



Jaarplan
2023

Inhoudsopgave

1. Introductie	3
2. Terugblik 2022	5
Beeld van de inhoudelijke portefeuilles	5
Beeld van de gebiedsportefeuilles	6
Beeld van de projecten	6
3. Vooruitblik 2023	7
Beeld van de opgave	7
Prioriteiten 2023	9
4. ZHB als samenwerkingsorganisatie	10
Uitbouwen van de samenwerking met moederorganisaties	10
Versterken relatie met het bedrijfsleven	10
Prioritering van de deelgebieden	10
Kennis laten stromen: de ZHB Academy	13
5. ZHB als uitvoeringsorganisatie	14
Programmering en Verkeersmanagement (P&V)	14
Portefeuille Mobiliteitsmanagement (MM)	14
Portefeuille Communicatie (COM)	15
Portefeuille Ontwikkeling en Omgeving (O&O)	16
Projectenportfolio	17
Projectfinanciën	17
6. Bedrijfsvoering	18
Speerpunten	18
7. Jaarbegroting Programma 2023	19
8. Risicobeheersing	20
Bijlage 1 – Beeld opgave per gebied	23
Bijlage 2 – Projectenportfolio	35
Bijlage 3 – Programmabegroting 2023	37

1. Introductie

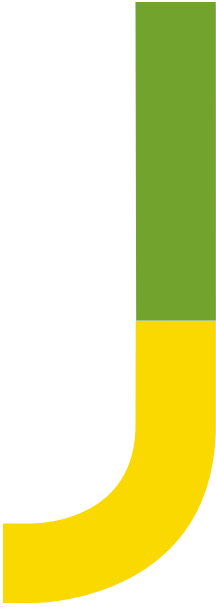
Voor u ligt het Jaarplan 2023 van programma en stichting Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Deze nieuwe samenwerkings- én uitvoeringsorganisatie is in januari 2022 gestart, met als basis een Samenwerkingsovereenkomst (SOK), statuten (stichting) en het ZHB Werkplan 2022-2024. Voorliggend jaarplan zet de daarin ingezette lijn voort, benut de ervaringen uit het startjaar 2022 en de tussentijdse adviezen van de Raad van Toezicht (RvT). Daarmee bouwen we gezamenlijk verder aan een robuuste en slagvaardige organisatie die in toenemende mate gebiedsgericht werkt. In 2024 volgt de eerste brede evaluatie.

Het Jaarplan 2023 is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

1. ZHB werkt aan de bereikbaarheid in de héle provincie. Echter, de inhoudelijke opgave, bestuurlijke energie, Financiële mogelijkheden en niet te vergeten de arbeidsmarkt bepalen de wijze waarop en de intensiteit waarmee ZHB uiteindelijk in een gebied actief is. Niet alles hoeft en kan overal (of evenveel). Het Jaarplan 2023 hanteert om die reden een prioritering tussen gebieden. Dit is overeenkomstig het advies van de Raad van Toezicht.
2. Het jaarplan maakt onderscheid tussen ZHB als Samenwerkingsorganisatie van alle partners (hoofdstuk 4) en ZHB als Uitvoeringsorganisatie namens een of meer partners (hoofdstuk 5).
3. De in 2022 ontwikkelde 'taal' voor de productie van ZHB zetten we voort in 2023: **blauw** (basisaanbod provinciebreed), **groen** (basisaanbod gebieden), en **geel** (projecten). In het plan voor 2023 staat de groene laag centraal, waar in 2022 de focus nog lag op de opbouw van de blauwe laag.



Figuur 1: conceptueel model 'productie ZHB' (2022)

- 
4. Het Jaarplan 2023 gaat uit van een jaarbudget voor het programma van 6,783 miljoen euro (4,9 miljoen exploitatiemiddelen, 1,533 miljoen werkbudget en 350.000 euro uit het rijksdeel voor de resterende middelen van De Verkeersonderneming en BEREIK!). Projecten worden apart gefinancierd.
 5. Het budget van ZHB is niet geïndexeerd. Om de gevolgen van de hoge inflatie (zeker 10%) en daarmee de geringere bestedingsruimte op te vangen, worden de over het boekjaar 2022 resterende middelen (omvang definitief te bepalen bij de jaarrekening 2022) hiervoor bestemd. In beginsel worden de eind 2022 resterende middelen in 2023 ingezet om de gevolgen van de hoge inflatie van naar verwachting circa 10% op te kunnen vangen. Bij de vaststelling van de jaarrekening over 2022 worden hier in de stuurgroep definitieve afspraken over gemaakt.
 6. Op advies van de RvT hanteert het Jaarplan 2023 een vorm van “overprogramming” van 10%. Dit is een beheersmaatregel voor capaciteitsproblematiek die – mede gezien de krapte op de arbeidsmarkt – ook in 2023 zal spelen.

Het Jaarplan 2023 is in nauwe samenwerking met de partners opgesteld. Na instemming van de Stuurgroep, de Raad van Toezicht, de Bestuurscommissie Va MRDH en het College van GS, heeft de directeur/bestuurder het Jaarplan vastgesteld als basis voor de ‘productieafspraken’ van ZHB en de verantwoording in 2023.

Zuid-Holland Bereikbaar is een samenwerkingsverband van verschillende partijen, waaronder de provincie Zuid-Holland, en is bedoeld om hinder door werkzaamheden aan weg, water en spoor zoveel mogelijk te voorkomen. Belangrijke maatregelen zijn goede afstemming van projectplanningen, instellen van omleidingsroutes, alternatieven uitwerken (bv. andere vervoerswijzen of op andere tijden reizen en vervoeren), communicatie en kansen zoeken om de filedruk op weg en spoor structureel te verminderen. Zuid-Holland Bereikbaar is een stichting die jaarlijks een jaarplan met een financiële begroting uitbrengt waarin de activiteiten voor dat jaar staan benoemd.

2. Terugblik 2022

Het startjaar stond in het teken van de continuïteit en vernieuwing. Eerste prioriteit was de continuïteit: het – tijdens de transitie naar het nieuwe ZHB – zo goed mogelijk voortzetten van de taken van de voormalige organisaties BEREIK!, De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden & Rijnland. De winkel bleef open tijdens de verbouwing. Ook is veel tijd gestoken in het zorgvuldig juridisch en financieel afwikkelen van de drie voorgangers. De vernieuwing kwam met name tot uiting in het neerzetten van het nieuwe ‘merk’ ZHB, de (gedeeltelijke) verhuizing naar Delft, het ontwikkelen van een nieuwe aanpak en tools (waaronder de ZHB Hinderradar), het inrichten van een compleet nieuwe bedrijfsvoering, een stabiele governance-structuur en het ontwikkelen van een gebiedsgerichte aanpak. Ook zijn er lastige besparingen doorgevoerd. Er is in dit jaar veel van onze mensen gevraagd in termen van werkdruk en adaptiviteit. Ook is de nieuwe inhoudelijke koers vertaald naar de basisorganisatie én de projecten. Er is veel gebeurd om trots en tevreden op terug te kijken. Toch zijn ook zaken blijven liggen of hebben langer geduurd. Het gebiedsgericht werken blijkt veel tijd en inspanning te vragen om op gang te komen. Het vraagt inzet en betrokkenheid van de moederorganisaties en in de gebieden. Ook het afronden van de voormalige Verkeersonderneming blijkt een intensieve en tijdrovende klus die moest gebeuren. Verder is het opzetten van een uniforme, integrale administratie in AFAS, en het vertrouwd maken van alle collega’s daarmee, geen sinecure. Al met al een veeleisend en productief startjaar om trots op te zijn. De basis staat!

Beeld van de inhoudelijke portefeuilles

De taken op gebied van programmering (RegioRegie) en verkeersmanagement (RegioDesk) zijn zo goed mogelijk voortgezet. Zo is een nieuwe, doorontwikkelde MJPA (Meerjarenplanning en –Analyse) vastgesteld. Deze biedt per gebied inzicht in de geplande infrastructurele werkzaamheden tot 2027. Voor het eerst is daarbij ook de woningbouwopgave per gebied meegenomen. De informatie is op kaarten visueel gepresenteerd en wordt actief gebruikt aan de gebiedstafels en bij bedrijvenbijeenkomsten. Naast dit mooie product is de werkelijkheid dat in 2022 het verlaagde budget niet zonder gevolgen is gebleven. Zo was verkeerskundige advisering in gebieden en deelname aan gebiedsteams niet mogelijk en stond de bemensing van de RegioDesk meermalen onder druk.

Wat betreft mobiliteitsmanagement¹ is ingezet op harmonisatie en vernieuwing ten opzichte van de aanpak die bij de afzonderlijke voorgangers werd gehanteerd. Gewerkt is aan een herkenbare, uniforme basis met sturing op de inzet van de mobiliteitsadviseurs en (logistieke) makelaars in de gebieden en projecten. De toolkit met analysemethoden is opgeschoond. Er zijn positionpapers opgesteld over de thema’s gedrag en data, en er is een masterclass bouwlogistiek georganiseerd. In 2022 is gebleken dat het vinden van gekwalificeerde medewerkers voor deze portefeuille moeizaam is. Een uitvraag in de markt (OV- en fietsmakelaar) leverde geen respons op. Het vinden en binden van gedetacheerd en/of ingehuurd personeel vormt steeds vaker de belemmerende factor in het sturen op afgesproken output.

Op gebied van communicatie zijn – met waardering vanuit de partners – grote stappen gezet. Er staat een sterk en efficiënt team dat gesteld staat voor de taken. De focus lag in 2022 op het bekend maken van de organisatie en zijn taken en rollen, onder meer via het startsymposium. Ook is veel gedaan aan ondersteuning van projecten en activiteiten, onder meer via het platform Ways2Go.nl, en aan interne communicatie. De verkenning naar de toekomst van on- en offline platforms in de regio wordt najaar 2022 afgerond, wat de basis legt voor de communicatie-inzet in 2023 en de jaren daarna. Daarbij staan de gebruikers centraal.

1: Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van organisaties en individuen te beïnvloeden. In het bijzonder het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto. De mobiliteitsadviseurs die voor ZHB werken, adviseren werkgevers, reizigers, logistieke partijen, scholen en andere organisaties bij het verduurzamen van hun mobiliteit.

In de portefeuille Omgeving & Ontwikkeling is in 2022 de Ontwikkelagenda 2022-2024 tot stand gebracht. Deze bevat een uitwerking van het Werkplan en geeft de prioriteiten aan in de doorontwikkeling van het programma. Ook is gewerkt aan een prototype van de ZHB Hinderradar; een veelbelovend digitaal instrument dat een beeld gaat geven van de opgetelde hinder van werkzaamheden, bouwopgaven en autonome verkeersdruk. Daarnaast is vanuit deze portefeuille het omgevingsmanagement opgebouwd, op het niveau van het programma als geheel én in de gebieden. Zo zijn meerdere werkbezoeken in de regio afgelegd (o.a. Voorne-Putten Haven, BAR-gemeenten en Drechtsteden) en is geïnvesteerd in het opbouwen van relaties met het (georganiseerde) bedrijfsleven in Zuid-Holland, zoals Platform Mobiliteit Westland, Federatie Ondernemersverenigingen Drechtsteden en Deltalinqs (Rotterdamse Haven).

Beeld van de gebiedsportefeuilles

In lijn met de Ontwikkelagenda 2022-2024 is een eerste start gemaakt met de gebiedsaanpak. ZHB werkt vanuit één geharmoniseerde benadering (PDCA-cyclus op gebiedsniveau), met maatwerk in de toepassing. Hiertoe is in alle deelgebieden gestart met het organiseren van gebiedstafels of wordt voortgebouwd op bestaande samenwerking en agenda's (zoals in de Drechtsteden). Met de partners in een gebied wordt in kaart gebracht welke projecten de komende jaren spelen, welke hinder daarbij wordt verwacht, hoe die hinder kan worden beperkt en welke kansen er zijn voor het stimuleren van ander, meer duurzaam reisgedrag. Vanuit ZHB is ingezet op het versterken van de samenwerking en het formuleren van een heldere agenda. Leidend daarbij is de nieuwe MJPA. Aansluiting wordt gezocht met de veiligheidsregio's en met het bedrijfsleven in een gebied. Er is hard gewerkt aan een gedeeld beeld van de basisaanpak dat voor heel Zuid-Holland beschikbaar is. Dit is *work in progress*, waarbij de focus zal verschuiven naar een gebieds-specifieke aanpak. Niet genoeg kan worden benadrukt dat ZHB daarin gangmaker en facilitator kan zijn, maar dat dit inzet en eigenaarschap vraagt bij de partners in het gebied.

Beeld van de projecten

De drie voorgangers van ZHB hadden een stevig aantal, soms complexe, projecten, met name De Verkeersonderneming. In het startjaar 2022 zijn de lopende projecten grotendeels onder de vlag van ZHB voortgezet, en sommige zijn in goed overleg met de moederorganisaties beëindigd. Ook zijn er nieuwe projectvoorstellen ingediend voor een Minder Hinder-aanpak bij een aantal grote, aankomende projecten zoals de KTM A15 (fase 3), de A20, de A27, de Van Brienoordbrug, de Heinenoordtunnel, de Haringvlietbrug en de Roseknoop. Over dergelijke projecten worden – aanvullend op de basisaanpak – aparte afspraken (scope, tijd, financiering) gemaakt met de opdrachtgever(s) over scope, tijd en financiering.

Het is de bedoeling dat ZHB projecten kan uitvoeren voor alle moederorganisaties. Dat is nog lang niet het geval. In 2022 was RWS – ondanks verkennende gesprekken bij PZH en de andere partners – hofleverancier van (nieuwe) projecten. Binnen RWS wordt gewerkt met een hinderaanpak waar ZHB expliciet een plek heeft gekregen, zodat het voor alle projectleiders duidelijk is wat de kaders zijn. Bij de andere moederorganisaties is die situatie nog niet bereikt.

Ook is een vervolg gegeven aan de werkgeversaanpak als onderdeel van de Klimaatagenda Rotterdam (DuMo). Er is interesse om die aanpak in 2023 naar het gehele MRDH-gebied uit te breiden. In 2022 is een eerste ervaring opgedaan met het organiseren van een passend aanbod in geval van onvoorziene hinder. Dit betrof de inzet van alternatief vervoer voor de inwoners van Rozenburg en omgeving die hinder ervaren van het langdurig openstaan van de Calandbrug. In opdracht van ProRail en in goede samenspraak met het gebied is een passende aanpak ontwikkeld en uitgevoerd. In onderstaand kader zijn de geleerde lessen weergegeven.

Wat hebben we geleerd van de inzet voor de Calandbrug?

- ☑ Goede voorbereiding is (meer dan) het halve werk. Sta als ZHB gesteld om snel te kunnen schakelen. Houd rekening met urgente, onvoorziene verzoeken en opdrachten.
- ☑ Spreek af dat de samenwerkende partners in ZHB – in geval van onvoorziene situaties – als standaard snel en tijdig ZHB informeren, en betrekken waar relevant. Het heeft bij de Calandbrug te lang geduurd voordat ZHB werd betrokken bij het issueteam.
- ☑ De gebiedsportefeuillehouder is bij ZHB het aanspreekpunt in dit soort situaties.
- ☑ De mindset in dit soort onvoorziene situaties is 'can do', maar wel binnen de mogelijkheden en het mandaat dat ZHB heeft.
- ☑ Het helpt geweldig als er een afgesproken, voor iedere partner bekende werkwijze c.q. kader en budget is voor dit soort situaties. Waarbij sprake is van een heldere procedure naar ZHB. Zie hiervoor de portefeuille O&O (hoofdstuk 5).
- ☑ De aanwezigheid van een gebiedsteam met kennis van het gebied en een relevant, up-to-date netwerk is een cruciale randvoorwaarde om snel te kunnen schakelen. Dit vraagt herprioriteren voor de korte termijn (urgentiegestuurde inzet capaciteit). Zo was er in Voorne-Putten Haven een gebiedsaanpak en –team.
- ☑ Zorg dat er een issueteam is met doorzettingsmacht en betrek de communicatie-experts van ZHB er vroegtijdig bij, zodat gebruik kan worden gemaakt van hun expertise wat betreft Minder Hinder en gedragsbeïnvloeding.

Verder is de coördinatie op het ZHB-projectenportfolio ingericht. Denk aan uniformering van de werkwijze voor intakes (nieuwe projecten), financiële arrangementen (bijv. voorfinanciering), monitoring/verantwoording, rapportages en afronding/dechargeverlening. Dit versterkt de voorspelbaarheid qua werkwijze en daarmee de stabiliteit van de ZHB-productie, voor onze eigen mensen én de partnerorganisaties.

3. Voortuitblik 2023

Beeld van de opgave

2023 wordt een uitdagend jaar voor de bereikbaarheid van onze regio. Naar verwachting zet de autonome groei van de (auto)mobiliteit zich door. Tegelijkertijd staat het OV onder druk. Zo heeft de NS aangekondigd dat er 10% minder treinen zullen rijden. Ook de streekvervoerders, HTM en RET kampen met budgettaire en personele krapte. Tegelijk zet de economische groei en het thuisbezorgen van vele producten zich door. En er is het risico op uitval van infrastructuur zoals bruggen en tunnels, als gevolg van tekortkomingen die bij inspecties of onderhoud blijken.

In 2023 kondigt de hausse van vervangings- en renovatieprojecten zich nadrukkelijk aan; zowel in de voorbereiding als buiten op de weg, rails of het water. Er staan grote werken op stapel. Elk werk biedt kansen om te prikkelen tot ander en meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Meest in het oog springen de werkzaamheden door Rijkswaterstaat aan de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel. Zo wordt de Haringvlietbrug in de zomer gedurende 10 weken helemaal afgesloten. Datzelfde geldt voor de 1e Heinenoordtunnel, die

3 weken wordt afgesloten. Elke dag rijden er zo'n 110.000 voertuigen door de Heinenoordtunnel en zo'n 60.000 voertuigen over de Haringvlietbrug. De werkzaamheden die gepland staan voor de zomer geven onvermijdelijk hinder, niet alleen voor de inwoners, bedrijven en instellingen in het gebied, maar hebben ook effecten elders; tot in Zeeland en Noord-Brabant, maar bijvoorbeeld ook in het Westland. Hier ligt een grote opgave om met elkaar deze hinder binnen de perken te houden en bedrijven en reizigers tijdig adequaat te informeren.

Ook elders in de regio is sprake van een grote opgave. Zo pakt de gemeente Rotterdam in 2023 de Roseknoop aan: een groot kruispunt op Zuid rond het Varkensoordviaduct. Een heel intensief benut stukje Rotterdam dat potentieel flinke gevolgen kan hebben voor de doorstroming, ook van het OV ter plaatse. De provincie pakt vanaf 2023 de reconstructie van de N211 Wippolderlaan aan met regionaal en lokaal naar verwachting grote hinder, ondanks het feit dat in de aanbesteding het minimaliseren van hinder een groot issue is. In het gebied van Haaglanden staat ook de renovatie van de Hoornbrug gepland. In Den Haag zijn er impactvolle projecten zoals de ombouw van Den Haag Centraal. In deze regio speelt verder het project WarmtelinQ.

In de regio Rotterdam zijn in 2023 meerdere onderhoudsprojecten gepland, bijvoorbeeld aan de Beneluxtunnel, de Ketheltunnel en de A13 Kleinpolderplein–Delft. En verder wordt natuurlijk gewerkt aan de realisatie van de A16. Tegelijk is sprake van een beperkte openstelling onder het viaduct in de A16 ter hoogte van de Hoofdweg, als gevolg van de ondersteuningsconstructie (kunstwerk 58). Een afsluiting van de Hoofdweg heeft forse gevolgen op de reistijden in de regio.

In de Drechtsteden speelt, naast de uitvoering van de KTM A15 (fase 3), met name groot onderhoud aan de N214. In samenhang met de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder heeft dit de komende jaren de meeste impact op de regio. Ook starten de voorbereidende gesprekken over de gewenste ZHB-inzet bij VenR-projecten als de Drechtunnel, Noordtunnel en de Brug over de Noord, die de komende jaren in uitvoering gaan.

In het noordelijk deel van Zuid-Holland heeft RWS geen werken voor 2023 gepland staan met grote of zeer grote hinder. Uiteraard wordt in 2023 doorgewerkt aan de Rijnlandroute. De provincie heeft de N434 en de N206 ir. G. Tjalmaweg in uitvoering. Ook de N206 Europaweg inclusief Lammebrug en Trekvlietbrug staan gepland vanaf 2023. In 2023 zullen er meerdaagse stremmingen zijn aan het spoor in dit deel van de provincie, met name tussen Leiden-Haarlem, Gouda-Den Haag, Gouda-Alphen aan den Rijn, Leiden-Alphen aan den Rijn en Woerden-Gouda. Een belangrijk project in de gemeente is de Leidse Ring Noord. Voor 2024 staan wel grotere RWS VenR-projecten gepland, zoals de A44 en de A12.

Uiteraard staan ook in 2023 diverse grotere evenementen op de agenda. Denk aan de marathon van Rotterdam, de CPC, grote festivals en bijvoorbeeld drukke stranddagen. Zie bijlage 1 voor een nader beeld van de opgave per gebied.

Prioriteiten 2023

In 2023 richt ZHB zich samen met de partners op de volgende zeven prioriteiten:

1. Het verhaal centraal

Het vertellen over de opgave waar we de komende jaren voor staan, het uitdragen van het verhaal naar inwoners, instellingen en bedrijven, vanuit een heldere onderliggende communicatiestrategie. De mobiliteitsopgave is enorm en dat zullen we goed over het voetlicht moeten blijven brengen. Het beperkt zien te houden van de hinder is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van infrabeheerders, bedrijfsleven én de reizigers zelf. Maar hinder zal er zijn, en fors ook. Dit verhaal zullen we in 2023 breed blijven vertellen.

2. Doorontwikkelen gebiedsgerichte aanpak

Naar een herkenbare aanpak voor alle gebieden, met ruimte voor maatwerk qua intensiteit en toepassing. Implementeren van de ZHB ontwikkelagenda 2022-2024. In essentie betekent dit het doorvertalen van de MJPA en de Hinderradar (*de hinderopgave*) naar een gezamenlijk mobiliteitsprogramma, bestaande uit structurele (basisaanbod ZHB) en tijdelijke maatregelen/projecten op het gebied van programmering, verkeers- en mobiliteitsmanagement én communicatie. Met aandacht voor monitoring en bijsturing.

In de prioritaire deelgebieden richt ZHB in 2023 gebiedsteams in, die in nauwe samenwerking met publieke en private partijen een samenwerkingsagenda helpen ontwikkelen én realiseren. Deze gebiedsteams ontwikkelen, coördineren en realiseren het ZHB-basisaanbod in de gebieden. De intensiteit/zwaarte, inhoudelijke accentuering en samenstelling is maatwerk per gebied en wordt in overleg met de gebiedspartners vormgegeven.

3. Versterken samenwerking met het bedrijfsleven

Het netwerk van werkgevers en logistieke bedrijven onderhouden en verder uitbreiden, bedrijven adviseren met focus op mijden en spreiden, en een basisaanbod van tools en scans voor bedrijven ontwikkelen. Uniformering werkgeversaanpak over de gebieden.

4. Bemensing op orde krijgen & houden

In 2022 werd al duidelijk dat arbeidsmarktkrapte voor alle partners en daarmee ook voor ZHB een steeds grote uitdaging gaat vormen. In 2023 wordt dit niet anders. Detacheringen zijn lastig te vervullen en ook de markt is krap. In 2023 wil ZHB zich op HR-gebied gaan versterken en zich aantrekkelijker gaan profileren naar de markt. Dit alles gericht op het succesvol aantrekken, behouden én ontwikkelen van de mensen die in en voor de organisatie werken. De afgesproken productie vereist adequate bemensing.

5. Sturen op een meer gebalanceerd projectenportfolio

Afspraken maken met alle (!) moederorganisaties over de inzet van ZHB bij de projecten: toewerken naar een meer gebalanceerd projectenportfolio (minder sterk leunen op RWS- projecten). Dit portfolio zal passend zijn bij de opgaven waar de moeders voor staan. Dit vraagt nadrukkelijk ook interne sturing binnen de moederorganisaties. Randvoorwaardelijk voor een sterk portfolio is het professionaliseren van de afspraken met de partners over (voor)financiering. Ook wordt een volgende stap gezet in de uniformering van de processen rondom (nieuwe en lopende) projecten, evenals het meer robuust maken van de projectadministratie en control.

6. Opschalen en opschonen communicatieplatform(s)

Voor de kracht van ZHB is het essentieel dat we op een effectieve wijze onze inwoners, instellingen en bedrijven kunnen benaderen. In 2023 implementeren we de conclusies van de verkenning naar (online) communicatieplatforms. Daarmee werken we toe naar een eenduidige, herkenbare marketing- en communicatiestrategie van ZHB en de afzonderlijke partners, voor communicatie over hinderbeperking en mobiliteits transitie. Aandacht voor afstemming met buurregio's en landelijke platforms zoals VanAanarBeter.

7. Basisaanpak ongeplande hinder

In 2023 ontwikkelen we samen met de moederorganisaties een aanpak voor ongeplande hinder. Het is helaas te voorzien dat ongeplande hinder zich vaker zal voordoen, daar moeten we samen beter voor gesteld staan. ZHB stimuleert en faciliteert de partners bij de ontwikkeling van een werkwijze, scenario's, de inzet van tools/data om snel tot gerichte aanpakken en afgestemde communicatie te kunnen komen.

Deze zeven prioriteiten dragen bij aan de behoefte om het ZHB-basisaanbod voor de provincie als geheel (blauwe laag) en in de deelgebieden (groene laag) te concretiseren. Ook in 2023 zal het zowel van ZHB als van de moederorganisaties veel energie en nauwe samenwerking vragen om deze concretiseringslag succesvol te maken.

4. ZHB als samenwerkingsorganisatie

Uitbouwen van de samenwerking met moederorganisaties

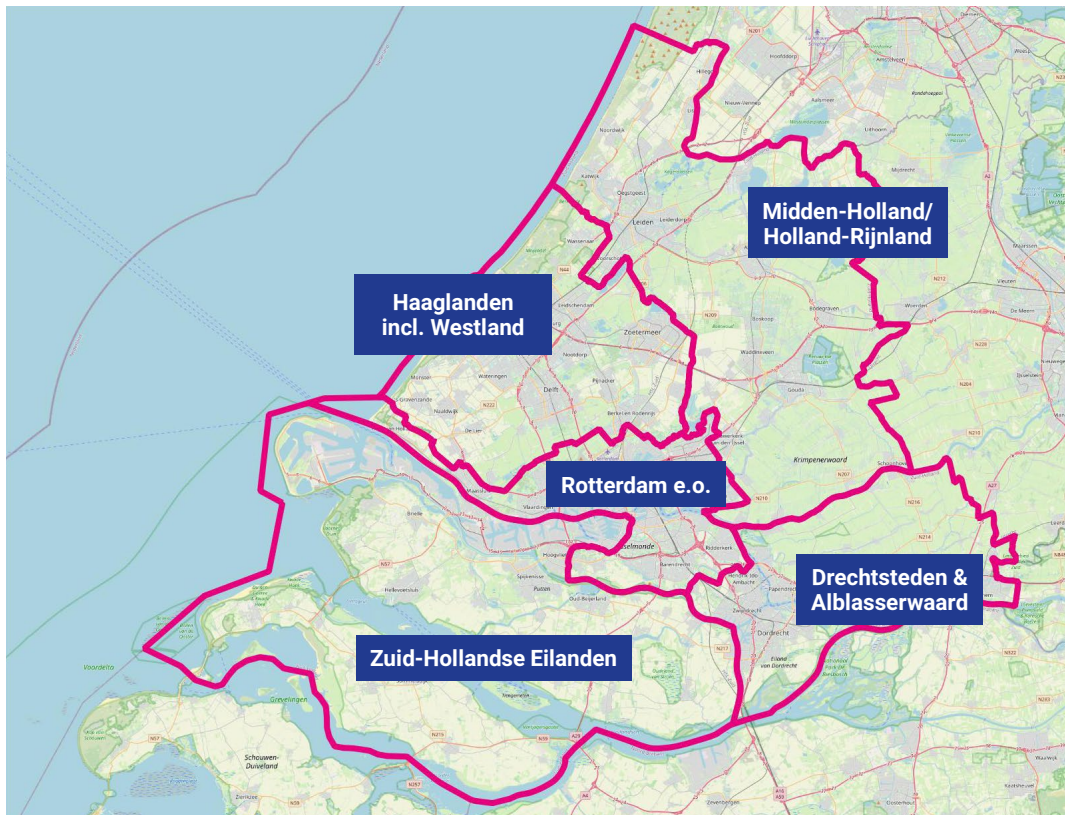
In 2023 bouwen we de samenwerking verder uit. Dit betekent onder meer dat we, in dialoog met gebieds- maar ook (IPM-)projectteams, met onze expertise steeds gericht gaan bijdragen aan de gebieds- en projectopgaven. In praktische zin geeft ZHB invulling aan de samenwerking door het organiseren van verschillende overleg- en netwerkmomenten voor en met de moederorganisaties, gericht op overleg, afstemming, besluitvorming en kennisdeling. Steeds vaker door betrokkenheid eerder in het plan- en voorbereidingsproces van de projecten. Actieve interne sturing binnen de moederorganisaties op de projecten (wat betreft scope, taakverdeling en werkwijze in relatie tot ZHB) is hierbij essentieel.

Versterken relatie met het bedrijfsleven

In 2023 zal ZHB zowel in de gebieden als op programmaniveau investeren in het versterken van relaties met het bedrijfsleven; zowel in projecten (gele laag) als in gebieden (groene laag). Als belanghebbenden van het werk van ZHB willen we bedrijven – waaronder werkgevers, maar ook de goederen- en transportsector – beter informeren over voorziene hinder, handelingsperspectief bieden en daarmee betrokkenheid en eigenaarschap creëren in zowel de gebiedsaanpak als projecten die ZHB in uitvoering heeft.

Prioritering van de deelgebieden

ZHB onderscheidt in zijn werkwijze 5 gebiedsportefeuilles: Haaglanden (incl. Westland), Rotterdam e.o., Zuid-Hollandse Eilanden, Drechtsteden & Alblasserwaard, en Midden-Holland/Holland-Rijnland.



ZHB werkt in de basis voor heel Zuid-Holland. Veel activiteiten en producten komen heel Zuid-Holland ten goede. Denk aan de programmering van werkzaamheden, de onlineplatforms of de nieuwe ZHB Hinderradar. Tegelijk geldt dat de capaciteit en middelen beperkt zijn. Die moeten vanuit de doelen van Minder Hinder in combinatie met duurzame mobiliteit kosteneffectief worden ingezet. Kijkend naar wat er speelt aan problematiek in de gebieden, kiezen we ervoor om de groene laag in 2023 vorm te geven via de volgende prioritering:

Prioriteit 1: Zuid-Hollandse Eilanden en Rotterdam (plus)

Dit betekent dat we, aanvullend op de basisaanpak (de blauwe laag), in deze twee gebieden:

- in 2023 onder verantwoordelijkheid van de gebiedsportefeuillehouder een gebiedsteam van circa 3 fte inrichten met inzet van/op:
 - mobiliteitsadviseurs (naar met name werkgevers en de logistieke sector);
 - data- en informatiedeling (over geplande werkzaamheden, verwachte hinder, bereikbaarheid en projecten);
 - relatiebeheer, inclusief werkbezoeken en stakeholdertafels;
 - intakes/verkenningen voor (mogelijke) nieuwe projecten;
 - gebiedscommunicatie & platforms.
- ook de RAO's (planning werkzaamheden) voortzetten;
- binnen de voorgenomen overprogrammering (10%) zullen bekijken waar intensivering nodig en mogelijk is. Denk aan advisering op het gebied van verkeersmanagement, communicatie.

Dit gebiedsteam werkt samen met de gebiedspartners (publiek én privaat) aan de ontwikkeling én uitvoering van een heldere gebiedsagenda, structurele uitvoeringstaken en een pakket van (tijdelijke) projecten en maatregelen naar bedrijven, inwoners en reizigers.

De agenda en werkzaamheden van dit team vormen de basis voor de uitvoering van de (grotere) projecten waar ZHB middels aparte opdrachten en financiering (de gele laag) aan werkt. Personele unies (medewerkers die zowel voor in de basisorganisatie als de projectorganisatie werken) dragen bij aan een soepele en gecoördineerde uitvoering in het gebied. Vanuit het MT ZHB besteedt de gebiedsportefeuillehouder een substantieel deel van zijn/haar week aan en in het betreffende gebied.

Prioriteit 2: Haaglanden (incl. Westland²) en Drechtsteden & Alblasserwaard

Dit betekent dat we, aanvullend op de basisaanpak (de blauwe laag), in deze twee gebieden:

- In 2023 onder verantwoordelijkheid van de gebiedsportefeuillehouder een gebiedsteam van circa 2 fte inrichten met inzet van/op:
 - mobiliteitsadviseurs (naar met name werkgevers en de logistieke sector);
 - data- en informatiedeling (over werkzaamheden, hinder, bereikbaarheid en projecten);
 - relatiebeheer, inclusief werkbezoeken en stakeholdertafels;
 - intakes/verkenningen voor (mogelijke) nieuwe projecten;
 - gebiedscommunicatie & platforms.
- Ook de RAO's (planning werkzaamheden) voortzetten.

Dit gebiedsteam werkt samen met de gebiedspartners aan de ontwikkeling én uitvoering van een heldere gebiedsagenda, structurele uitvoeringstaken en een pakket van (tijdelijke) projecten en maatregelen naar inwoners, bedrijven en reizigers.

De agenda en werkzaamheden van dit team vormen de basis voor de uitvoering van de (grotere) projecten waar ZHB middels aparte opdrachten en financiering (de gele laag) aan werkt. Personele unies (medewerkers die zowel voor in de basisorganisatie als de projectorganisatie werken) dragen bij aan een soepele en gecoördineerde uitvoering in het gebied. Vanuit het MT ZHB besteedt de gebiedsportefeuillehouder een substantieel deel van zijn/haar week aan en in het betreffende gebied.

Prioriteit 3: Holland-Rijnland + Midden-Holland

In deze gebieden is, aanvullend op de basisaanpak, sprake van een beperkte inzet. Dit betreft in 2023 met name de regionale afstemming van programmering (RAO), het onderhouden van de relaties met gemeenten/stakeholders en communicatie. ZHB is zichtbaar en gesprekspartner in deze gebieden, maar er is in 2023 geen capaciteit voor een volwaardig gebiedsteam. In 2023 wordt met deze regio's verkend hoe het beeld voor de jaren erna is. Vanuit ZHB is er absoluut de wil om te gaan werken met een gebiedsagenda, maar de realiteit is dat er vooralsnog geen capaciteit voorhanden is voor het opstellen daarvan. Uiteraard staat ZHB klaar voor verkennende gesprekken.

Van belang is ook dat op basis van (aparte) projectfinanciering, in onderling overleg, extra inzet kan worden geleverd in deze gebieden. Zo heeft de gemeente Leiden gevraagd om een voorstel voor mobiliteitsmanagement bij het Bio Sciencepark in Leiden.

2: Naar verwachting komt er een aparte gebiedsaanpak voor het Westland.

Realistischer lijkt de kans om in deze gebieden een impuls te geven door aan te haken bij grote infrastructurele werken waarvan de voorbereiding start. In Holland-Rijnland betreft het de aanpak van vier kunstwerken in de A44. De impact daarvan op de regio kan groot zijn en een Minder Hinder-aanpak vanuit dat project zal gebiedsgericht moeten worden ingericht. Dat biedt een springplank voor een bredere aanpak. In Midden-Holland kan eenzelfde benadering worden gekozen, omdat Rijkswaterstaat aan de slag gaat met de verbreding van de A20 tussen Gouda en Rotterdam. Ook dat biedt kansen voor een gebiedsgerichte aanpak (interactieve community).

Van belang is verder dat er, in aanvulling op het programma, altijd projecten kunnen worden gedaan, mits passend bij de doelstellingen van ZHB. Zo heeft de gemeente Leiden gevraagd om een voorstel voor mobiliteitsmanagement bij het Bio Sciencepark in Leiden.

Kennis laten stromen: de ZHB Academy

In het Jaarplan 2022 zijn drie programmabrede kennisthema's benoemd: 1) gedragsbeïnvloeding, 2) data en 3) bouwlogistiek. Het gaat om belangrijke inhoudelijke thema's die alle samenwerkende partners aangaan en bezighouden. Thema's waarop we slimmer samen kunnen optrekken in de regio, in plaats van allemaal zelf het wiel uit te willen vinden. In 2023 wordt – afhankelijk van beschikbare middelen en de gedeelde ambitie – op deze speerpunten doorgewerkt (kennisopbouw- en deling), waarbij ZHB vooral de samenwerking tussen de moederorganisaties stimuleert en faciliteert. Concrete uitwerking krijgt vorm in de in 2023 te starten ZHB Academy.

Wat betreft het thema **gedragsbeïnvloeding** stellen we ons ten doel een kenniscommunity met de moeders op te bouwen met up-to-date kennis die beschikbaar is voor verspreiding en toepassing, onder meer via masterclasses. Daarnaast willen we in 2023 tenminste één project waarbinnen we (nieuw te ontwikkelen) gedragsinterventies toepassen. Blijvende gedragsverandering vraagt om up-to-date kennis en lerend vermogen. Ook wordt in 2023 actief over de grenzen van Zuid-Holland gekeken naar andere provincies en ervaringen elders met dit onderwerp, bijvoorbeeld bij de Brainport Bereikbaar en Groot Schiphol Bereikbaar ("gluren bij de burens").

Voor **data** hebben we in 2022 een position paper opgeleverd, waarin we duiden hoe we met datagedreven werken de doelen van ZHB zullen ondersteunen. ZHB gaat in 2023 aan de slag met de doorontwikkeling van de ZHB Hinderradar, de restduurtool en tooling voor de M&E-cyclus. Daarnaast rollen we een CRM-systeem als standaard voor heel ZHB uit. Ook in de bedrijfsvoering werkt ZHB datagedreven. Voor een breed datateam ontbreken vooraan de financiële middelen.

Met **bouwlogistiek** blijven we ons richten op kennisoverdracht bij overheden en uitbouw van de bouwlogistieke community. Daarnaast willen we tenminste één bouwlogistiek project verwerven, bij voorkeur in grootstedelijk gebied.

Via de formule van de Academy kan ZHB de moederorganisaties op verzoek helpen bij het intern breder verspreiden van actuele kennis en ervaring op bijvoorbeeld het gebied van mobiliteitsmanagement.

Afrondend: in 2023 wordt ingezet op een intensievere werkrelatie met Connekt. De gedeelde huisvesting in Delft biedt kansen om van Connekt te leren als kennis- en netwerkorganisatie voor mobiliteit en logistiek, om samen op te trekken (bijvoorbeeld bij de logistieke agenda en naar de transportsector) en om het relationele netwerk naar bedrijven, overheden en kennisinstellingen over en weer beter te gaan benutten.

5. ZHB als uitvoeringsorganisatie

In dit hoofdstuk wordt per inhoudelijke portefeuille uitgewerkt wat ZHB in 2023 gaat doen, welk doel daarbij voor ogen staat en wat daarvoor nodig is. De vertaling naar mensen en middelen (begroting) is opgenomen in hoofdstuk 7. De volgende portefeuilles worden beschreven:

- Programmering en Verkeersmanagement
- Mobiliteitsmanagement
- Communicatie
- Ontwikkeling en omgeving

Programmering en Verkeersmanagement (P&V)³

Ambitie en activiteiten 2023

In 2022 is de basisaanpak Verkeersmanagement en Programmering inzichtelijk gemaakt, zijn ZHB VM-scenario's gedigitaliseerd en is de MJPA opgeleverd. Daarmee is er provinciebreed en gebiedsspecifiek meer inzicht in de op korte, middellange en lange termijn geplande infra-onderhoudsopgave (en daarmee veroorzaakte hinder) tot en met 2030. Vanuit de beschreven 'basis' is er een eerste stap gezet naar een meer gebiedsgerichte benadering en meer netwerkbrede programmering. Aandachtspunt blijft het completeren van beschikbare informatie met de bouwopgave en de inbreng van de OV-bedrijven. De focus ligt ook in 2023 op de middellange- en langetermijnprogrammering via het 'Groeimodel Programmering'.

In 2023 is er geen capaciteit voor een multimodale knelpuntenanalyse. Met de huidige mensen en middelen kunnen ook geen voorbereidingswerkzaamheden plaatsvinden voor een Multimodaal Tactisch Kader 2024. Samenwerking tussen infrabeheerders en landelijke ontwikkelingen op het gebied van data blijft essentieel en cruciaal. De Regiodesk zal op pilot-basis voor een aantal projecten data gaan valideren. Verder zal de Regiodesk zich bezinnen op de huidige coördinerende regionale rol tegenover het 'verkeersmanagement van de toekomst'. Dat deze rol op termijn anders wordt, is een feit. Gezamenlijk met de partners van ZHB zullen inzichten en consequenties in 2023 verder in beeld worden gebracht. De bemensing van de Regiodesk wordt versterkt van 5 naar 6 fte. De monitoring van de werkzaamheden en prestaties van P&V zal net als voorgaand jaar door middel van KPI's worden gedaan.

Portefeuille Mobiliteitsmanagement (MM)

Ambitie en activiteiten 2023

- Alle werkgevers met 100+ werknemers per regio zijn bekend; we hebben 2 keer per jaar contact met hen (bijvoorbeeld via een nieuwsbrief of event). Daarbinnen is het relatienetwerk met de 25 grootste werkgevers per gebied opgebouwd en onderhouden; voor tenminste 10 werkgevers van die groep hebben we een mobiliteitsscan uitgevoerd. Mobiliteitsmakelaars zijn bekend en gekend in hun regio.
- Standaard tooling (CRM, analysetools (mobiliteitsindex, mobility analyst, mobiliteitskompas, hindertool, wagenparkscan)) is in alle gebieden beschikbaar, inzicht gevend in minder bewegingen en minder uitstoot (ZE); tooling 'op de plank' voor inzet ongeplande hinder.

3: De portefeuille P&V wordt binnen het programma gesplitst in een P- en een V-portefeuille. Dit volgt uit een herverdeling i.v.m. zwaarte en daarmee werkdruk van de betreffende portefeuille. In de begroting is deze knip al wel meegenomen. In bovenstaande beschrijving is dit nog niet doorgevoerd.

- In overleg met de moeders is een standaardproducten- of dienstenaanbod per modaliteit beschikbaar⁴. Denk aan thuiswerkadvies, fietspakket, OV-pakket, deelmobiliteitspakket.
- Logistiek focust op containers, stads (facilitair, retouren) en bouw, met duidelijk dienstenaanbod. Grafische omgeving locatieborden (bouwhubs) is basis voor bouwlogistieke community
- We hebben MM-oplossingen benoemd bij helft projecten in MJPA en/of in twee regio's
- Mobiliteitsmanagement in projecten:
 - VM, MM, COMM vormen samen integraal aanbod in onze plannen van aanpak
 - Datavragen zijn onderdeel intake en data-oplossingen zijn onderdeel (standaard)aanbod ZHB; toegang tot benodigde data en tools gerealiseerd
 - Gedrag(sinterventie) is onderdeel (standaard)aanbod ZHB
- Tenminste één project met bewonersaanpak, bezoekersaanpak, onderwijsaanpak en sectoraanpak (bijvoorbeeld zorg).
- Proces en organisatie:
 - Werkgroepen met moeders voor WGA, Logistiek, Gedrag en Data voor sturing op de werkagenda en kennisuitwisseling zijn stabiel en vinden tenminste 1 keer per 6 weken plaats (uitwisseling capaciteit).
 - Proces en organisatie: inzet basisaanpak is uitgekristalliseerd
 - Aandachtspunt is het uitwerken van de governance voor deze werkgroepen, dit is onder meer nodig voor duidelijkheid in de besluitvorming.

Portefeuille Communicatie (COM)

Ambitie en activiteiten 2023

In 2022 richtte communicatie zich vooral op het opbouwen en neerzetten van de basiscommunicatie en het onderzoeken welke communicatieplatforms we vanuit ZHB in zouden moeten zetten voor onze publiekscommunicatie. In 2023 maken we de resultaten van ZHB en de partners zichtbaar, communiceren we eenduidig via geselecteerde platform(s), verbinden we communicatie over projecten en vanuit verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement aan elkaar en geven we handen en voeten aan de communicatie binnen de gebiedsaanpak.

Voor 2023 zijn voor de portefeuille communicatie acht activiteiten voorzien:

- **Heldere, gedragen communicatiestrategie** naar communicatiedoelgroepen – reizigers, (logistieke) bedrijven en publiekstrekkingen – en inzet platforms (publiekscommunicatie)
- Het **verbinden van de hindercommunicatie** van verschillende projecten, communicatie verkeersmanagement, communicatie over de maatregelen en toewerken naar gebiedsgerichte communicatie (publiekscommunicatie en gebiedscommunicatie). Gebiedsgericht communiceren heeft voor 2023 prioriteit.
- Het **zichtbaar maken van resultaten** van ZHB ten aanzien van verschillende portefeuilles en projecten (organisatiecommunicatie).
- Het aantrekken van **nieuwe collega's** (arbeidsmarktcommunicatie, bij markt & moeders).
- **Communicatie naar de weggebruikers via serviceproviders**⁵: doorgeven van berichten (van infrabeheerders) aan de gebruikers.
- De **stakeholders (publiek en privaat)** betrokken en geïnformeerd houden, met hierbij specifieke aandacht voor de hindercommunicatie naar de logistieke sector (stakeholdercommunicatie).
- De moederorganisaties en collega's van ZHB geïnformeerd, **betrokken en enthousiast houden** over het werk van ZHB (interne communicatie).
- Met communicatie ertoe bijdragen dat alle **werkvelden binnen ZHB meer verbonden** worden met elkaar (interne communicatie).

⁴: Principiële keuze of dit via projecten beschikbaar komt voor de doelstellingen van dat project en/of in de basis ook (altijd) beschikbaar moet zijn.

⁵: ZHB stemt de inzet af met o.a. RWS en NDW in verband met de landelijke acties die hierop lopen.

Portefeuille Ontwikkeling en Omgeving (O&O)

Ambitie en activiteiten 2023

Ontwikkelen doet ZHB niet op een eiland, maar in nauwe samenwerking met de publieke én private omgeving. Dit raakt het gehele programma. Ontwikkelen doen we vanuit een meerjarig perspectief met als basis de Ontwikkelagenda 2022-2024. De portefeuille Ontwikkeling en Omgeving (O&O) richt zich in 2023 op het op het in samenhang (door)ontwikkelen van ZHB, als samenwerkingsverband én uitvoeringsorganisatie. Daar behoren ook het beheer en doorontwikkeling van vernieuwende tools bij, veelal datagedreven, zoals de ZHB Hinderradar.

Een nieuwe tool: De ZHB Hinderradar

Welke mobiliteitshinder valt in Zuid-Holland te verwachten? Welke werkzaamheden worden er op de netwerken uitgevoerd, en waar zal dat wanneer tot welke hinder leiden? Hoe zit het eigenlijk met de bouwopgave in de deelgebieden, dat zal toch ook hinder voor het verkeer veroorzaken? Dit soort vragen leven in en om ZHB. Kortom, er is behoefte aan inzicht. De ZHB Hinderradar heeft als doel om objectief de gecombineerde hinder te visualiseren. Dit doen we door de data uit verkeersmodellen, geplande bouwopgaven en infrawerkzaamheden te bundelen in een innovatieve digitale tool. Hiermee krijgen de partners van ZHB en belanghebbenden in de gebieden beter inzicht in de te verwachten hinder. Verder biedt het ZHB een objectief beeld om de inzet van mensen en middelen mee te prioriteren. In de 2e helft van 2022 is de tool op een basisniveau ontwikkeld. In 2023 vindt doorontwikkeling plaats en wordt het beheer (periodieke updates) ingeregeld.

In 2022 zijn de eerste stappen op het gebied van Ontwikkeling en Omgeving gezet. In 2023 zetten we de ingezette lijnen voort, waarbij we mogelijkheden voor vernieuwing niet uit de weg gaan. We onderscheiden daarbij de volgende activiteiten en producten:

Ontwikkeling

- Doorontwikkeling en inrichten van het beheer van de tool **ZHB Hinderradar** en de toepassing daarvan in de gebieden.
- Doorontwikkeling van het **gebiedsgericht werken** conform de PDCA-cyclus uit de ontwikkelagenda in de deelgebieden.
- Versterken **M&E** op programmaniveau door de voortgang te bewaken op de activiteiten van dit jaarplan, gekoppeld aan prestatie monitoring o.b.v. KPI's.
- Ontwikkelen van een **werkwijze ongeplande hinder** ('what if') i.s.m. moederorganisaties (met name RWS en PZH, en stap voor stap ook met de andere infrabeheerders).
- Uniformering van het **datagerichte werken**, door coördinatie op en stroomlijnen van de werkwijzen in zowel projecten als de basisorganisatie.
- Jaarlijkse 'quick update' van de **Ontwikkelagenda** (in aanloop naar het Jaarplan 2024).

Omgeving

- Doorontwikkelen van het basisniveau van **stakeholdermanagement/relatiebeheer** in de deelgebieden (bestuurlijk, ambtelijk en naar het bedrijfsleven).
- Versterken van de betrokkenheid van het **bedrijfsleven** bij ZHB.
- Periodieke **werkbezoeken** MT ZHB – in samenwerking met de moederorganisaties;
- Versterken van de contacten met **samenwerkingsverbanden in omliggende regio's** (o.a. Goed op Weg, Smartwayz, Amsterdam Bereikbaar, Groningen Bereikbaar).

- Stabiliseren van de **governance** (sturing, afstemming en samenwerking met partnerorganisaties).
- Verbreden en verdiepen van de relaties met de moederorganisaties.

Projectenportfolio

Het voorbereiden, realiseren en verantwoorden van projectmatige activiteiten bovenop het afgesproken programma vormt een belangrijk deel van het werk van ZHB als uitvoeringsorganisatie. 2022 kenmerkte zich door het afronden en deels omzetten van heel verschillende en administratief soms heel ingewikkelde lopende projecten, inclusief bijbehorende afspraken, inrichting en processen. We zijn intensief aan de slag met het inrichten van nieuwe processen en werkwijzen, met als basis de AFAS-projectadministratie. Hier is noodzakelijkerwijs veel tijd in gaan zitten. Inmiddels is het gehele portfolio steeds beter onder controle en kunnen we hierover steeds beter (tijdiger, adequater) rapporteren.

Voor 2023 is de inzet gericht op de **volgende speerpunten**:

- **Verkennde gesprekken (intakes) voor nieuwe projecten** met alle moederorganisaties, met als doel toekomstige projecten bijtijds te identificeren en tot passende opdrachtformuleringen te komen. Op weg naar een meer robuust projectenportfolio.
- **Verdere professionalisering projectomgeving**: Een optimaal bij ZHB passende inrichting van de AFAS-projectsoftware en het beschikken over een instrumentarium om het geheel aan projecten en de projectflow te kunnen faciliteren, beheren en rapporteren.
- **Stroomlijnen projectproces**: Een voor alle in- en extern betrokkenen herkenbare en geaccepteerde werkwijze voor een duidelijk proces inclusief standaarddocumenten, besluitvormingsmomenten, rollenverdeling en basisafspraken.
- **Inzet op vakmanschap projectmedewerkers**: Onder andere door uitgangspunten te bepalen voor werving, profielen voor de meest gangbare projectrollen en een bijlage 'hoe werken we bij ZHB'. Dit gefaciliteerd door professionele HR-rol en ondersteund door het aanschaffen en implementeren van de AFAS HR-module.
- **Professionele rapportages**: een actueel en toegankelijk intern beeld van de bedrijfsmatige en inhoudelijke status van een project, periodiek geïnformeerde opdrachtgevers en daarmee betrokkenheid en sturing. De projectleiders rapporteren maandelijks op uniforme wijze de status van hun project en worden voor de bedrijfsmatige kant hierin actueel gefaciliteerd door AFAS. Zo nodig kan worden bijgestuurd.

In bijlage 2 is het voorlopige projectenportfolio voor 2023 opgenomen.

Projectfinanciën

Projecten zijn bewerkelijk qua vastlegging, sturing en verantwoording. We hebben te maken met verschillende (subsidie)regimes, protocollen, regelgeving en projecten gaan over jaargrenzen heen.

Hieronder een nader beeld wat betreft de projectfinanciën:

- Projecten zijn voor één of enkele moeders, dan wel voor derden. De inzet hiervan komt boven op het afgesproken programmatische werkbudget in het jaarplan. De ervaring leert dat projecten veel tijd en aandacht vragen van de gehele bedrijfsvoering van ZHB.
- ZHB doet in principe geen projecten kleiner dan € 30 tot 50K, om versnippering en een onevenredige werklast (overhead) te voorkomen.
- Projecten kennen hun eigen financiering en dus genereren de projecten hun eigen inkomsten en uitgaven.
- De indicatieve omvang van het totale projectenbudget voor 2023 is € 8 mln (beeld Q4 '22).

- ZHB hanteert geen percentage bureaunkosten. De aanloopfase (intake, verkenning) wordt gedekt vanuit de basisfinanciering. Vanaf het moment van besluitvorming in het MT ZHB over het al dan niet starten van een project worden er vaak wel nog niet gedekte kosten gemaakt, waarmee de stichting ZHB een financieel risico loopt. Deze kosten worden geregistreerd en in het later in het proces op te stellen projectvoorstel verdisconteerd. Dit vraagt zorgvuldige besluitvorming, waarbij zowel de (potentiële) opdrachtgever als het MT ZHB vertrouwen hebben dat dit inderdaad tot een formele en tijdige projectopdracht komt. Hiermee mitigeren we gezamenlijk het financiële risico.
- Projecten kunnen pas starten als de formele opdracht en de benodigde middelen (deels) door onze opdrachtgevers verstrekt zijn. Hierop zal in 2023 uitdrukkelijker gestuurd worden in de in het voorproces te maken afspraken met onze opdrachtgevers, en vervolgens bij de daadwerkelijk start van een project.

6. Bedrijfsvoering

ZHB is een programma, maar ook een stichting die bedrijfsmatig de eigen broek moet ophouden. De uitgangssituatie in 2022 was pittig. In het startjaar zijn de administraties van de drie voorgangers bij elkaar gekomen in de nieuwe organisatie ZHB. Nog altijd hebben we te maken met de naweeën van de voorgangers. Zo is de afwikkeling van De Verkeersonderneming niet klaar (bijvoorbeeld opheffen van de bv) en heeft de afwikkeling van Bereikbaar Haaglanden & Rijnland door omstandigheden lang geduurd.

Het team Bedrijfsvoering is binnen ZHB primair verantwoordelijk voor de operationele ondersteuning van alle ZHB-medewerkers van zowel de basisorganisatie als de projectorganisatie. Het betreft eind 2022 circa 100 medewerkers (!), deels fulltime, deels parttime (opdrachten). Hiervoor is vorig jaar in AFAS een financiële en projectadministratie ingericht in combinatie met een digitale werkomgeving. Alle ZHB-medewerkers hebben toegang afhankelijk van hun rol tot bepaalde onderdelen van AFAS en beschikken over een Microsoft 365 account om digitaal samen te werken in Teams. Daarnaast zijn er op de ZHB-locatie in Delft zeven werkplekken beschikbaar.

Het team Bedrijfsvoering is de drijvende kracht in de backoffice van ZHB. In 2023 ontwikkelt het team zich verder door, met daarbij enkele personele wisselingen. In Q1 wordt in samenwerking met onder meer de MRDH en met input van het Havenbedrijf een benchmark uitgevoerd, om te leren van elkaars ervaringen met het inrichten van een dergelijk team. De inzet in 2023 is om de bedrijfsvoering verder te stroomlijnen en waar mogelijk verder te digitaliseren. In de Q-rapportages zal daarover worden gerapporteerd.

Speerpunten

Rapportages

Nu de basisadministratie staat, gaat de nadruk meer liggen op het ontwikkelen van rapportages voor externe verantwoording en interne stuurinformatie voor directie, portefeuillehouders en projectleiders. Actuele rapportages zijn door middel van 'selfservice' beschikbaar via AFAS.

HR

De ZHB-medewerkers zijn het belangrijkste kapitaal van de organisatie. In de praktijk blijkt het zeer lastig om de juiste medewerkers te vinden om via de samenwerkingspartners te detacheren of extern in te huren via bureaus of als ZZP'er. Daarom is 2023 een uitbreiding van de formatie voorzien om de HR-functie nu volwaardig in te gaan vullen. Ook is ontwikkeling van de HR-functionaliteit in AFAS voorzien.

6: Daarnaast beschikt ZHB over aanlandplekken bij de samenwerkingspartners MRDH, PZH en ProRail.
7: Programmering & Verkeersmanagement maakt gebruik van werkplekken bij de centrale in Rhoon.

Inkoop

Juridische ondersteuning bij inkoop- en eventuele aanbestedingstrajecten huren we flexibel in, omdat de behoefte sterk wisselt in de tijd. De contractmanager/inkoper zal zich inzetten voor de inkoop ten behoeve van de basisorganisatie en projectorganisatie. Afhankelijk van het volume vindt er (her-)contractering van marktpartijen op basis van raamovereenkomsten plaats.

Processen & ICT

Door de steeds verdergaande digitalisering neemt de afhankelijkheid van ICT toe. Het beheer van de generieke ICT (Microsoft 365, Teams en laptops) is volledig uitbesteed waarbij ZHB alleen de eerstelijnssteun richting de gebruikersorganisatie zelf invult. Voor 2023 is een verdere doorontwikkeling van AFAS voorzien om de operationele processen te optimaliseren. Het opbouwen van kennis is hierbij cruciaal voor het implementeren van nieuwe functionaliteiten en het trainen van AFAS-gebruikers.

7. Jaarbegroting 2023

De Jaarbegroting voor het programma (dit is exclusief projecten) sluit op het beschikbaar gestelde jaarbudget van € 6.783K. Zie bijlage 3 voor een meer gedetailleerde begroting.

Portefeuille	Mensen (fte)	Mensen (EUR)	Middelen (EUR)	Begroot (EUR)
Directie (DIR)	3,5	€ 478K	€ 105K	€ 583K
Bedrijfsvoering (BV)	7,0	€ 1.142K	€ 255K	€ 1.397K
Programmering (P)	4,6	€ 542K	€ 82K	€ 624K
Verkeersmanagement (VM)	10,8	€ 1.273K	€ 306K	€ 1.579K
Mobiliteitsmanagement (MM)	6,0	€ 1.099K	€ 240K	€ 1.339K
Communicatie (COM)	2,5	€ 285K	€ 190K	€ 475K
Ontwikkeling & Omgeving (O&O)	3,9	€ 642K	€ 145K	€ 787K
Totaal	38,3	€ 5.460K	€ 1.323K	€ 6.783K

Legenda:

- in geel de begroting voor 2023 per portefeuille en voor het totaal, passend binnen de basis financiële kaders zoals door de stuurgroep vastgesteld (uitgangspunt 4, hoofdstuk 1)
- in groen de inzet van mensen (in fte en euro's)
- in roze de middelen

Indicatie besteding overprogramming

Op advies van de RvT wordt in 2023 gewerkt met een overprogramming van 10% (zie ook uitgangspunt 6, hoofdstuk 1). Dit is een beheersmaatregel voor capaciteitsproblematiek wat een risico vormt voor het realiseren van de overeenkomende activiteiten en producten. De 10% wordt uitsluitend ingezet voor het primaire proces, de inhoudelijke taken en zoveel mogelijk gebiedsgericht:

Portefeuille	Budget (EUR)
Communicatie: campagnes en online platforms	€ 150K
Mobiliteitsmanagement in gebieden en extra capaciteit werkgevers en logistieke aanpak	€ 350K
Programming: advisering programming in de gebieden	€ 75K
Verkeersmanagement: advisering verkeersmanagement in de gebieden	€ 75K
Ontwikkeling en Omgeving: ontwikkeling restduurschatter incidenten/hinder	€ 25K
Totaal	€ 675K

8. Risicobeheersing

In het jaarplan zijn ambities en doelstellingen voor 2023 geformuleerd. De volgende risico's én beheersmaatregelen voor het (niet of deels kunnen) realiseren hiervan zijn in beeld:

A | Arbeidsmarkt: onvoldoende gekwalificeerde mensen beschikbaar

Op advies van de RvT wordt in 2023 gewerkt met een overprogramming van 10%. Dit is een beheersmaatregel voor capaciteitsproblematiek wat een risico vormt voor het realiseren van de overeenkomende activiteiten en producten. De 10% wordt indicatief ingezet voor:

Risico: Om tot een goede invulling van de ambities en doelstellingen te komen, moet voldoende (en gekwalificeerde) personele capaciteit beschikbaar zijn. In 2022 is al gebleken dat deze problematiek breed speelt. Voor 2023 is de verwachting dat de krapte op de arbeidsmarkt wederom zal drukken op de beschikbaarheid van personeel, zowel via detacheringen van de moederorganisaties als inhuur vanuit de markt.

Beheersmaatregel: Zoals in 2022 ook eerder is gedaan, zal ZHB zich inspannen om via medewerkersbijeenkomsten bij moederorganisaties mensen te enthousiasmeren voor een detachering bij Zuid-Holland Bereikbaar. In het jaarplan is t.o.v. 2022 extra (senior) HR-capaciteit begroot, om hier meer focus op te kunnen leggen. Ook zal worden onderzocht of er mogelijkheden zijn bij de moederorganisaties tot het bovenformatief werven van personeel, welke gegarandeerd meerjarig gedetacheerd kunnen worden naar ZHB. Daarnaast ligt er ook bij de moeders een rol om openstaande detachering actief binnen de organisatie onder de aandacht te brengen. Tenslotte zal ZHB dit onderwerp periodiek agenderen in de verschillende overleggen tussen ZHB en de moederorganisaties.

B | Inzetten onderuitputting voor compensatie inflatie en overprogramming

Risico: Pas medio 2023 wordt duidelijk welke middelen over 2022 resteren en ingezet kunnen worden voor compensatie van de inflatie. Bij een lagere onderuitputting heeft de inflatie dan ook een grotere (negatieve) impact op de productie van ZHB. Ook overprogramming heeft het (naar verwachting theoretische) risico in zich van (over)uitputting.

Beheersmaatregel: Flexibiliteit contracten en actieve monitoring vanuit Bedrijfsvoering.

C | Voortdurende discussie tussen de partners over verdeelsleutel middelen

Risico: De ambities van de moederorganisaties zijn onverminderd hoog. De discussie over de verdeelsleutel rijk/regio blijft boven de markt hangen, en vormt een risico voor het wederzijdse vertrouwen en daarmee de stabiliteit van de samenwerking.

Beheersmaatregel: De moederorganisaties komen in de eerste helft van 2023 tot een gezamenlijk besluit, en bieden daarmee helderheid naar elkaar, naar ZHB en externe belanghebbenden.

D | Uitblijven/uitstel grote projecten

Risico: Onder invloed van de huidige (politieke) actualiteit kan het zijn dat grote projecten uitblijven of worden uitgesteld, bijvoorbeeld vanwege stikstofproblematiek of beschikbaarheid van budgetten.

Beheersmaatregel: Met het uitblijven of uitstellen van grote projecten zal op termijn mogelijk meer uitval of beperking van bestaand areaal optreden. ZHB zal - in samenwerking met partners - een aanpak onvoorziene hinder gaan ontwikkelen.

E | Ongebalanceerd projectenportfolio

Risico: De projecten die ZHB nu in uitvoering heeft leunen vooral op Rijkswaterstaat. Het is nodig dat ook de andere partnerorganisaties opdrachten aan ZHB gaan verstrekken om tot een betere balans in het portfolio te komen. Wanneer dit niet lukt, zal dit het draagvlak voor de samenwerking kunnen gaan ondermijnen.

Beheersmaatregel: De ervaring leert dat projecten voor de andere moederorganisaties dan RWS wel tot intake komen, maar dan blijven hangen wegens onduidelijkheid over het (basis)aanbod. ZHB zal zich inspannen duidelijker te omschrijven wat het (basis)aanbod is, zodat het voor de projectteams binnen de moederorganisaties helder is wat zij van ZHB kunnen verwachten. Sturing binnen de moederorganisaties (op hun eigen projecten) is essentieel om tot nieuwe projecten bij ZHB – en daarmee een beter gebalanceerd ZHB-portfolio - te komen.

F | Het ontbreken van bestuurlijk draagvlak

Risico: Op belangrijke momenten is betrokkenheid van de bestuurders in de stuurgroep noodzakelijk voor voldoende eigenaarschap bij de moederorganisaties op de koers en activiteiten van ZHB. Continuïteit in de stuurgroep is van belang voor een meerjarig programma zoals ZHB en daarmee is er een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor zowel ZHB als de moederorganisaties om hier actief op toe te zien.

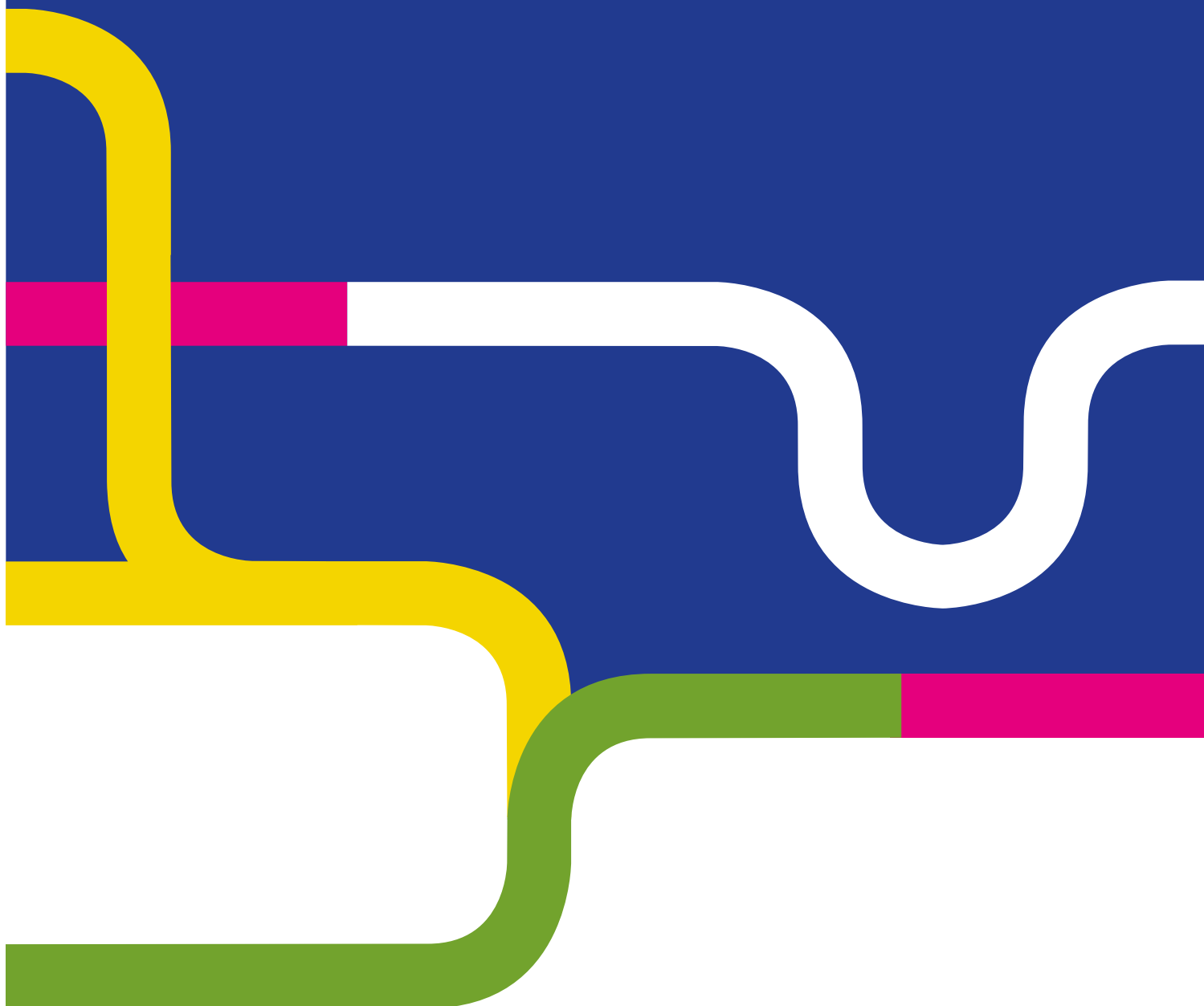
Beheersmaatregel: De beheersing van dit risico ligt in grote mate bij de stuurgroep-leden. ZHB faciliteert een gedegen besluitvormingsproces waarbij tijdige besluitvorming door de stuurgroep wordt voorbereid met de accounthouders en regiegroep. Het bijtijds inplannen van stuurgroepvergaderingen is hiervoor een randvoorwaarde.

G | Afweging lopende activiteiten en ongeplande hinder

Risico: Ongeplande hinder is (uiteraard) niet te plannen, de impact hiervan op de bezetting is niet vooraf bekend. Daarnaast is hier geen structurele capaciteit voor beschikbaar. Urgente inzet van ZHB-capaciteit bij ongeplande hinder heeft als gevolg dat reguliere werkzaamheden zullen blijven liggen.

Beheersmaatregel: De druk die dit legt op beschikbare capaciteit en hoe dit in balans is met de geplande werkzaamheden en projecten vraagt doorlopend aandacht, van het management van ZHB én in de sturingslijn naar de opdrachtgevers. In de te ontwikkelen aanpak voor ongeplande hinder worden hierover afspraken gemaakt.

Bijlagen



Bijlage 1 – Beeld opgave per gebied

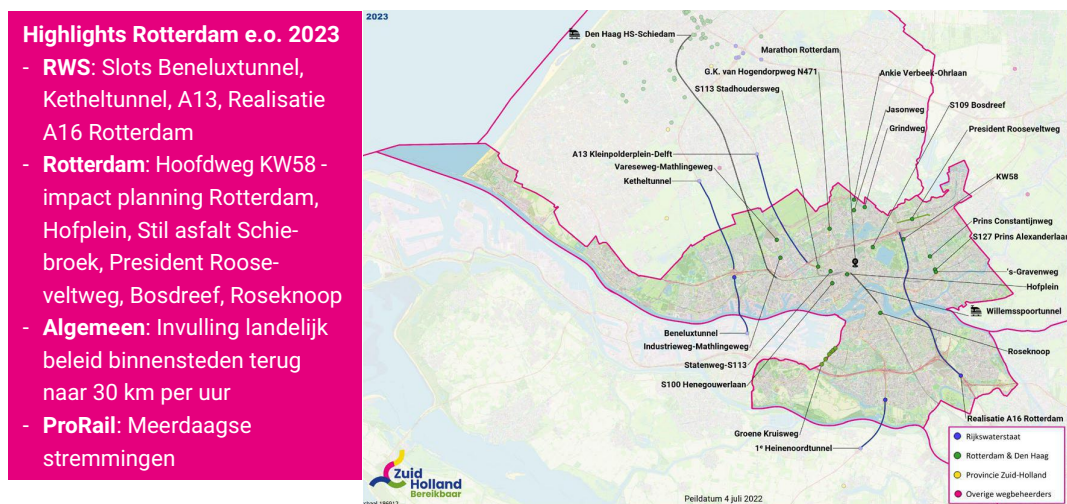
Hierna is per gebied in vogelvlucht het beeld van de opgave voor 2023 weergegeven. Zowel op de groene laag (basisaanbod gebieden), als de gele laag (projecten).

Rotterdam en omstreken

prioriteit '1'

De regio Rotterdam en omstreken bestaat uit de gemeenten: Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Belangrijke samenwerkingspartners binnen dit gebied zijn de MRDH, gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, ProRail en het HBR.

In 2022 is een start gemaakt met de gebiedsgerichte aanpak. Daarvoor zijn vier deelgebieden gedefinieerd met daarin clusters van projecten/opgaven; (1) Rotterdam oost (met daarin onder andere Van Brienenoordbrug, Roseknoop, IJsselmondse knoop, Algerabrug en ontwikkeling Feyenoord City en Rivium), (2) Rotterdam noordoost (met daarin onder andere A16, hoofdweg Rotterdam, werkzaamheden A20 en werkzaamheden rond Alexander), (3) Rotterdam noordwest (met daarin onder andere Giessenbrug, Hofplein, ontwikkeling Merwedehavens en aandacht voor vervoer Waalhaven) en (4) Rotterdam zuidwest (met daarin onder andere Beneluxtunnel en koppeling met het gebied Zuid-Hollandse eilanden).



groene laag

Basisaanpak

De concrete doelen voor de gebiedsgerichte aanpak Rotterdam en omgeving voor 2023 zijn daarbij het aan elkaar knopen van lopende projecten qua inzet van mobiliteitsmaatregelen over het hele gebied heen. Vanuit de basisaanpak geeft ZHB in het gebied uitvoering op het vlak van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie. Voor Rotterdam oost wordt een start gemaakt met het gebiedsgericht werken, en met een langetermijnplanning/programma een integraal maatregelpakket ontwikkelen voor 2024 en verder, in de overige deelregio's zullen vanaf eind 2022 en in 2023 de eerste stappen worden gezet

naar samenwerking en de ontwikkeling van gebiedsgericht werken. Op het gebied van VM beheren we het CAR-A15. Tevens is er intensieve samenwerking met VC-ZWN, VCNL van RWS en de Verkeersregiekamer van Rotterdam.

gele laag

Projecten

Er lopen reeds een aantal projecten waar ZHB aan werkt, zoals de Mobiliteitsmaatregelen Van Brienenoordbrug (cluster Rotterdam oost), inzet mobiliteitsmaatregelen Roseknoop en benadering werkgevers (cluster Rotterdam oost), de werkgeversaanpak duurzame mobiliteit Rotterdam (stad Rotterdam) en de Ecostars en verificatie bouwlogistiek (stad Rotterdam). In 2023 bouwen we de gebiedsaanpak Rotterdam en omgeving verder uit tot een volwaardige aanpak en werken we toe naar een gezamenlijk programma waarin opgaven, ambities en projecten elkaar aanvullen en versterken. Rotterdam en HBR stellen voor de Waal-/Eemshaven een aanpak op, waarbij de inzet van ZHB wordt verkend.

Zuid-Hollandse Eilanden

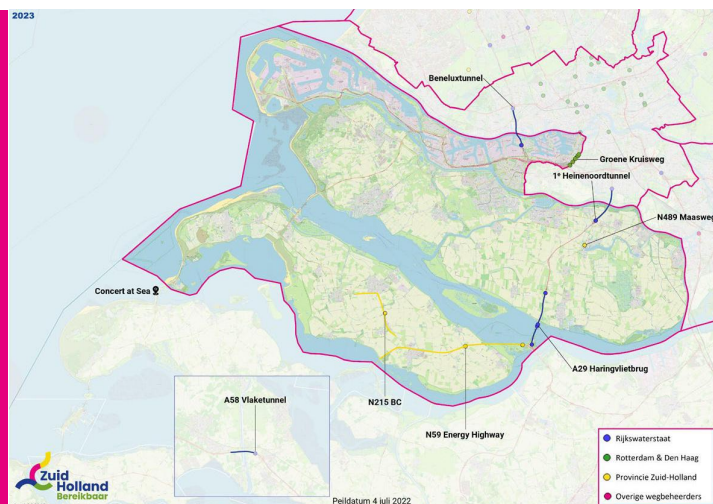
prioriteit '1'

Het gebied Zuid-Hollandse Eilanden (ZHE) omvat de twee deelgebieden Hoeksche Waard en Voorne-Putten Haven/Goeree-Overflakkee. Voorne-Putten maakt eveneens deel uit van de MRDH. Voor de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee is dat niet het geval. Beide gebieden hebben een eigen karakter, gebiedsdynamiek/belang, gebiedsprogramma's met meerdere thema's en in beide gebieden is sprake van reeds bestaande samenwerkingsstructuren.

In Voorne-Putten Haven wordt vanuit een bestaand programma 'Mobiliteitsprogramma Voorne-Putten' voor het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid Voorne-Putten en Havengebied en goederenvervoer, verschillende mobiliteitsmaatregelen ingezet. De Hoeksche Waard 'wil een vitale, economisch gezonde, goed bereikbare, aantrekkelijke, veilige, inclusieve en duurzame gemeente zijn'. Ambities en prioriteiten zijn hiervoor in vijftal programma's uitgewerkt; Inclusieve samenleving, Duurzaamheid, Economie, Mobiliteit en Wonen. Mobiliteitsmaatregelen worden meer ingegeven vanuit aan onderhoud gerelateerde projecten. De bestaande aanpak (gericht op transitie naar duurzame en slimme mobiliteit) Hoeksche Waard 'Samen Bereikbaar'. De eilanden Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard en Voorne-Putten werken voorts samen aan de gezamenlijke regionale Zuid-Hollandse Delta; 'Samen voor een krachtige Regio!'. In deze regionale worden krachten op thema's Duurzaamheid, Agrifood, Landschap en Toerisme en Onderwijs en Arbeidsmarkt gebundeld.

Highlights Zuid-Hollandse Eilanden 2023:

- **RWS:** slots (zomer)periode afsluiting Haringvlietbrug (2 maanden), Afsluiting 1^e Heinoordtunnel (3 weken), Potentiële combinatie 1^e Heinoordtunnel met N59 Energy Highway, Renovatie 1^e Heinoordtunnel, weekendafsluiting Beneluxtunnel, voorbereidingen werkzaamheden Spijkenisserbrug (2024)
- **Provincie:** N215 zoekvenster - geen afsluitingen, Ombouw kruispunt N489-Westdijk eerste helft 2023, , voorbereidingen werkzaamheden Hartelbrug (2024)
- **Rotterdam:** Groene Kruisweg VRI – verminderd aantal rijstroken



groene laag

Basisaanpak

In 2023 wordt binnen de RAO-overleggen Hoekse Waard en Voorne-Putten de samenwerking van de wegbeheerders rondom de programmering en afstemming/coördinatie van werkzaamheden vanzelfsprekend voortgezet. Deze samenwerking is in feite een basisvoorziening om de regionale hinder door afstemming zo minimaal mogelijk te houden. Ook wordt de bestaande samenwerking op het gebied van regionaal verkeersmanagement voortgezet. Dit geldt evenzo voor de gebiedsgerichte communicatie naar gebruikers/belanghebbenden en een basisniveau van mobiliteitsadvisering, dat ZHB ook in 2023 zal blijven leveren. Onderdeel van de inzet van ZHB in het gebied blijft verder ook het onderhouden van een relatiernetwerk met het bedrijfsleven, bestuurders en belanghebbenden (stakeholdermanagement).

In 2022 is door ZHB kennisgemaakt in het gebied (inclusief waterschap Hollandse Delta), zowel ambtelijk als bestuurlijk met bestaande stakeholdertafels alsook met private partijen.

In de zomer en het najaar hebben gebiedsgerichte sessies plaatsgevonden als bouwsteen naar een ZHB-aanpak voor de ZHE. In 2023 zal de Portefeuillehouder samen met een geformeerd gebiedsteam ZHE verdere stappen zetten om eind 2023 de contouren van een gebiedsaanpak op korte, middellange en lange termijn en maatregelen voor ZHE inzichtelijk te hebben.

gele laag

Projecten

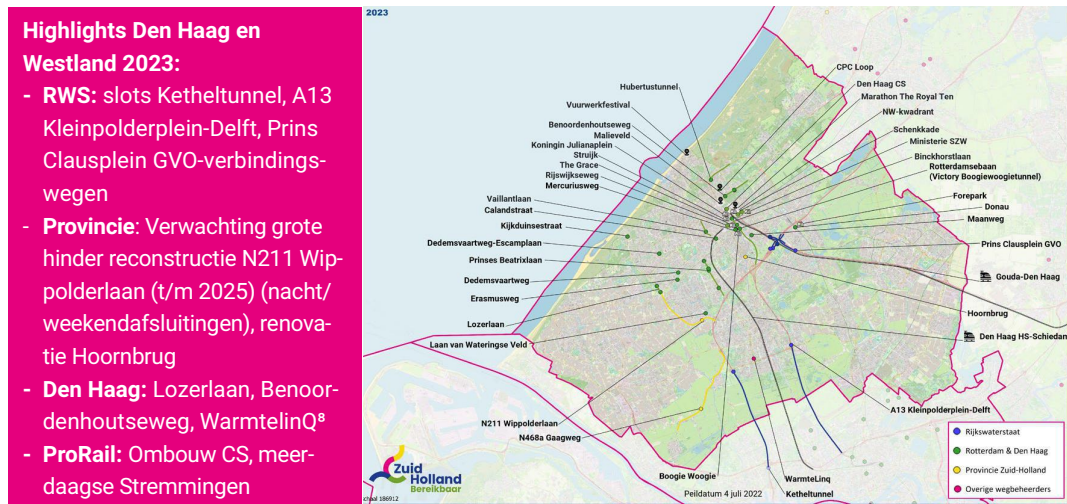
In dit gebied is ZHB ook betrokken bij enkele lopende projecten, zoals de samenwerking Voorne-Putten Haven (voor 2023 vinden nog gesprekken hierover plaats in het kader van MoVe), de gecombineerde bedrijvenbenadering voor de renovatie van de eerste Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug, de tijdelijke oeververbinding voor de Haringvlietbrug (een pontverbinding) en een fietscampagne rond de renovatie van de Heinenoordtunnel.

Haaglanden

prioriteit '2'

De regio Haaglanden bestaat uit de gemeenten: Den Haag, Delft, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar, Westland en Zoetermeer. Deze gemeenten zijn allen aangesloten bij de MRDH, die daarmee een belangrijke en actieve samenwerkingspartner binnen de regio vormt.

De belangrijkste ontwikkelingen binnen dit gebied spelen zich in 2023 vooral af rondom de gemeente Den Haag en het Westland. Ondanks toenemende drukte van het verkeer en de uitvoering van grote ontwikkelingstrajecten (o.a. woningbouw) wil de gemeente dat Den Haag leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Hiervoor heeft de gemeente een Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 opgesteld. De gemeente Westland behoort met meer dan 110.000 inwoners tot de 30 grootste gemeenten in Nederland. De bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid in Westland en aangrenzende gemeenten komt de komende jaren verder onder druk te staan door de woningbouwopgave, de groeiende economie, de doorontwikkeling naar de Greenport 3.0 en de groeiende mobiliteitsvraag. Daarom zijn op korte termijn maatregelen nodig. Om hier nader vorm en inrichting aan te geven heeft de gemeente Westland de Mobiliteitsvisie Westland 2040 opgesteld.



groene laag

Basisaanpak

In de basisaanpak voor Haaglanden richten we ons op:

1. de grote werkgevers in en om Den Haag, we hebben alle 100+ werkgevers in beeld en hebben met de top 25 werkgevers regelmatig contact
2. de grote organisaties in Westland (i.c.m. de naar verwachting uit te voeren werkgeversbenadering – mobiliteitstransitie – vanuit MoVe)
3. de opbouw van het netwerk bij de grote distributiecentra langs de A12 en in Lansingerland.

8: Warmtelinq raakt meer gemeenten dan Den Haag, en overstijgt ook het gebied Haaglanden.

Voor de grootste 10 werkgevers deden we of doen we een actuele mobiliteitsscan. Op het gebied van verkeersmanagement beheren we het CAR-Westland. Tevens is er intensieve samenwerking met VC-ZWN, VCNL van RWS, de IC-desk van PZH en de Verkeersmanagementdesk van Den Haag.

gele laag

Projecten

Binnen Haaglanden spelen in 2023 meerdere projecten een rol. Het gaat daarbij om de Mobiliteitstransitie in het Westland; samen met de gemeente heeft ZHB een project ontwikkeld om de mobiliteit op vijf grote bedrijventerreinen in kaart te brengen en mogelijk aan de slag te gaan met de alternatieven.

Een project waarop ZHB nog niet actief is, maar waarover in 2023 mogelijk verkennende gesprekken gevoerd kunnen gaan worden, betreft de verbreding van de A4 (N14 tot Ketheltunnel). Die werkzaamheden starten mogelijk in 2025. Voorts is met Den Haag gesproken over projecten waar een grote opgave verwacht wordt qua hinder, bijvoorbeeld de Lozerlaan. De inzet is om in 2023 toe te werken naar een meer concrete invulling en uitvoering van diverse activiteiten. In het gebied zal de komende jaren sprake zijn van stremmende werkzaamheden door ProRail (afroonden ombouw Den Haag Centraal en werkzaamheden aan het spoor tussen Rotterdam, Delft en Rijswijk). Met ProRail wordt verkend of betrokkenheid van ZHB wenselijk is en zo ja hoe. Met PZH onderzoeken we de mogelijkheid van ondersteuning bij de Wippolderlaan en Hoornbrug.

Verder ondersteunt ZHB bij de realisatie van een duurzame bereikbaarheid van de Mall of the Netherlands. Qua oplossingsrichtingen wordt hierbij naar de samenhang tussen mobiliteits- en verkeersmanagementmaatregelen gekeken.

Drechtsteden/Alblasserwaard

prioriteit '2'

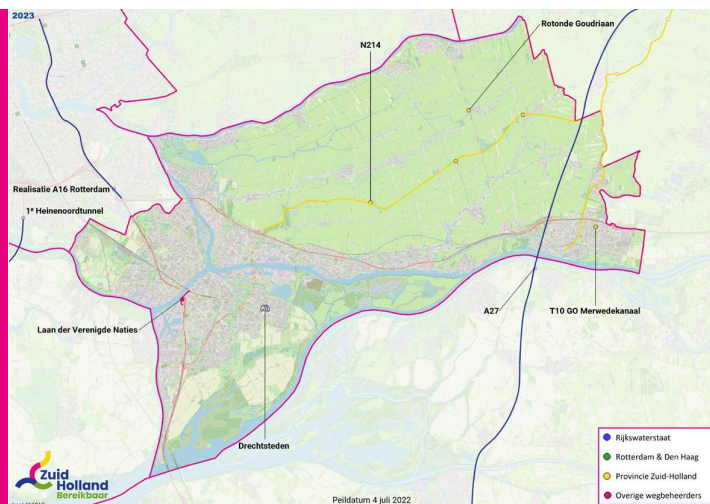
De regio Drechtsteden is ontstaan uit zeven Zuid-Hollandse gemeenten aan het water die al lange tijd met elkaar samenwerken; Dordrecht, Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam, Papendrecht, Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam. Drechtsteden staat voor betere bereikbaarheid en zet daarom hoog in om de regio via het water, de weg en het spoor bereikbaar te houden. Dit gebeurt met slimme oplossingen voor mobiliteit die zo duurzaam mogelijk zijn.

De samenwerking binnen dit gebied is in de afgelopen jaren relatief sterk ontwikkeld, mede dankzij projecten als de Korte Termijn Maatregelen A15 (KTM A15), de renovatie van de N3/Wantijbrug en de tijdelijke veerverbinding bij de Papendrechtsebrug (renovatie fietspad).

Samen met Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat, en gefaciliteerd door ZHB, willen de regionale partners in 2023 een Meerjarig Maatregelenpakket (MMP) Bereikbaarheidsaanpak Drechtsteden & Alblasserwaard vaststellen en gaan uitvoeren. Ondanks de relatief sterk ontwikkelde samenwerking, lukt het tot op heden niet om een tot een meerjarig maatregelenpakket op gebiedsniveau te komen, waarin afspraken worden gemaakt over ieders inzet en aandeel in de regionale bereikbaarheidsaanpak. ZHB is gevraagd dit samenwerkingsproces te ondersteunen en faciliteren. Als uitvoerende partij in het gebied zal ZHB uiteindelijk een deel van de maatregelen voor zijn rekening nemen.

Highlights Drechtsteden en Alblasserwaard 2023

- Ontwikkeling Meerjarig Maatregelen Pakket (MMP) Drechtsteden & Alblasserwaard
- **IenW/PZH:** Fase 3 KTM A15
- **RWS:** A27 Houten-Hooipolder (in 2023 binnen WBU), grootschalige afsluiting pas in zomer 2025
- **Provincie:** N214-N216 gepland vanaf Q3 2023. Kans op schuiven i.v.m. gevonden blindgangers, ombouw kruispunt N216-Smoutjesweg. Vóór N214.



groene laag

Basisaanpak

In 2023 wordt binnen het RAO Drechtsteden de samenwerking van de wegbeheerders rondom de programmering en afstemming/coördinatie van werkzaamheden vanzelfsprekend voortgezet. Deze samenwerking is in feite een basisvoorziening om de regionale hinder zo minimaal mogelijk te houden. Ook wordt de bestaande samenwerking op het gebied van regionaal verkeersmanagement voortgezet. Dit geldt evenzo voor de gebiedsgerichte communicatie naar gebruikers/belanghebbenden en een basisniveau van mobiliteit.

teitsadvisering, dat ZHB ook in 2023 zal blijven leveren. Onderdeel van de inzet van ZHB in het gebied blijft verder ook het onderhouden van een relatienetwerk met het bedrijfsleven, bestuurders en belanghebbenden (stakeholdermanagement).

Op het gebied van verkeersmanagement beheren we het CAR-Drechtsteden en het CAR-Alblasserwaard/Vijfheerenlanden. Tevens is er intensieve samenwerking met VC-ZWN, VCNL van RWS en de IC-desk van PZH.

gele laag

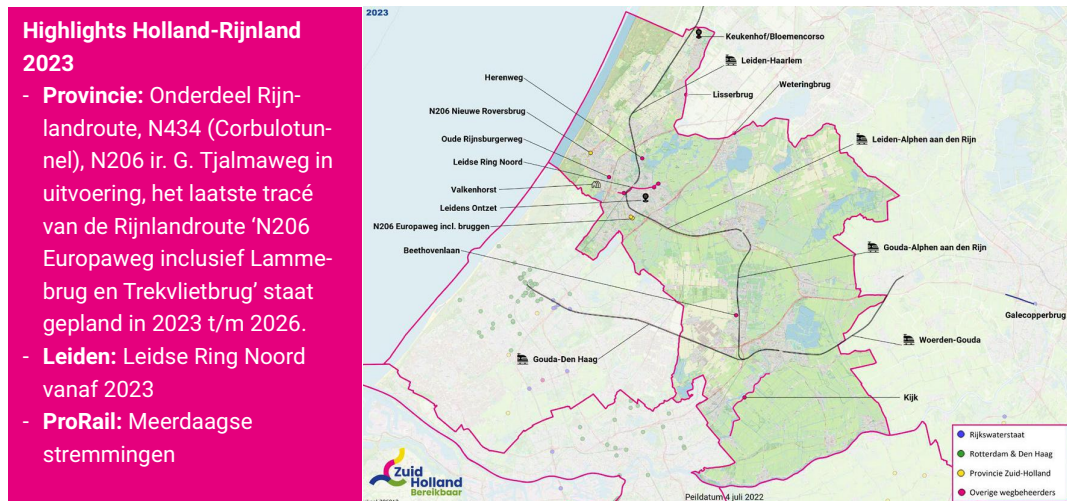
Projecten

ZHB heeft in 2023 in dit gebied momenteel 2 substantiële projecten in uitvoering, te weten KTM A15 (Fase 3) en de A27 Werkgeversaanpak. Op basis van de MJPA 2024 worden in 2023 verkennende gesprekken met Rijkswaterstaat gevoerd over de gewenste ZHB-inzet rondom de werkzaamheden aan de Vervangings- en Renovatieprojecten Brug over de Noord, de Noordtunnel en Drechttunnel, die voor de jaren 2025 en verder op de rol staan. Met de Provincie Zuid-Holland zal worden verkend of en zo ja welke ZHB-inzet voor hinderbeperking ten tijde van de werkzaamheden aan de N214 en mogelijk de Concordiabrug wenselijk is. Op het gebied van verkeersmanagement loopt in het kader van KTM A15 een pilot met verstrekken van actuele incident- en hinderinformatie op en rond de A15 aan hulpdiensten en OV-bedrijven.

Holland-Rijnland

prioriteit '3'

Holland-Rijnland is het samenwerkingsverband van dertien gemeenten in de Leidse regio, de Duin- en Bollenstreek en de Rijn- en Veenstreek. De samenwerkende gemeenten zijn Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude. Samen hebben zij tot doel de kwaliteit van wonen, werken, ondernemen en recreëren van burgers, bedrijven en instellingen in het gebied te bevorderen.



groene laag

Basisaanpak

Als het gaat om de werkgeversbenadering in de basisaanpak, dan sluit deze aan bij de aanpak die ook voor Midden-Holland wordt gehanteerd. We richten ons op het leren kennen van de werkgevers in de regio en bewerkstelligen dat de werkgevers ZHB kennen, en wat we voor hen kunnen betekenen. Hiermee hebben we, op het moment dat er projecten in het gebied komen, een goede ingang bij de werkgevers die hinder ondervinden, en kunnen we ook het relatieve belang van de hinder aangeven. We richten ons hierbij op werkgevers met minimaal 100 medewerkers die ook te maken krijgen met het besluit CO2-reductie werkgebonden personenvervoer, waarbij zij verplicht worden het aantal gereisde woon-werk- en zakelijke kilometers te registreren. Op het gebied van verkeersmanagement ontwikkelen we het CAR-Holland-Rijnland. Tevens is er intensieve samenwerking met VC-ZWN, VCNL van RWS en de IC-desk van PZH.

gele laag

Projecten

Binnen de gebiedsportefeuille Holland-Rijnland vertaalt de betrokkenheid van ZHB zich in 2023 naar verschillende projecten. Deze bevinden zich in verschillende stadia. In sommige gevallen is al sprake van samenwerking. In andere gevallen is sprake van de intentie daartoe, maar wordt de wijze waarop nog verkend. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval voor de renovatie van 4 prioritaire viaducten (RWS) aan de A44, waarvan aanzienlijke impact op de omgeving wordt verwacht, of de werkzaamheden aan de N207 (PZH). Daarnaast is sprake van projecten in de regio waarover nog geen afspraken zijn gemaakt, maar waarover wel verkennende gesprekken gevoerd kunnen/zullen gaan worden, zoals bijvoorbeeld bij de werkzaamheden aan het spoor tussen Woerden en Alphen aan den Rijn.

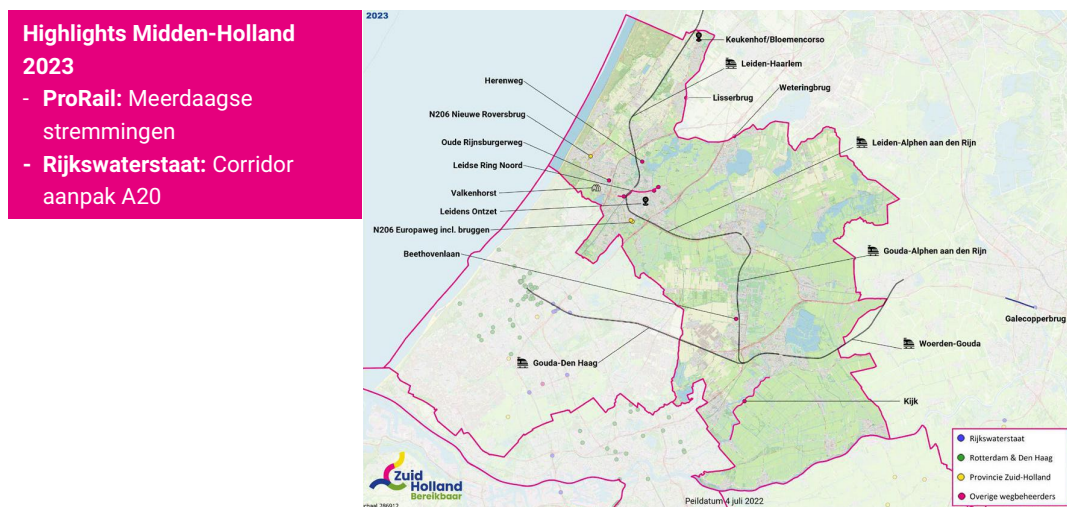
Naast bovenstaande is er vanuit Leiden en Alphen aan den Rijn interesse om ZHB in te schakelen; zowel voor de eigen organisatie als voor een werkgeversaanpak. Voor Leiden is concreet afgesproken dat wij helpen met een aanpak voor het Bio Sciencepark. Ook ondersteunen we al bij het ontwikkelen van het eigen nieuwe mobiliteitsbeleid. Met de gemeente Alphen moeten nog meer gesprekken gevoerd worden. Ook hebben we met de Regio Holland-Rijnland en de Omgevingsdienst West-Holland overleg in het kader van de bedrijven die de Omgevingsdienst bezoekt, om te zien of zij daar het onderwerp mobiliteit meteen op de agenda kunnen krijgen.

Op het gebied van verkeersmanagement beheren, evalueren en verbeteren we jaarlijks in samenwerking met de Keukenhof en omliggende wegbeheerders (RWS (VC-ZWN en -NWN), PZH/PNH, gemeenten) het Keukenhof- en Bloemencorsoscenario en voeren dit uit.

Midden-Holland

prioriteit '3'

De samenwerking in Regio Midden-Holland is een netwerksamenwerking van de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Krimpenerwaard, Gouda, Waddinxveen en Zuidplas en andere partijen, zoals onderwijs, bedrijfsleven, andere overheden en kennisinstituten. Gezamenlijk werken zij aan de regionale ambities en de speerpunten. Naast deze tafels wordt een bestuurlijk platform cultuur gefaciliteerd door Regio Midden-Holland. De Omgevingsdienst Midden-Holland is werkzaam voor al deze gemeenten, aangevuld met Alphen aan den Rijn.



groene laag

Basisaanpak

Als het gaat om de werkgeversbenadering in de basisaanpak, dan sluit deze aan bij de aanpak die ook voor de regio Holland-Rijnland wordt gehanteerd: we richten ons op het leren kennen van de werkgevers in de regio en dat de werkgevers ook weten wat ZHB is en wat we voor hen kunnen betekenen. Hiermee hebben we, op het moment dat er projecten in het gebied komen, een goede ingang bij de werkgevers die hinder gaan ondervinden van de projecten. En we kunnen hiermee ook het relatieve belang van de hinder aangeven. We richten ons hierbij op werkgevers met minimaal 100 medewerkers die ook te maken krijgen met het besluit CO2-reductie werkgebonden personenvervoer, waarbij zij verplicht worden het aantal gereisde woon-werk- en zakelijke kilometers te registreren.

gele laag

Projecten

Binnen de gebiedsportefeuille Midden-Holland zijn er in 2023 niet veel grote infrastructurele werkzaamheden. Die komen er wel aan. Denk aan het groot onderhoud op de A12 in 2024. Denk ook aan de verbreding van de A20. Voor dit laatste project is een corridoraanpak gestart. In andere gevallen wordt de samenwerking nog verkend (bijvoorbeeld A27 Houten/Hooipolder).

Verder heeft Midden-Holland een Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (UP RVVP) opgesteld, waarin ook het regionaal mobiliteitsplan is meegenomen in het kader van het Klimaatakkoord. Binnen het UP RVVP valt een aantal projecten die raakvlakken hebben met de doelstellingen van ZHB. Er is daarom overleg geweest tussen de regio en ZHB om te zien op welke projecten samengewerkt kan worden.

den. Van deze projecten is ZHB reeds betrokken bij de Verbreding A20 Nieuwerkerk aan den IJssel/Gouda. Voor verschillende andere projecten is een voorstel gedaan vanuit ZHB en wordt de samenwerking nader verkend, het gaat in dit geval bijvoorbeeld om het stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag, inclusief werkgeversaanpak en deelmobiliteit voor bedrijven en gemeentelijke organisatie, het stimuleren van het verduurzamen van logistieke optimalisatie in het kader van de bereikbaarheid, waarbij aandacht besteed wordt aan de onderwerpen zero emissie-zone, stads- en bouwhubs en de verduurzaming, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het regionale bedrijventerrein.



Bijlage 2 – Projectenportfolio

Deze bijlage bevat de stand van zaken in het projectportfolio ZHB van november 2022. Deze projecten worden op verzoek van een of meerdere moederorganisaties uitgevoerd, aanvullend op het gemeenschappelijke programma. De projecten worden apart gefinancierd, in beginsel kostendekkend. Het programmabureau verwerkt ook de administratie voor de projecten.

Onderstaande overzichten zijn in beweging en worden gedurende het jaar geactualiseerd. Aan de overzichten kunnen geen rechten worden ontleend over daadwerkelijke realisatie van de infra- en bouwprojecten.

Mogelijk toekomstige projecten	
Project	Opdrachtgever
A4-corridor	Rijkswaterstaat
Herinrichting Beatrixlaan Rijswijk	Gem. Rijswijk
Project Tunnelrenovatie Zuid-Holland (PTZ)	Rijkswaterstaat
Spijkenisserbrug	Rijkswaterstaat
Burg over de Noord	Rijkswaterstaat
Aanpak Kunstwerken A44	Rijkswaterstaat
Hartelbrug	PZH
Hoornbrug + andere Schiebruggen Delft	PZH
Europaweg, Lammbrug, Trekvlietbrug Leiden	PZH
N211 Wippolderlaan	PZH
Steekterbrug Alphen a/d Rijn	PZH
N214-N216	PZH
N207 Coenecoopbrug	PZH
Concordiabrug Gorinchem	PZH
Duurzame bereikbaarheid Mall of the Netherlands	Gem. Leidschendam
Hoofdweg Rotterdam	Gem. Rotterdam
Digitaliseringsopgave	MRDH en PZH

In voorbereiding	
Project	Opdrachtgever
A27 Houten - Hooipolder	Rijkswaterstaat
Fietsstimulering Heinenoordtunnel	Rijkswaterstaat
Calandbrug fase 2	ProRail
DuMo fase 2	Gem. Rotterdam
Westland - mogelijk vervolg werkgeversaanpak	Gem. Westland

Lopend (in uitvoering)

Project	Opdrachtgever
A4 fileaanpak	Rijkswaterstaat
A4 rijgedrag	Rijkswaterstaat
A20 Nieuwerkerk - Gouda fase 1	Rijkswaterstaat
Calandbrug fase 1	ProRail

Digitaliseringsopgave	MRDH en PZH
DuMo fase 1	Gem. Rotterdam
Ecostars + aanvullende opdracht	Gem. Rotterdam
Haringvliet inzet pont	Rijkswaterstaat
Heinenoordtunnel	Rijkswaterstaat
Heinenoord & Haringvliet aangepaste opdracht	Rijkswaterstaat
Inzet Jurist MaaS Pilots Landelijk tbv IenW	Ministerie IenW
KTM-A15 fase 2b	Ministerie IenW
Mijden en Spreiden Den Haag	Gem. Den Haag
Moving Traffic	MRDH en PZH
Roseknoop Rotterdam	Gem. Rotterdam
Rotterdam Onderweg	Gem. Rotterdam
Shuttles Capelle Rivium	MRDH
SMARD onderwijsaanpak	MRDH
Van Brienoordbrug fase 1	Rijkswaterstaat
Verificatie Bouwlogistiek Rotterdam	Gem. Rotterdam
Voorne-Putten Haven Gebiedsaanpak	Groep opdrachtgevers

In afronding (gereed)

Project	Opdrachtgever
Merwedebrug Papendrecht	Rijkswaterstaat
Bezoekersaanpak MRDH	MRDH
Grote kruising Krimpen a/d IJssel	MRDH
MaaS Pilot RTHA	Groep opdrachtgevers
Bouwlogistiek Capelle Rivium	Gem. Capelle
Utrechtsebaan Den Haag	Gem. Den Haag
Westland werkgeversaanpak aanloopfase	Gem. Westland

Bijlage 3 – Programmabegroting 2023

Deze bijlage bevat meer informatie over de begrotingsopbouw van het programma 2023. Van belang is dat het Jaarplan 2023 in tegenstelling tot de Samenwerkingsovereenkomst ZHB (SOK artikel 9.1) geen onderscheid maakt tussen exploitatiebudget en werkbudget. In de praktijk van de programmasturing is dit onderscheid namelijk niet goed inzichtelijk te maken. Dit betekent dat, indien verrekening nodig is, de procentuele inbreng per partij aan de totale begroting als uitgangspunt genomen wordt. Dit is in het jaarplan ook zo opgenomen (zie verder). Omdat ZHB voor het grootste deel kortdurende verplichtingen aangaat en geen eigen personeel in dienst heeft, is er geen risico dat er langjarige verplichtingen worden aangegaan die het exploitatiebudget overstijgen.

Budgetten per partner (absoluut en relatief)

In het volgende overzicht zijn de budgetten per partner inclusief de verdeling weergegeven:

Partner	Exploitatie-budget	Aan-deel	Werkbudget	Aan-deel	Overig budget	Totaal	%
Rijk	€ 2.450.000,00	1/2	€ 383.333,33	1/4	€ 349.610,95	€ 3.182.944,28	46,9%
PZH	€ 816.666,67	1/6	€ 383.333,33	1/4		€ 1.200.000,00	17,7%
MRDH	€ 816.666,67	1/6	€ 383.333,33	1/4		€ 1.200.000,00	17,7%
Den Haag	€ 272.222,22	1/18	€ 127.777,78	1/12		€ 400.000,00	5,9%
R'dam	€ 272.222,22	1/18	€ 127.777,78	1/12		€ 400.000,00	5,9%
HbR	€ 272.222,22	1/18	€ 127.777,78	1/12		€ 400.000,00	5,9%
TOTAAL	€ 4.900.000,00	1	€ 1.533.333,33	1	€ 349.610,95	€ 6.782.944,28	100,0%

Het rijksaandeel zoals genoemd in de tabel betreft IenW, RWS en ProRail gezamenlijk.

Directie & Staf	3,5 fte
Programmadirecteur / Bestuurder	1,0
Programmasecretaris	1,0
Officemanagement	1,5
Ontwikkeling & Omgeving	3,9 fte
Portefeuillehouder	1,0
Adviseur aanpak onvoorziene hinder	0,5
Adviseur Stakeholdermanagement	0,6
Adviseur Strategie & conceptontwikkeling	0,3
Data aanpak	0,5
M&E medewerker	1,0
Programmering	4,6 fte
Portefeuillehouder	1,0
Adviseur RegioRegie / Programmeren	2,5

Coördinator RegioRegie / Programmeren	1,0
Procesleider Programmering	0,1
Advisering Programmering in de gebieden	0,0
Senior adviseur Programmering	0,0
Verkeersmanagement	10,8 fte
Portefeuillehouder	0,8
Adviseur Verkeersmanagement	2,5
Projectleider VM	0,5
Redacteur VM	0,0
Regionaal verkeersleider	6,0
Senior Adviseur Verkeersmanagement	0,0
Teamleider Regiodesk	1,0
Advisering VM in de gebieden	0,0
Mobiliteitsmanagement	6,0 fte
Portefeuillehouder	1,0
Adviseur thema / gedragsbeïnvloeding	0,5
Combineren MM met MJPA en VM	0,0
Prio 1 : Zuid-Hollandse Eilanden + Rotterdam en omstreken	1,5
Prio 2 : Drechtsteden/Alblasserwaard + Haaglanden	0,5
Prio 3 : Holland-Rijnland + Midden-Holland	0,0
Sector ontwikkeling en tooling	0,0
Team Logistiek	1,0
Team Werkgeversaapak (WGA)	1,5
Logistiek makelaar	0,0
Specialist thema (fiets/OV)	0,0
Communicatie	2,5 fte
Portefeuillehouder	1,0
Communicatieadviseur	1,0
Prio 1: Zuid-Hollandse Eilanden + Rotterdam en omstreken	0,3
Prio 2: Drechtsteden/Alblasserwaard + Haaglanden	0,2
Prio 3: Holland-Rijnland + Midden-Holland	0,0
Bedrijfsvoering	7,0 fte
Portefeuillehouder	1,0
Controller	0,9
Coördinator Projectenportfolio	0,5

Inkoper / contractmanager	0,9
Administratie	1,8
HR-adviseur (basis- en projectorganisatie)	0,9
ICT (beheer AFAS, Microsoft 365 en laptops)	1,0
Gebiedsondersteuning	0,0
Totaal	38,3 fte

Middelen

Directie & Staf	€ 105K
Knipkaart JZ-ondersteuning	€ 50K
Onvoorziene uitgaven	€ 50K
Vergoeding RvT	€ 5K
Ontwikkeling en Omgeving	€ 145K
Beheer en doorontwikkeling ZHB Hinderradar	€ 100K
Data-aanpak	€ K
Doorontwikkelen en uitbouwen thema data	€ K
Omgevingsmanagement - out of pocket kosten	€ 25K
Ontwikkelagenda: update Q2 2023	€ 20K
Voorziening uitvoeringsagenda VM/MM	€ K
Ontwikkelen restduurschatter incidenten/hinder	€ K
Programmering	€ 82K
Beheerkosten Melvin	€ 42K
Ontwikkelkosten Melvin	€ 25K
Additionele ontwikkelkosten Melvin voor ZHB	€ 15K
Verkeersmanagement	€ 306K
Beheer scenario's	€ 25K
Digitalisering Regelscenario's (DRS). Borgen implementatie	€ 15K
Halen feedback bij wegbeheerders en evenementen	€ K
Huisvesting VCN Rhooon	€ 50K
Huur/gebruik RegioDesk	€ 35K
Nieuw Multidoel Tactisch kader ZHB	€ K
Ontwikkelen logprogramma	€ 10K
Ontwikkelen tooling knelpuntenanalyse	€ K
Opleiding	€ 55K
Pilots ontwikkelingen wegbeheerders i.r.t. multimodale aanpak	€ 10K

Uitvoeren multimodale knelpuntenanalyse	€ 55K
Vorbereidingen nieuw MTK	€ 10K
Ontwikkelkosten IM Cloud	€ 10K
Beheerkosten IM Cloud (+logtool RegioDesk)	€ 31K
Mobiliteitsmanagement	€ 240K
Doorontwikkelen en uitbouwen thema bouwlogistiek	€ K
Doorontwikkelen en uitbouwen thema gedrag	€ K
Gereedschapskist mobiliteitsadviseurs gevuld	€ 100K
Maatregelen (OV/fiets/thuiswerken)	€ 115K
Sectorale werkgeversbenadering in de (ambulante) zorg	€ 25K
Communicatie	€ 190K
Arbeidsmarktcommunicatie	€ 10K
Communicatie partners en medewerkers	€ 15K
Corporate communicatie	€ 30K
Gebieds-, project- en programmacomunicatie	€ 55K
Publiekscommunicatie (campagnes)	€ 65K
Stakeholdercommunicatie	€ 15K
Online platform (vervolg verkenning)	€ K
Bedrijfsvoering	€ 255K
Accountant	€ 30K
Doorontwikkeling AFAS	€ 45K
Huisvesting Connekt	€ 90K
ICT-kosten	€ 40K
Reservering fase-0: verwerving projecten	€ 50K
Totaal	€ 1.323K



