering is het mogelijk om het werkbudget in omvang af te laten nemen. Maar of dit ook op deze manier gaat werken, moet nog blijken. En maakt logischerwijs dan ook deel uit van de evaluatie in 2024.

## Bijlage 1 - Beeld bestaande werkzaamheden Bereik!, VO en BH&R

### **BEREIK!**

In Zuid-Holland zijn er 60 verschillende wegbeheerders. Verkeershinder door drukte, incidenten en wegwerkzaamheden zijn grensoverschrijdend. Voor een goede bereikbaarheid is het dus noodzakelijk dat alle wegbeheerders goed met elkaar samenwerken.

BEREIK! is hét samenwerkingsplatform van Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeenten Rotterdam en Den Haag en Havenbedrijf Rotterdam voor regionale bereikbaarheidsvraagstukken. Met als doel Zuid-Holland bereikbaar te houden, nu en in de toekomst. Dat doen we op verschillende manieren.

Door middel van regionaal netwerkmanagement; het monitoren, informeren en sturen van het verkeer in de regio met behulp van slimme technieken (ITS). Denk bijvoorbeeld aan het openstellen van spitsstroken en het aangeven van reistijden en alternatieve routes op informatiepanelen. Op die manier benutten we het wegennet zo goed mogelijk en bereikt de weggebruiker zijn bestemming op een veilige manier zo snel mogelijk.

### **De Verkeersonderneming (VO)**

De VO werkt inmiddels 12,5 jaar aan het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit. De VO is begonnen toen de A15 naar de Rotterdamse haven op de schop ging. Later is het werken verbreed naar de groot Rotterdamse en Drechtse regio. Daarbij is de focus op de reiziger en de korte termijn (wat kunnen we morgen al doen om de bereikbaarheid te verbeteren). Vanuit data-analyses wordt gekeken naar oplossingen die effect sorteren. Met toegespitste acties en regelingen worden reizigers, werkgevers en logistieke partijen verleid tot minder verkeer tijdens de ochtend- en avondspits. Ook is er oog voor duurzaamheid en schone lucht.

De Verkeersonderneming is een samenwerkingsorganisatie tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. Ook werken we nauw samen met de gemeenten in de regio's en partners zoals Samen Bereikbaar en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Er wordt gewerkt met een team professionals, sommigen afkomstig van een van de samenwerkingspartijen, anderen worden extern ingehuurd om zo optimaal gebruik te maken van de laatste kennis en kunde in dit werkveld.

### **Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (BH&R)**

BH&R is een inspirerend netwerk voor werkgevers, ondernemersverenigingen en logistieke organisaties. Het doel is een bereikbare regio door het stimuleren van slim en duurzaam reizen en werken en het efficiënt gebruiken van wegen en het ov- en fietsnetwerk. Minder files en vertragingen zijn beter voor de economie, voor de leefbaarheid en levert veel minder stress en irritatie op. Bereikbaar Haaglanden en Rijnland is een platform waar samenwerking en kennisdeling centraal staat. Initiatiefnemers zijn [VNO-NCW West](#), de [Metropoolregio Rotterdam Den Haag](#), [Evofenedex](#), [TLN](#) en de [gemeente Den Haag](#). Werkgevers met minimaal 15 medewerkers die geïnteresseerd zijn in mobiliteit en willen bijdragen aan verbetering van bereikbaarheid kunnen partner worden.

BH&R voert maatwerkondersteuning voor (logistieke) ondernemers uit. Denk aan een mobiliteitsscan waarmee bedrijven inzicht krijgen hoe medewerkers anders zouden kunnen reizen (potentie). Deze scan geeft ook inzicht in de CO2 besparing bij thuiswerken. Daarnaast is er een thuiswerk scan

waarmee uw medewerkers op afstand worden ondersteund in de juiste thuiswerkplek zodat zij veilig en gezond thuis kunnen werken. Ook wordt samengewerkt met overheden aan de aanpak van parkeerproblemen, en met onderwijsinstellingen. Tevens worden overheden ondersteund om de logistiek in de regio te verbeteren: efficiëntere facilitaire- en bouwlogistiek, wagenpark gemeenten en ontkoppelpunten. Ook is BH&R actief betrokken bij Platform Stedelijke Distributie en bij de pilot Zero Emissie hub en ZE zones.