



Werkplan
2022 – 2024



Foto: Paul van Beardwijk

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
Introductie	8
1. De Opgave	9
2. De Opdracht	13
3. Het 'Huis van Zuid-Holland Bereikbaar'	17
4. Zeven Proposities	21
4.1 Optimaliseren van de beschikbaarheid van de infrastructuur	22
4.2 Gericht stimuleren van duurzaam ander mobiliteitsgedrag	23
4.3 Verbinden van de werelden van 'vraag' en 'aanbod' van mobiliteit	27
4.4 Doorpakken naar een gebiedsgerichte aanpak	27
4.5 Omarmen van innovatie: naar een "data-gedreven" organisatie	29
4.6 Aanjagen van een 'next-level' regionale samenwerking	31
4.7 Verbinden met buurregio's en landelijke ontwikkelingen	34
5. Aanpak & werkwijze	35
5.1 Gebiedsgerichte aanpak	36
5.2 Voorlopig projectportfolio 2022 (indicatief)	37
5.3 Governance	38
5.4 Omgeving & stakeholders	38
5.5 Communicatie	39
5.6 Organisatie, werkwijze en huisvesting	40
5.7 Mensen en middelen	41
5.8 Resultaten boeken op de proposities	44

Samenvatting

Het is druk in Zuid-Holland. Ruim 3,5 miljoen mensen willen elke dag vlot en veilig naar werk, school en sport. Veel bedrijven zijn voor hun productie en dienstverlening direct afhankelijk van een goed functionerende infrastructuur. Evenementen, musea en publieksattracties trekken talrijke bezoekers en brengen leven in de brouwerij. Maar hoe houden we onze regio de komende jaren bereikbaar?

De economie groeit en dat trekt nog meer mensen en bedrijven aan. Zo worden er in onze regio nog zo'n 200 duizend woningen bijgebouwd. Ook hebben veel wegen, bruggen en tunnels dringend groot onderhoud nodig. Deze werkzaamheden leiden tot extra drukte op de wegen, op het water en in het openbaar vervoer. Als we niets doen, staan we in Zuid-Holland nog vaker stil. Daarom bundelen acht partijen hun krachten in de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Voortbouwend op de ervaringen, kennis en netwerken van De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden & Rijnland. Deze samenwerkingen gaan op in het nieuwe Zuid-Holland Bereikbaar.

In ons uitvoeringsprogramma leiden we het verkeer in goede banen en stemmen we onderhouds- en bouwwerkzaamheden gebiedsgericht op elkaar af. Tegelijkertijd helpen we bewoners en bedrijven te kiezen voor slimme, duurzame manieren van reizen, logistiek en transport. Zo houden we met elkaar - overheden, (transport)bedrijven, werkgevers, bezoekers én bewoners - Zuid-Holland in beweging.

Zuid-Holland Bereikbaar gaat op zeven proposities het verschil maken:

Optimaliseren van de beschikbaarheid van de infrastructuur

De afgelopen jaren is vanuit Bereik! een degelijk, operationeel basispakket aan voorzieningen, middelen en diensten ontwikkeld. Deze staan beschreven in de Meerjarenplanning en -analyse Zuid-Holland 2023 (MJPA) en in tactische kaders. In 2022 zetten we de werkzaamheden van Bereik! voort onder de vlag van Zuid-Holland Bereikbaar. Centraal staan netwerk-breed (multimodaal) programmeren en regionaal verkeersmanagement.

Gericht stimuleren van duurzaam ander mobiliteitsgedrag

Grote bouw- en onderhoudswerkzaamheden bieden evenzovele kansen voor structureel ander mobiliteitsgedrag. Tijdens de werkzaamheden maar ook erna. Zuid-Holland Bereikbaar gaat meer duurzame keuzes van reizigers, werkgevers en logistieke organisaties stimuleren. Bijvoorbeeld door het (helpen) spreiden en mijden van mobiliteit. Zuid-Holland Bereikbaar bundelt gedragskennis, leert van de ervaringen van De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden & Rijnland en werkt met een doelgroepgerichte aanpak naar werkgevers, bezoekers, bewoners en ook naar de logistiek.

Verbinden van de werelden van vraag en aanbod van mobiliteit

Programmering, verkeersmanagement en mobiliteitstransitie onder één dak in het huis van Zuid-Holland Bereikbaar; een unieke stap in Nederland. Hierdoor kunnen we opgavegericht ander mobiliteitsgedrag stimuleren. Gecoördineerd en met een samenhang die nog niet eerder op deze schaal is vertoond. Een goed voorbeeld betreft het combineren van kennis vanuit de Regiodesk

(Verkeerscentrale) met de ervaringen en inzichten van de mobiliteitsadviseurs bij projecten en bedrijven. Die combinatie kan een effectievere inzet opleveren.

Doorpakken naar een gebiedsgerichte aanpak

Zowel in de organisatie als in de werkwijze staat gebiedsgericht werken centraal. Er wordt in 2022 een regio-breed basisaanbod ontwikkeld, in nauw overleg met overheden en bedrijfsleven. Denk hierbij aan knelpuntenanalyses of -scans en andere tools die in de hele provincie kunnen worden ingezet. Daarnaast is het voornemen om in twee gebieden verder te gaan dan het basisaanbod, in aansluiting op bestaande gebiedsagenda's.

Omarmen van innovatie: naar een "data-driven" organisatie

Betrouwbare, actuele data zijn essentieel voor een effectieve aanpak. Het gaat niet enkel om verkeerskundige data, maar ook om bijvoorbeeld data uit voertuigen of van fietsers. Om die reden gaat Zuid-Holland Bereikbaar regionale partners stimuleren om hun digitaliseringsopgave te ontwikkelen. Er wordt een Bereikbaarheidsmonitor ontwikkeld voor de gebieden in Zuid-Holland: samenhangend, multimodaal, toekomstgericht en modern opgezet.

Aanjagen van een 'next level' regionale samenwerking

De samenwerkingsorganisatie bevordert dat er transparant en zonder verrassingen wordt gewerkt, en dat de organisatie-overstijgende samenwerking verder wordt versterkt. Dat wordt mogelijk door te werken vanuit een gedeelde opgave en analyse door partijen aan te spreken op hun bijdrage aan regionale samenwerking. De samenwerking richt zich op geplande én ongeplande, onvoorziene hinder. Zuid-Holland Bereikbaar is geen calamiteitenorganisatie.

Verbinden met buurregio's en landelijke ontwikkelingen

Als motor van de Nederlandse economie staat Zuid-Holland in nauwe verbinding met omliggende gebieden en met het buitenland. Goederenstromen richten zich op de achterland-verbindingen. Het is van belang samenwerking met buurregio's te versterken: zowel op programmaniveau als bij concrete projecten en maatregelen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan flankerende hindermaatregelen voor personen- en goederenvervoer, passend bij de gewenste mobiliteitstransitie.

Zuid-Holland Bereikbaar werkt met een kernteam van ongeveer dertig professionals en een flexibele schil daaromheen, die 'mee-ademt' met de werkvoorraad. Dit kernteam richt zich op:

- programmeren en regionaal verkeersmanagement op systeem- en gebiedsniveau
- kaderstelling, instrumentontwikkeling en doorontwikkeling van de doelgroepenbenadering
- ontwikkeling van een communicatieplatform voor heel Zuid-Holland
- coördinatie van de gebiedsaanpak
- versterken van samenwerking en het lerend vermogen van de partners in het programma
- management en backoffice (bedrijfsvoering, administratie, etc.)

De bekostiging van het programma komt vanuit de samenwerkende partnerorganisaties en kent drie geldstromen: exploitatie (4,9 mln euro p/jaar), werkmiddelen (per jaar vast te stellen, voor 2022 is een budget van 1,5 mln euro beschikbaar) en projectfinanciering. Over de omvang van de meerjarige werkmiddelen worden in het voorjaar 2022 (BO-MIRT) nadere afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio. De toedeling van middelen en capaciteit (fte's) vindt plaats in het Jaarplan 2022 en de bijbehorende begroting 2022. Deze worden als uitwerking van het Werkplan in de stuurgroep vastgesteld.

De organisatie heeft werklocaties in Rotterdam, Den Haag en Delft (centrale hub). Zuid-Holland Bereikbaar is een stichting en samenwerkingsverband. De juridische afspraken zijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Statuten van de stichting Zuid-Holland Bereikbaar.

Zuid-Holland Bereikbaar werkt voor en met de partnerorganisaties. De groeiende samenwerking tussen die organisaties is essentieel. Wendbaarheid staat daarbij hoog in het vaandel. Door samen te leren, maken we de regio sterker. In 2024 wordt de Zuid-Holland Bereikbaar-aanpak breed geëvalueerd en sturen we bij waar nodig. Daarmee werken we aan een blijvend bereikbaar en leefbaar Zuid-Holland.

Introductie

Zuid-Holland heeft een lange traditie van bestuurlijke samenwerking. Maar ze zoekt ook voortdurend naar nieuwe mogelijkheden om dat nog beter te doen. Vandaar dat vanaf 2022 acht organisaties hun krachten bundelen onder de noemer Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Een organisatie die de bereikbaarheid en de leefbaarheid binnen de provincie op peil houdt en die waar mogelijk duurzaam versterkt. Dit eerste Werkplan van Zuid-Holland Bereikbaar bevat de uitwerking van gemaakte afspraken tussen het Rijk en de regio, vastgelegd in de SamenwerkingsOvereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar (SOK ZHB). Met deze overeenkomst slaan de acht partners – te weten de gemeenten Den Haag en Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, het Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, ProRail, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – voor minimaal tien jaar de handen ineen voor een gezamenlijke aanpak van de bereikbaarheidsopgave in Zuid-Holland. Deze aanpak richt zich op krachtenbundeling in de uitvoering. Deze 'Zuid-Holland Bereikbaar-formule' kan een voorbeeld gaan vormen voor de aanpak in andere regio's.

Het Werkplan is dóór en vóór de samenwerkingspartners ontwikkeld. Het is een plan op hoofdlijnen met een externe oriëntatie en geeft richting aan de werkzaamheden die we in 2022-2024 gezamenlijk onder de vlag van Zuid-Holland Bereikbaar uitvoeren. Het geeft ook een aanzet voor projecten en verbeterprocessen voor de weg-/railbeheerders in Zuid Holland. Op basis van een brede evaluatie in 2024 volgt een Werkplan voor de periode daarna. Het zwaartepunt van dit Werkplan ligt bij de koers, de activiteiten en de werkwijze in het startjaar 2022.

De start van Zuid-Holland Bereikbaar is spannend en complex, zowel op inhoud als op organisatie. Met de samenwerking zetten het Rijk en de regio een ambitieuze stap voorwaarts. Het gaat om hinderbeperking bij grote infrastructurele werkzaamheden, bouwwerkzaamheden en evenementen. En om het stimuleren van de noodzakelijke duurzame transitie van het mobiliteitssysteem. Organisatorisch bundelen we drie bestaande samenwerkingsverbanden, allen met een bewezen, succesvolle trackrecord: Bereik!, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (BH&R) en De Verkeersonderneming (VO). Ze gaan op in de nieuwe organisatie en verder onder één gezamenlijk gezicht. Het vertrekpunt is de bestaande samenwerking tussen met name de wegbeheerders in de regio. Aanvullend willen we de verbinding met de ov-partners versterken. Prorail is al een van de partnerorganisaties en MRDH en de provincie beheren de ov-concessies.

De opgave is groot. De beschikbare middelen zijn beperkt. Dat vraagt om scherpe prioritering, heldere taakafbakening, slim werken en de noodzaak om met een meerjarige ontwikkelagenda te gaan werken. Voor de ontwikkelagenda zijn aanvullende (financiële) afspraken nodig.

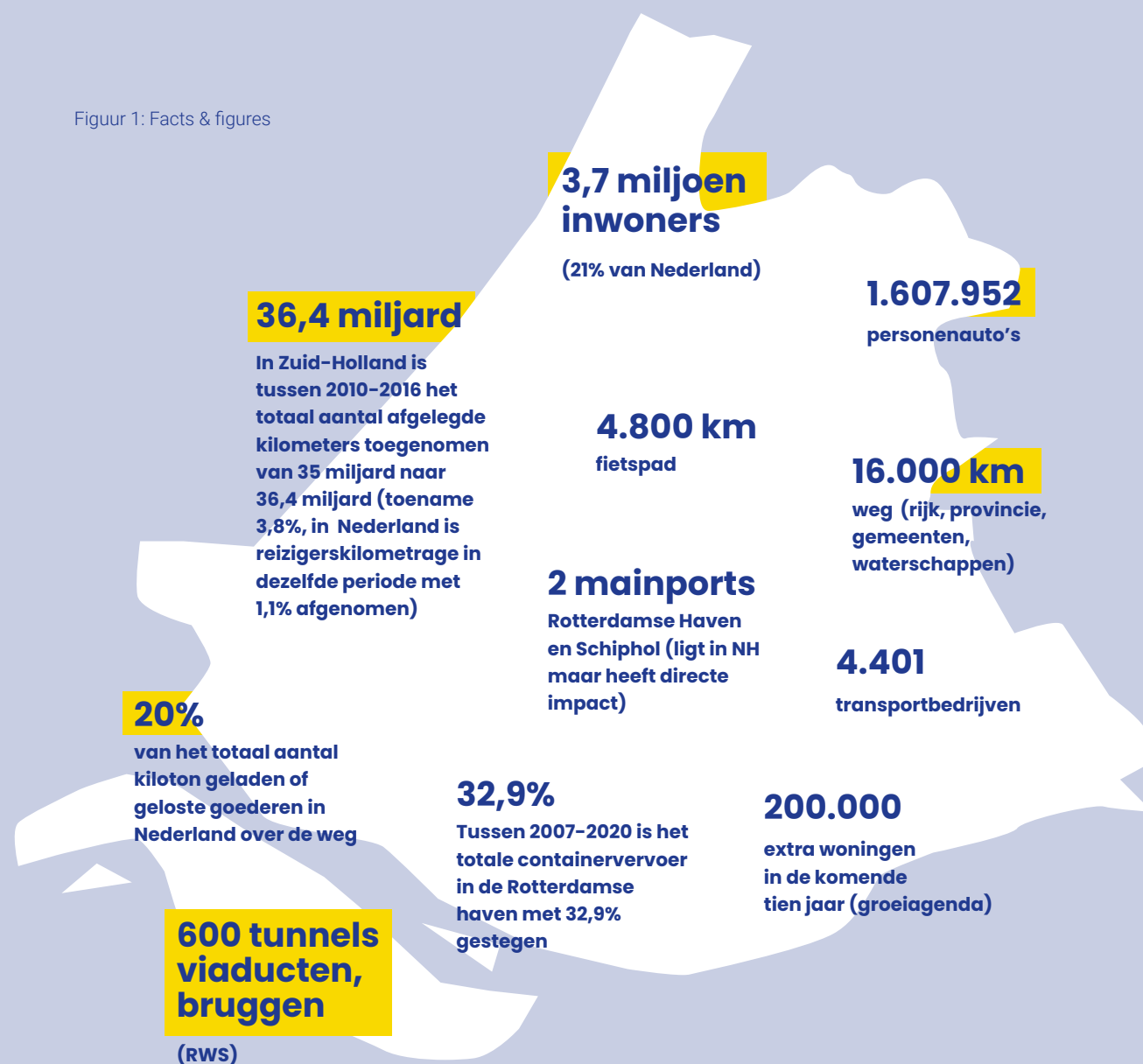


1. De Opgave

In Zuid-Holland woont twintig procent van alle inwoners van Nederland. De Groeiagenda Zuid-Holland voorziet in 200 duizend extra woningen in de komende tien jaar en daarmee in nog eens 400 duizend extra inwoners in 2040. Om die reden investeerden het Rijk en de regio de laatste decennia al in capaciteits-uitbreiding van wegen, vaar- en spoorwegen. Veel infrastructuur werd echter al aangelegd in de tweede helft van de twintigste eeuw. Die is nu deels verouderd en dus kwetsbaar. We staan daarmee voor de grootste onderhouds- en vervangingsopgave ooit. Geplande, grootschalige werkzaamheden aan (vaar)wegen of spoor hebben gevolgen voor de bereikbaarheid. Denk aan geprogrammeerde afsluitingen van rijkswegen zoals de A4, de Brienenoordbrug of de A12 maar ook aan vitale N-wegen, belangrijke binnenstedelijke wegen of railverbindingen. Als die er korter of langer uitliggen, heeft dat direct grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio. Daar komt bij dat de huidige infrastructuur vandaag de dag ook al zwaar is belast. Recente, onvoorziene situaties zoals bij de Haringvlietbrug laten dit zien. En dan zijn er nog acute situaties zoals extreme weersomstandigheden of grootschalige demonstraties in Den Haag. Niet alleen voor reizigers en bedrijven, maar ook voor de hulpdiensten. De optelsom van al deze ontwikkelingen is dat er de komende jaren veel hinder ontstaat en dat economische kerngebieden onbereikbaar dreigen te worden. De economische concurrentiepositie maar ook de leefbaarheid van de provincie komen hierdoor onder grote druk te staan. Ook de leefbaarheid komt in het geding.

Foto: Paul van Baardwijk

Figuur 1: Facts & figures



Verkeersdrukke veroorzaakt onveilige situaties, geeft uitstoot en geluidshinder en gaat ten koste van ruimte voor andere functies en modaliteiten. In de dichtstbevolkte en meest bereide provincie van Nederland is daarom een verandering in het mobiliteitsgedrag nodig. We moeten slimmer en schoner gaan reizen (spoor, wegen, water) en bij voorkeur alleen reizen als er geen goede alternatieven zijn. Denk aan het benutten van de digitale infrastructuur of aan thuiswerken. Daarnaast moeten goederen duurzamer vervoerd worden. Alle overheden die betrokken zijn bij Zuid-Holland Bereikbaar en ook al veel bedrijven voeren een



Foto: Remco Zwinkels

actief klimaatbeleid en streven naar emissievrij verkeer. Het mobiliteitssysteem is daarmee volop in transitie, in de steden en ook in het landelijk gebied. Maar ook de techniek biedt nieuwe mogelijkheden. Met een grote rol voor andere mobiliteitskeuzes en -gedrag, communicatie, data en alle kansen voor de bereikbaarheid.

Zuid-Holland kent niet alleen een hoge bevolkingsdichtheid, maar ook een grote bestuurlijke complexiteit met 52 gemeenten, vijf waterschappen, diverse regionale verbanden (zoals Holland Rijnland en de Drechtsteden), de Metropoolregio, de provincie en vier veiligheidsregio's. Daarnaast zijn de Rotterdamse haven en de Rijksoverheid in Den Haag dichtbij. Zuid-Holland is een van de grootste motoren van de Nederlandse economie en maakt bijna 25 procent uit van het BNP. Dat geeft Zuid-Holland een sleutelrol in grote transitie, zoals digitalisering, energie en de overgang naar een circulaire economie. De borging en de versterking van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in deze regio is in sociaal en economisch opzicht dan ook van grote betekenis. Niet alleen voor de regio zelf, maar ook voor de rest van Nederland.

Werken aan bereikbaarheid en leefbaarheid vraagt om intensievere samenwerking van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. En een samenwerking op meerdere schaalniveaus: regionaal, binnen en tussen steden, over de infranetwerken en modaliteiten heen. Geen van de partijen kan dit alleen. Door de krachten te bundelen kunnen we grensoverschrijdende vraagstukken beter aanpakken, hinder beperken én kunnen we een bijdrage leveren aan de versnelling van de mobiliteitstransitie en de versterking van de economie. Dat geldt ook voor de samenwerking met buurregio's als 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 de Betuweroute).

Bijzondere aandacht gaat in dit Werkplan uit naar transport en logistiek. Die zijn niet alleen van wezenlijk belang voor de Haven van Rotterdam, maar ook voor andere economische centra en clusters. Denk aan de Greenport Westland met zijn internationaal toonaangevende tuinbouw. Ook binnen de stedelijke omgeving ligt een uitdaging voor transport en logistiek. Vanuit het perspectief van logistiek en transport is het van groot belang dat aanleg, onderhoud en beheer van infrastructuur op orde zijn. Optimale en betrouwbare regionale en achterlandverbindingen zijn van levensbelang voor de bedrijven in deze sector. Hierbij 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 innovatief en optimaal afgestemd worden uitgevoerd. Zodat ze een minimale vertraging veroorzaken voor weg-, water- en spoorvervoer.

Integrale regionale samenwerking op programmatiese basis is een kernpunt in het Kabinetsbeleid¹. Met het bundelen van krachten op het gebied van programmering, verkeersmanagement, en (logistiek) mobiliteitsmanagement loopt Zuid-Holland voorop in Nederland.

¹ Zie het advies 'Naar een integraal Bereikbaarheidsbeleid' van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) van februari 2021, omarmd door het Kabinet in juli 2021.

2. De Opdracht

De hiervoor geschetste opgave vormt de basis voor de oprichting van Zuid-Holland Bereikbaar. De betrokken partijen gaan een samenwerking aan voor minimaal tien jaar. De essentie van de opdracht is:

- A. Bundel de krachten om hinder te beperken:** bouw voort op het bewezen werk van Bereik!, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland en De Verkeersonderneming. Versterk de gebiedsgerichte samenwerking binnen de provincie Zuid-Holland. Vier samen de successen. Schaal beproefde aanpakken op. Leer van wat we samen doen, óók van datgene dat níét goed is gegaan.
- B. Werk samen aan:** de programmering van de (grootschalige) onderhouds- en bouwopgaven en de uitvoering van regionale communicatie, mobiliteits- en verkeersmanagement.
- C. Werk samen met de gebruikers** (bedrijven en reizigers) aan de stimulering van duurzaam mobiliteitsgedrag.
- D. Doe dit vanuit een breed mobiliteitsperspectief:** personen- én goederenvervoer over alle modaliteiten (weg/ vaarweg/spoor, ov, fiets en wandelen).
- E. Benut de bouw- en onderhoudsopgave voor duurzame gedragsverandering.** Investeer met elkaar in dié zaken die bijdragen aan duurzame mobiliteits-transitie en beproef de nieuwe mogelijkheden die data en digitalisering bieden.

Foto: Stephan Teller

Gebiedsgericht werken vormt het fundament van Zuid-Holland Bereikbaar. De samenwerkende partners willen dat de organisatie werkt voor de hele provincie. De wijze waarop dit vorm en inhoud krijgt, kan per gebied verschillen. De bedoeling is dat we een basis uitrollen over alle gebieden, om vervolgens te focussen op dié gebieden waar de impact van de hinder op de bereikbaarheid het grootst is.

Gebiedsgericht werken is in die zin opgaafgericht werken. De werkzaamheden variëren van de vervanging en renovatie van grote kunstwerken (bruggen, tunnels) tot de stadsontwikkeling op Zuid (Rotterdam) en in de Binckhorst (Den Haag). En van geplande hinder van beheer en onderhoud en evenementen tot onvoorziene hinder veroorzaakt door demonstraties en minder beschikbare capaciteit (weg, spoor, water). Bij het beperken van dit soort hinder zoeken we steeds naar oplossingen in de vorm van andere, duurzamere mobiliteit.

Zuid-Holland Bereikbaar is een krachtenbundeling van drie bestaande, succesvolle samenwerkingsverbanden: Bereik!, De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Met elkaar bouwen we voort op al het goede dat er al ligt. En dat is veel: een gereedschapskist vol bewezen methodes afkomstig van drie teams met professionals uit overheid en markt. Bovendien ligt er een uitstekend relatiernetwerk en een snelle, innovatieve aanpak.

Hiermee beschikt de nieuwe samenwerking over een sterke basis van waaruit zij verder kan bouwen. Maar ze kan zich ook ontwikkelen en vernieuwen, met name door:

1. De grotere schaal, de hogere ambitie en daarmee een bredere impact:

- Zuid-Holland Bereikbaar werkt vóór en mét de hele provincie, regiobreed én gebiedsgericht.
- De ervaren urgentie én het bestuurlijke commitment is groter dan ooit.

2. Het structureel verbinden van verkeers- en mobiliteitsmanagement, waarbij we grootschalige hinder inzetten als aanleiding voor structurele (gedrags-) veranderingen.

3. Het ontwikkelpad waarbij ook andere modaliteiten zoals rail, ov, fiets en vervoer over water in beeld komen.

De ambities zijn hoog, maar de middelen zijn beperkt. Daarom moeten we ons blijven focussen op onze hoofddoelen, te weten: 1) acceptabele hinder en 2) bijdragen aan een duurzame mobiliteitstransitie. Projecten/programma's die zich primair richten op veiligheid en klimaat behoren niet tot de kernopdracht van Zuid-Holland Bereikbaar. Dit doet overigens niets af aan het feit dat gerichte samenwerking in de uitvoering wenselijk is. Denk bijvoorbeeld aan het gezamenlijk benaderen en adviseren van bedrijven/werkgevers.

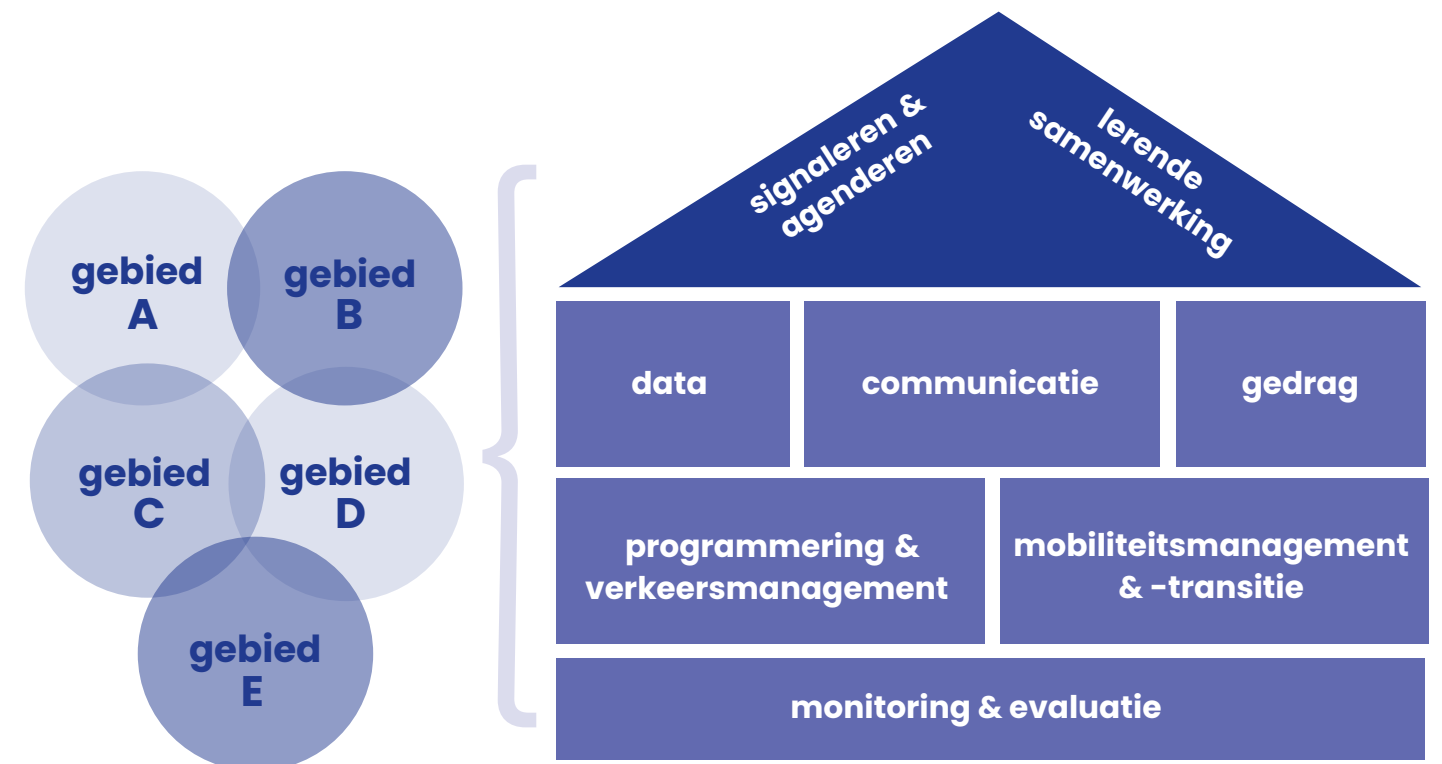
In de SOK ZHB staat de opdracht in formele zin uitgeschreven. De samenwerkende partijen zijn de eigenaar van de samenwerking én de opdrachtgever van het operationele samenwerkingsverband. Zuid-Holland Bereikbaar is een nieuw initiatief. Zij maakt geen beleid, maar voert uit. Er valt veel te ontdekken en te leren, én er valt veel te winnen in een tijdige, effectieve en efficiënte samenwerking. Het is een reis die we in 2022 starten en die we gezamenlijk gaan maken.

Foto: Rhalda Jansen



3. Het Huis van Zuid-Holland Bereikbaar

Het werk van Zuid-Holland Bereikbaar is een verbinding van 'werelden', namelijk die van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Deze werelden – of vakgebieden – verschillen wat betreft taken, verantwoordelijkheden, werkwijzen en culturen. En ook de typen professionals die er werken, zijn anders. Samen met de partnerorganisaties gaat Zuid-Holland Bereikbaar die werelden bijeenbrengen, vanuit de overtuiging dat dit de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Zuid-Hollandse regio zal verbeteren. Ze komen samen in het 'Huis van Zuid-Holland Bereikbaar'.



Figuur 2: Het huis van Zuid-Holland Bereikbaar

Missie en identiteit

De samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar werkt aan het beperken van hinder die grote bouw- en renovatieopgaven de komende tien jaar gaan veroorzaken. Zij benut die opgave voor duurzame veranderingen in mobiliteitskeuzes van reizigers en bedrijven. Zodoende houden we Zuid-Holland bereikbaar en leefbaar.

De samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar staat voor:

- Een samenwerking ván, vóór en mét de partners die beheren en bouwen
- Samenwerking op strategisch, tactisch én operationeel niveau. Met een focus op zowel de korte (één jaar), de middellange (drie tot vijf jaar) als de lange termijn (tien jaar).
- Een organisatie die werkt voor de hele provincie, met verbinding naar omliggende provincies
- Een lerende samenwerking tussen de partners die voor minimaal tien jaar wordt aangegaan

- Een organisatie die bekende, maar ook minder bekende paden inslaat
- Een publieke organisatie die intensief samenwerkt met private en maatschappelijke partijen, zoals bedrijven, brancheorganisaties en onderwijsinstellingen
- Een gewaardeerde operationele uitvoeringsorganisatie die herkenbaar en gekend is en die zijn relaties kent en onderhoudt
- Een operationeel team van professionals dat elke dag gemotiveerd is om samen met de partnerorganisaties en stakeholders aan de slag te gaan

Voortbouwen (continuïteit)

Zuid-Holland Bereikbaar treedt in de voetsporen van drie bestaande samenwerkingsverbanden: **Bereik!**, **De Verkeersonderneming** en **Bereikbaar Haaglanden en Rijnland**. We bouwen verder op hun goede werk en ervaringen.

- Bij **Bereik!** werken ongeveer zestig wegbeheerders al jarenlang succesvol samen op operationeel niveau. Hierdoor ligt Zuid-Holland voorop in Nederland als het gaat om regionale bereikbaarheid. Een goede onderlinge afstemming van geplande werkzaamheden en het opstellen van regelscenario's liggen aan dit succes ten grondslag. Maar ook het monitoren, het informeren en het sturen van het verkeer in de regio met behulp van slimme technieken (verkeersmanagement) dragen hieraan bij. Voorbeelden hiervan zijn: het openstellen van spitsstroken en het aangeven van reistijden en alternatieve routes op informatiepanelen.

- **De Verkeersonderneming** deed de afgelopen tien jaar ervaring op met gedurfde en innovatieve vormen van communicatie en mobiliteitsmanagement. Zo vormde de verbreding en renovatie van de A15 het startpunt voor een succesvolle samenwerking en aanpak in de regio Drechtsteden. In latere jaren is deze samenwerking uitgebouwd naar onder meer de Drechtsteden.

Ook ontwikkelde De Verkeersonderneming een breed aanbod van producten en diensten. Gedrag en communicatie zijn speerpunten van De Verkeersonderneming.

- **Bereikbaar Haaglanden en Rijnland** is een netwerkorganisatie die gebiedsgericht bedrijven en overheden adviseert en helpt met bijvoorbeeld probeeracties die bijdragen aan een duurzame omslag. Ze werken met professionele mobiliteitsadviseurs en makelaars die dagelijks op pad zijn. Zij kennen honderden bedrijven aan wie ze hun diensten en adviezen aanbieden, praktisch en doelgericht.

Veel werkzaamheden van deze drie organisaties zet Zuid-Holland Bereikbaar voort. In 2022 heeft het continueren en het verbinden van deze werkzaamheden prioriteit. Ofwel: RegioRegie, de

RegioDesk en de mobiliteitsadviseurs gaan in 2022 zoveel mogelijk gewoon door met hun werk, maar zoeken onderling wel verbinding (synergie). De beoogde vernieuwing of doorontwikkeling (het 'verbouwen') nemen zij stap voor stap, meteen vanaf het startjaar.

Verbouwen (synergie)

De opdracht van Zuid-Holland Bereikbaar betekent dat we gaan leren van elkaar: wat goed werkt schalen we op en ontwikkelen we door. Hierbij is het onvermijdelijk dat er dingen veranderen. Het verbinden van verkeers- en mobiliteitsmanagement biedt nieuwe mogelijkheden. En die kunnen leiden tot een vernieuwing van de aanpak. Ook hebben de drie bestaande samenwerkingsorganisaties nu elk een eigen manier van gebiedsgericht werken. De opgedane ervaring benutten we bij de ontwikkeling van één nieuwe, herkenbare 'Zuid-Holland Bereikbaar-aanpak'.

Afbouwen (stoppen)

Wat niet meer werkt of past, daar stoppen we mee. We focussen nog enkel op hoofdzaken. Activiteiten en projecten die níét bij de opdracht van Zuid-Holland Bereikbaar aansluiten, maar nu wél onderdeel zijn van de bestaande samenwerkingsverbanden, bouwen we in overleg met de moederorganisaties en opdrachtgevers af. Denk hierbij aan puur infrastructurele of technologische projecten (zoals automatische voertuigen) of activiteiten verricht voor derden die niet direct onder eigen sturing vallen. Dit speelt met name bij De Verkeersonderneming.

Opbouwen (ontwikkelagenda)

Niet alles kan tegelijk, een huis is niet in één dag gebouwd. En de ambities zijn groter dan de middelen. Het als nieuwe éénheid laten functioneren van de bestaande drie organisaties kost aandacht, energie en tijd. Zowel van de nieuwe organisatie als van de partnerorganisaties. In 2022 hebben het opstarten van de nieuwe organisatie en de

continuïteit in de dienstverlening prioriteit.

In de loop van 2022 zetten we meer in op de ontwikkelagenda. In hoofdstuk 4 werken we de proposities van Zuid-Holland Bereikbaar uit.

Elke propositie kent een ontwikkelpad. Deze bundelen we in de ontwikkelagenda. Stap voor stap lopen we de trap op, in 2022 zetten we de eerste stap. In de eerste helft van 2022 maken we afspraken over deze ontwikkelagenda met de opdrachtgevers. We verwachten dat we voor een deel van deze agenda aanvullende financiële afspraken moeten maken.

Niet alles kan tegelijk, een huis is niet in één dag gebouwd. En de ambities zijn groter dan de middelen. Om drie bestaande organisaties als één nieuwe eenheid te laten functioneren, kost aandacht, energie en tijd.

Foto: Huib Nederhof



4. Zeven Proposities

Dit hoofdstuk vormt het hart van dit Werkplan. Hier lichten we de zeven proposities toe waarmee Zuid-Holland Bereikbaar de komende jaren hét verschil gaat maken. Deze proposities zijn:

- A Optimaliseren van de beschikbaarheid van de infrastructuur
- B Stimuleren van ander mobiliteitsgedrag
- C Verbinden van de werelden van vraag en aanbod van mobiliteit
- D Doorpakken naar een gebiedsgerichte aanpak
- E Omarmen van innovatie: naar een 'data-driven' organisatie
- F Aanjagen van een 'next level' regionale samenwerking
- G Verbinden met de buurregio's en landelijke ontwikkelingen

Elke propositie lichten we toe met een korte inleiding, gevolgd door een uitwerking aan de hand van de volgende drie vragen:

- Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hieraan doen?
- Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partnerorganisaties nodig?
- Wat is het ontwikkelpad?

Voor elke propositie geldt dat we die in 2022 samen met de partners doorontwikkelen.

4.1 Propositie A Optimaliseren van de beschikbaarheid van de infrastructuur

Het optimaliseren van beschikbaarheid van infrastructuur is het domein van overheden, gebieds- en infrabeheerders. We hebben het dan over de 'aanbodzijde' van mobiliteit. Daaronder verstaan we:

- Slim en samen programmeren van groot-schalige bouw- en onderhoudswerkzaamheden
- Gezamenlijke uitvoering van regionaal verkeersmanagement om de verkeersdrukke zo goed mogelijk af te wikkelen, zowel bij geplande als bij onvoorziene en acute hinder

Zowel de afwikkeling van personenverkeer als ook logistiek verkeer is hierbij gebaat. Dit komt de concurrentiekracht van bedrijven in de regio, maar ook de leefbaarheid in de gebieden ten goede.

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hieraan doen?

De afgelopen jaren is vanuit Bereik! een degelijk, operationeel basispakket aan voorzieningen, middelen en diensten ontwikkeld. Deze staan beschreven in de Meerjarenplanning en -analyse Zuid-Holland 2023 (MJPA) en in tactische kaders. Voor 2022 heeft continuïteit en stabiliteit van deze diensten prioriteit. Het ontwikkelpad komt daarna in beeld.

We zetten de werkzaamheden van Bereik! de komende jaren voort en ontwikkelen deze door, zowel binnen de regio, als bij de aansluiting bij landelijke overleggen. Twee soorten werkzaamheden staan centraal:

1. Netwerkbreed programmeren

Gezamenlijk anticiperen op toekomstige ontwikkelingen is essentieel. Omvangrijke onderhoudswerkzaamheden (vb. A12), ingrijpende bouwprojecten (vb. Binckhorst, Rotterdam-Zuid, Zuidplas), grootschalige evenementen (vb. Tour de France) en bekende publiekstrekkingen

(vb. Diergaarde Blijdorp of de Keukenhof) bepalen de doorstroming op de infranetwerken voor langere tijd. Wanneer we de werkzaamheden in een vroeg stadium - bij voorkeur bij de programmering - samen bespreken, biedt dat de meeste ruimte om deze zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en waar nodig aan te passen. Zo werken we samen toe naar een netwerkbreed 'slotmanagement'.

Een stevige rol als regisseur is nodig, ermee rekening houdend dat dit niet alleen kansen maar ook wrijving gaat opleveren. 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, waar nodig óók bestuurlijk. Zuid-Holland Bereikbaar biedt daarvoor het platform.

Afstemming van die programmering begint bij het inventariseren vanuit drie invalshoeken:

- Inventarisatie van projecten aan weg, spoor en water. Waar kruisen deze netwerken elkaar en waar komen ze mogelijk met elkaar in conflict? Maar ook: Waar lopen ze parallel en kunnen ze elkaar ondersteunen of als alternatief dienen? Of komen ze met elkaar in conflict?
- Inventarisatie van grootschalige (bouw)activiteiten met (in)directe invloed op het regionale wegennet (bouwlogistiek).
- Inventarisatie van evenementen/publiekstrekkingen die een grote verkeersstroom veroorzaken.

Dit betekent concreet:

- Overleg tussen grote infrabeheerders over plannen en ontwikkelingen;
- Regionale Afstem Overleggen (RAO's) waar infrabeheerders informatie delen en afstemmen;
- Afstemming en opschaling: van programmeren t/m uitvoering (Spelregels RegioRegie);

- Ondersteuning bij het gebruik van Melvin: het landelijke informatiesysteem dat planningsinformatie biedt van projecten/evenementen;
- Actief relatiebeleid waarbij ook kleinere wegbeheerders worden ondersteund.

2. Regionaal Verkeersmanagement

Om hinder te voorkomen en op te lossen, sturen vier wegbeheerders - Den Haag, Provincie Zuid-Holland, Rotterdam en Rijkswaterstaat - vanaf hun Verkeersmanagementdesk (VM-desk) het verkeer 24/7 aan. De bestaande RegioDesk wordt onderdeel van Zuid-Holland Bereikbaar en coördineert deze sturing. Goed nieuws voor de weggebruiker die gebaat is bij een samenhangende sturing en begeleiding van het verkeer; van deur-tot-deur én daarmee soms over beheergrenzen heen.

De samenwerkende overheden delen de ambitie om tot een betere, meer betrouwbare, domein-overstijgende langetermijnplanning te komen. Daarnaast willen zij de succesvolle samenwerking tussen de wegbeheerders in de programmering en de dagelijkse VM-operatie voortzetten.

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partnerorganisaties nodig?

Op het gebied van programmeren is commitment vanuit de samenwerkingspartners onontbeerlijk. Die samenwerking slaagt alleen als alle partners adequate informatie leveren en meebewegen in programmeringen wanneer er knelpunten ontstaan. Dit gaat niet vanzelf en vraagt steun van het top- en middenmanagement, vooral wanneer het ongemakkelijk wordt.

Met name voor het regionale verkeersmanagement geldt dat de basis op orde moet zijn. Dit lijkt een open deur, maar in de praktijk blijkt al jaren dat niet alle aanwezige technische faciliteiten (waaronder de 'spullenboel' buiten op straat) betrouwbaar zijn. Zuid-Holland Bereikbaar wil dit signaleren en onder de aandacht brengen bij de samenwerkingspartners. Het is de verant-

woordelijkheid van de beheerder om deze basis vervolgens op orde te brengen. Zuid-Holland Bereikbaar is hiervan afhankelijk om de regionale VM-operatie optimaal te laten presteren.

Wat is het ontwikkelpad?

- Een programmering die:
 - langer vooruitkijkt,
 - daadwerkelijk multimodaal is en de verbinding legt met (stedelijke/regionale) bouwopgaven,
 - die waar nodig bestuurlijk wordt besproken.
- Het betrekken van informatie over (stedelijke) gebiedsontwikkeling en grote bouwprojecten
- Het betrekken en ondersteunen van middelgrote en kleinere gemeenten
- Het grijpen van nieuwe kansen door het gebruik van de steeds nieuwe mogelijkheden van digitalisering en data

4.2 Propositie B Gericht stimuleren van duurzaam ander mobiliteitsgedrag

Met het stimuleren van ander gedrag richten we ons op de vraagkant van mobiliteit bij zowel bedrijven als reizigers. We richten ons daarmee op die gebieden waar we veel hinder verwachten. Deze inzichten komen uit het netwerkbreed programmeren (propositie A).

Het gaat in deze propositie zowel om het personenverkeer als het goederenvervoer. Hiervoor zijn al tal van tools ontwikkeld. En tegelijkertijd is de kennis hierover sterk in ontwikkeling. Het gaat om twee zaken:

- Het verminderen van het aantal verkeersbewegingen
- Het veranderen van de vervoerwijzen (modaliteiten, tijd/moment)

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hieraan doen?

De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland werkten hier al gebieds- en pro-

jectgericht aan. Zuid-Holland Bereikbaar wil nu een bredere basis leggen voor heel de provincie.

Grote bouw- en onderhoudswerkzaamheden bieden kansen voor structureel ander mobiliteitsgedrag. Tijdens de werkzaamheden, maar ook erna. Mobiliteitsmanagement stimuleert meer duurzame keuzes van reizigers, werkgeversbedrijven en organisaties. Bijvoorbeeld door het spreiden en mijden van mobiliteit, waarmee we in de Covid-19 periode al noodgedwongen ervaring opdeden.

Per doelgroep zet Zuid-Holland Bereikbaar een toegesneden aanpak in:

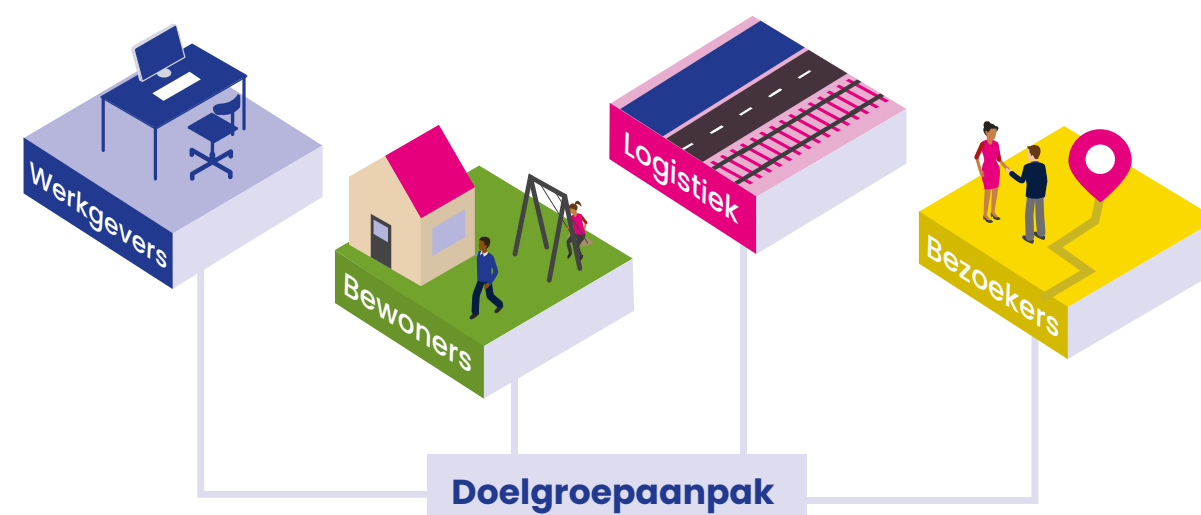
Logistieke aanpak

Het vereist een samenhangende, gerichte aanpak om bedrijven in de transport en logistiek te kunnen adviseren, begeleiden en ondersteunen bij het verduurzamen van hun transportstromen. Door bijvoorbeeld vrachten te combineren, besparen zij transportkilometers en daarmee kosten. Ook kunnen wij helpen transportstromen anders inrichten. Hierbij kunnen overheden ook een rol spelen, bijvoorbeeld met wet- en regelgeving of aanbestedingen.

Bij dit soort acties snijdt het mes vaak aan twee kanten: bereikbaarheid en leefbaarheid zijn ermee gediend maar ook duurzaamheid. We verkennen een eventuele aansluiting bij het 'modal-shift' beleid van de Rijksoverheid. Eén van de prioriteiten voor de komende jaren is de bouwlogistiek. Bij de logistieke aanpak wordt verbinding gelegd met lopende initiatieven en bestaand beleid, bijvoorbeeld rondom stedelijke distributie of bouwlogistiek.

Werkgeversaanpak

De werkgeversaanpak bestaat uit het samenbrengen en inspireren van werkgevers in een bepaald gebied. Hiermee kunnen wij hen ondersteunen en stimuleren om hun mobiliteitsbeleid structureel te veranderen. De werkgeversaanpak is geen op zichzelf staande maatregel, maar wordt vaak ingezet in combinatie met bijvoorbeeld fiets- of ov-stimuleringsprojecten. Ook is er directe samenhang met klimaat-, duurzaamheids- en vitaliteitsdoelen, want het verschilt per bedrijf waar de drijfveren voor verandering zitten. Soms zitten die op andere motieven dan bereikbaarheid, waarmee samenwerking nog steeds prima mogelijk is. Verder hebben de partnerorganisaties in Zuid-Holland Bereikbaar hier zelf als werkgever een voorbeeldfunctie in.



Figuur 3: Doelgroepaanpak

Zuid-Holland deed al veel ervaring op met werkgeversaanpakken. Zo zetten De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland deze aanpak al succesvol in. En momenteel past ook de gemeente Rotterdam hem toe in het kader van de Klimaatagenda. Vaak wordt een mobiliteitsmakelaar ingezet. Die kan werkgevers werven, hen adviseren over de mogelijkheden van slimme en duurzame mobiliteit en hun behoeften terugkoppelen aan de betrokken overheden.

Bezoekersaanpak

Gemiddeld genomen is 50 tot 65 procent van al het verkeer incidenteel. Denk bijvoorbeeld aan badplaatsen aan de kust of seizoensgebonden publiekstrekkingen. Toch hebben bereikbaarheidsorganisaties en overheden hier nog weinig aandacht voor. Partijen die bezoekers trekken, weten lang niet altijd waar die bezoekers vandaan komen en hoe ze reizen. Onderdeel van de datagedreven bezoekersaanpak is om dit soort partijen te helpen bij het vergaren van inzicht in hun bezoekersstromen. Wat is bijvoorbeeld de impact van al die stromen op de bereikbaarheid en leefbaarheid van hun omgeving? En welke rol spelen zij hier zelf in? En welke maatregelen kunnen ze nemen?

Bewonersaanpak

In het kader van een gebiedsgerichte aanpak ontwikkelden we in aanvulling op de werkgevers- en logistieke aanpak ook een bewonersaanpak. Deze is bedoeld om bewoners in een bepaald gebied te stimuleren om ander vervoer dan de auto te nemen. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van fietsen en/of wandelen als alternatief voor korte ritten. De inzet van Zuid-Holland Bereikbaar richt zich hier enkel op advies en voorlichting. Fysieke maatregelen zoals een HUB, worden niet uit het Zuid-Holland Bereikbaar-budget gefinancierd.

De concrete uitwerking van genoemde aanpakken naar gebieden en activiteiten wordt zichtbaar in het Jaarplan voor het startjaar 2022. De inzet

is om - binnen het beschikbare werkbudget en op efficiënte wijze ingevuld - de bestaande aanpakken zoveel mogelijk door te zetten en waar mogelijk uit te breiden dan wel te intensiveren. Uitgangspunt is dat de werkgevers- en logistieke aanpak in het basispakket zit en dat we de bezoekers- en bewonersaanpak projectgericht benaderen. Daarmee creëren we opgevegericht de komende jaren in de gehele provincie een basis ("humuslaag") waar de projectgebonden inzet op kan voortbouwen. De precieze verhouding tussen deze aanvullende inzet wordt in 2022 nader uitgewerkt.

Bij deze en de andere proposities geldt dat we zullen verkennen waar kan worden aangesloten bij landelijke initiatieven en programma's, zoals de Topsector Logistiek en de nationale Agenda Fiets.

In samenhang met genoemde aanpakken in de gebieden is communicatie als zelfstandig middel van belang. Zo weten we uit ervaring dat communicatie direct effect heeft op vervoerskeuzes van reizigers en bedrijven. En daarmee op de bereikbaarheid van het betreffende gebied. Zuid-Holland beschikt op dit moment over een offline en een online publiekscampagne waar voortdurend allerlei reisalternatieven onder de aandacht worden gebracht (Ways2go).

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partners nodig?

We hebben de ambitie om de aanpak van mobiliteitsmanagement bij infrastructurele projecten en bij gebiedsopgaven gelijk te trekken. Een voorwaarde voor succes is dat de partnerorganisaties dit steunen. Dat houdt concreet in dat zij als opdrachtgever voor projecten én als beleidsmaker ervoor moeten zorgen dat mobiliteitsmanagement hierbij betrokken wordt, bij voorkeur al in de planfase. Ook kunnen de partners het bedrijfsleven aanmoedigen om meer gebruik te maken van onze aanpakken.

Wat is het ontwikkelpad?

Zuid-Holland Bereikbaar kan met het beschikbare, beperkte werkbudget een basis leggen voor de hierboven genoemde aanpakken. Denk daarbij onder meer aan de uitvoering van (gebiedsgerichte) scans en de inzet van mobiliteitsadviseurs. Extra maatregelen bovenop de basisaanpak zullen gefinancierd worden vanuit projecten en programma's van de partners. We moeten per gebied en per project kijken wat noodzakelijk is en hoe de uitvoering ervan het beste vorm kan krijgen. Dit vraagt om verandering in de werkprocessen bij de partnerorganisaties. En daarmee in hun rol als opdrachtgever.

Concreet gaat het om:

- Het gelijktrekken van de aanpakken en de instrumenten tussen de gebieden (leren van elkaar), waarbij we rekening houden met de eigenheid van de regio's
- Een opschaling van projectgebonden naar gebiedsgericht mobiliteitsmanagement
- De ontwikkeling van Zuid-Holland Bereikbaar tot hét platform van Zuid-Holland op het gebied van mobiliteitskeuzegedrag. Daarvoor bouwen we 'communities' met collega's van de moederorganisaties rond inhoudelijke thema's
- Ontwikkelen van standaardproducten voor communicatie over hinder bij projecten.

Figuur 4: Multimodaal



4.3 Propositie C Verbinden van de werelden van 'vraag' en 'aanbod' van mobiliteit

De werelden van programmering en verkeersmanagement enerzijds en mobiliteitsmanagement anderzijds zijn traditioneel behoorlijk gescheiden. Zo hebben ze verschillende werkwijzen en oriëntaties. Door de jaren heen zijn er diverse pogingen gedaan om verbindingen te leggen, maar met wisselend succes. Toch ligt daar een enorme kans en een uitdaging voor samenwerking. Door vraag en aanbod samen te brengen in onze nieuwe organisatie scheppen we nieuwe mogelijkheden om deze werelden te verbinden. Concreet: de hinder die grote werkzaamheden veroorzaken, biedt unieke kansen om het gedrag van reizigers en bedrijven te beïnvloeden. Hinder heeft vaak grote impact en duurt vaak meerdere jaren. Maar ook minder ingrijpende 'buitendienststellingen' kunnen werkgevers, werknemers, bezoekers en bewoners verleiden om anders of niet te reizen. De uitdaging ligt in alle gevallen in het vroegtijdig verbinden van inspanningen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement met meerjarige programmeringen van werkzaamheden.

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hieraan doen?

Door de krachtenbundeling van Bereik!, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland en De Verkeersonderneming komen de expertise, de mensen en de netwerken van deze drie partijen samen onder één dak: het Huis van Zuid-Holland Bereikbaar. Hierdoor kunnen we vanuit onze opgave (werkzaamheden en hinder) ander mobiliteitsgedrag stimuleren. Gecoördineerd, gericht en met een samenhang die nog niet eerder op deze schaal is vertoond. Een goed voorbeeld betreft het combineren van kennis vanuit de Regiodesk (verkeerscentrale) met de ervaringen en inzichten van de mobiliteitsadviseurs bij projecten en bedrijven. De verkeerscentrale weet wat er feitelijk en real time aan verkeer over een traject of kunstwerk komt. De mobiliteitsadviseurs kennen de

signalen vanuit de (logistieke) bedrijven. Die combinatie kan een effectievere inzet opleveren.

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partners nodig?

De komende jaren vragen we onze partners om steun, mensen, middelen, vasthoudendheid en geduld. Het samenbrengen van zoveel partijen kost tijd en dus zullen we dit traject stap voor stap ontwikkelen. Belangrijk daarbij is dat er vanuit het management ruimte is voor vernieuwing. Zoals bijvoorbeeld het nog meer inzetten van data vanuit de sociale media bij de RegioDesk.

4.4 Propositie D Doorpakken naar een gebiedsgerichte aanpak

Gebiedsgericht werken betekent werken aan een geografisch logisch samenhangende opgave. Soms zelfs provinciegrensoverschrijdend. Ons doel is een meerwaarde te creëren voor reizigers en vervoerders/transporteurs die uitstijgt boven het niveau van de losse projecten. In de praktijk betekent dit dat we de relatie met stakeholders in de gebieden goed onderhouden en alle belangen verenigen.

Deze aanpak is niet nieuw, maar wel divers. Zowel De Verkeersonderneming als Bereikbaar Haaglanden en Rijnland brengen gebiedsgericht werken al in verschillende vormen in de praktijk. Zo zijn er gebiedsregisseurs die zich richten op een bepaalde regio. En Bereik! organiseert al langere tijd gebiedsgerichte afstemming in zogeheten RAO's en in een overleg met de vijf grootste infrabeheerders. Hierbij zijn rollen en verantwoordelijkheden al vergaand bepaald. Ook Rijkswaterstaat kent een gebiedsgerichte werkwijze, bijvoorbeeld bij het omgevingsmanagement. Het uitgangspunt hierbij is dat Rijkswaterstaat de diverse werkzaamheden in een gebied gecoördineerd voorbereidt en uitvoert. En in de provincie Zuid-Holland zijn portefeuillehouders Verkeer en Vervoer vanuit een bepaalde regio

bestuurlijk vertegenwoordigd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Beraad (PVVB).

Het zit 'm niet in de structuur. Elke (bestuurlijke of operationele) indeling roept nou eenmaal discussie op. Zo kan hij mank gaan vanuit een ander perspectief of is hij ineens minder logisch in het licht van bepaalde ontwikkelingen. Het is dan ook belangrijk dat alle partijen op verschillende 'lagen' in Zuid-Holland gezamenlijke inzet tonen, van het regionale programmaniveau tot aan maatwerk in een gebied.

We bouwen voort op bestaande ervaringen maar zetten ook stappen om meer samen te komen. In een meer uitgebreide uitwerking kijken we zowel naar belangen van het lokale en regionale verkeer als het corridorgerichte verkeer.

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hieraan doen?

Zowel in de organisatie als in de werkwijze staat gebiedsgericht werken centraal (zie hoofdstuk 5). Er wordt in 2022 een regiobreed basisaanbod

ontwikkeld. Denk hierbij aan knelpuntenanalyses of scans en andere tools die in de hele provincie kunnen worden ingezet. Daarnaast is het de ambitie om in twee gebieden verder te gaan dan het basisaanbod, in aansluiting op bestaande gebiedsplannen. Om daarvan te leren. Een belangrijk uitgangspunt voor de Zuid-Holland Bereikbaar-aanpak is dat de aanbod- (propositie A) en vraagzijde (propositie B) in gebieden worden verbonden: opgave- en knelpuntgericht.

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partners nodig?

Samen met de moederorganisaties wil Zuid-Holland Bereikbaar in 2022 tot een gedragen gebiedsgerichte werkwijze komen, met helderheid in rollen. 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 (met een actieve rol van de partnerorganisaties), het voeren van regie in bepaalde gebieden en het laten stromen van kennis. Dat is wat Zuid-Holland Bereikbaar wil toevoegen.

Figuur 5: Gebiedsgericht werken



Wat is het ontwikkelpad?

Zuid-Holland Bereikbaar wil het gebiedsgericht werken opbouwen in nauwe samenwerking met de moederorganisaties en andere betrokken partners. We starten in 2022 en bouwen vanaf dat moment verder aan de samenwerking die er al ligt. Tot er een herkenbare provinciebrede wijze van gebiedsgericht samenwerken is ontstaan. Voortkomend uit de opgave (bijvoorbeeld inzichten die uit de meerjarige programmering volgen) bouwen we het gebiedsgericht werken verder uit in 2023 en 2024.

4.5 Propositie E Omarmen van innovatie: naar een "data-gedreven" organisatie

Betrouwbare informatie met afgesproken kwaliteit zijn cruciaal voor de inhoudelijke onderbouwing van verkeers- en mobiliteitsmanagement, en ook voor programmering en onvoorziene hinder. Denk bijvoorbeeld aan de analyse van herkomst en bestemmingen van het verkeer dat over weg, spoor of water gaat. Of aan de kwaliteit van de gegevens die infra- en gebiedsbeheerders delen om tijdig de knelpunten van werkzaamheden in beeld te brengen, inclusief mutaties in programmering. De laatste jaren hebben Bereik!, het Regionale Data Team en het data team van De Verkeersonderneming elk afzonderlijk (en incidenteel samen) goede stappen gezet in het gebruik, het doorleveren en het analyseren van data. Het is een veld dat zich blijft ontwikkelen. Ook spelen data van marktpartijen en andere organisaties een steeds grotere rol. Zo maakt De Verkeerscentrale in Rhoon gebruik van data van Flitsmeister en verbindt die met eigen data. Ook worden data vanuit voertuigen (floating car data) steeds belangrijker.

Op landelijk niveau werken de wegbeheerders aan een Data Top 15. Regionaal is die vertaald in een focus op digitalisering op de volgende domeinen:

- Geplande wegwerkzaamheden
- Actuele wegwerkzaamheden

- Incidenten/restduur incidenten
- iVRI data (slimme verkeerslichten)
- Fietsdata (informatie over routes, snelheid, gebruik fietsstallingen)

Het data-speelveld kent verschillende soorten data:

1. Landelijk generieke data

De Data Top 15 richt zich op het vastleggen en het centraal ontsluiten van gegevens. Veel van deze data komen van wegbeheerders en in toenemende mate van private partijen. Dit vraagt van wegbeheerders capaciteit en middelen die nodig zijn om de inwinning van data structureel in de eigen organisatie in te bedden. Maar ook om deze 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 te faciliteren. De Verkeersonderneming maakt in zeer uiteenlopende projecten veelvuldig gebruik van deze data om de effecten van maatregelen te onderzoeken en op basis daarvan maatregelen te optimaliseren en leervaringen te borgen. Door gegevens centraal en uniform beschikbaar te stellen, kunnen wegbeheerders, serviceproviders en ook kennisinstuten ze beter gebruiken. Dit resulteert in betere analyses en betere reis- en verkeersinformatie. Grotere wegbeheerders hebben inmiddels stappen in deze ontwikkeling gezet. Bij kleinere wegbeheerders is het beeld wisselend. De nationale Data Top 15 beoogt dat alle wegbeheerders in 2023 hun data op orde hebben.

2. Generieke data

Het afgelopen decennium heeft zich - naast de door de overheden beschikbaar gestelde data - een grote markt ontwikkeld op het gebied van informatievoorziening. Deze informatie komt van marktpartijen (service providers) via sociale media (vóór de verplaatsing) en in-car systemen (tijdens de verplaatsing) bij de individuele gebruikers. De service providers baseren zich enerzijds op openbare data, zoals die van het NDW.

Foto: Joan Mertodirjo



Met ingewonnen en geanalyseerde data kunnen we mobiliteitsmaatregelen beter en gericht plannen en uitvoeren.

Anderzijds hebben zij hun eigen inwinsystemen en algoritmes waarmee zij verkeersbeelden kunnen vaststellen. Zuid-Holland Bereikbaar is in de Data Top 15 via het NDW voor een deel leverancier van data. Maar we zijn ook gebruiker van data via sociale media of service providers. Denk aan verstoringen en incidenten die soms door service providers en sociale media eerder worden geconstateerd dan door wegbeheerders.

3. Locatie- en project specifieke informatie

In het mobiliteitsmanagement verrichtten De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland inventarisaties en analyses in werkgevers-, werknemers- en bewonersbenaderingen. Zo deden ze ervaring op bij het inwinnen en analyseren van diverse databronnen. Met de gegevens die dit opleverde, kunnen mobiliteitsmaatregelen beter en gericht worden gepland en uitgevoerd.

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hierin betekenen?

Bovenstaand beeld vertelt niet het hele verhaal. Er is zeker doorontwikkeling nodig. En de Zuid-Hollandse bereikbaarheidsopgave is het komende decennium zo groot dat we die graag willen benutten. Zowel voor de huidige werkzaamheden rondom de aanbodzijde als voor de vraagzijde van mobiliteit. Verder bieden data ook nieuwe mogelijkheden voor de Monitoring en Evaluatie (M&E) van Zuid-Holland Bereikbaar zelf en het totaalbeeld van de bereikbaarheid op regionaal niveau.

We hebben als organisatie die zich laat voorstaan op kennis een groot belang bij betrouwbare en actuele data. En dan gaat het niet enkel om verkeerskundige data, maar ook data zoals in-car data of data vanuit heel andere domeinen. Vanuit dat belang gaan we regionale partners stimuleren om hun digitaliseringsopgave te ontwikkelen. We gaan werken aan een Bereikbaarheidsmonitor voor Zuid-Holland: samenhangend, multimodaal, toekomstgericht en modern opgezet. We leve-

ren hier 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 wordt gewenst.

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partners nodig?

Commitment, aanvullende financiering op sommige onderdelen en soms wat lef. De aanpak van de Data Top 15 is een taai, meerjarig proces. Het is dan ook gebaat bij continuïteit, meerjarige commitment en financiering. Mobiliteitsmanagement vraagt om durf en het lef om te experimenteren met bijvoorbeeld nieuwe technologische mogelijkheden.

Wat is het ontwikkelpad?

1. Het doorontwikkelen van RegioRegie/programmering en de Regiodesk (zie propositie A)
2. Het faciliteren en stimuleren van wegbeheerders door de expertise van het Regionaal Data Team
3. De ontwikkeling van een gebiedsaanpak waarbij data de basis vormen
4. Op de hoogte zijn én blijven van landelijke ontwikkelingen en deze waar mogelijk actief in te brengen in de regio.
5. Het ontwikkelen van tools en werkwijzen, dan wel het stimuleren daarvan. Denk hierbij aan tools zoals de digitale mobiliteitsscan (via postcodes) en slimme reisapps.

4.6 Propositie F Aanjagen van een 'next-level' regionale samenwerking

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

succesvol gebleken. Met samenhangende werkprocessen, afspraken en gekoppelde systemen.

Ondanks deze goede resultaten is er veel werk te doen. Recente situaties (Haringvlietbrug en de Mall of The Netherlands) laten zien dat de samenwerking binnen de regio beter moet. Tussen de partners maar soms ook binnen afzonderlijke organisaties. Partners verrassen elkaar nog te vaak met autonome keuzes, genomen vanuit een eigen perspectief of belang. Zo is het niet vanzelfsprekend dat zij lastige en gevoelige keuzes (bijvoorbeeld een tijdelijke afsluiting of snelheidsverlaging) in een vroeg stadium bespreken met stakeholders. De bestuurlijke partners onderkennen dat voor de inhoudelijke opgave (acceptabele hinder, mobiliteitstransitie) een sterke regionale samenwerking nodig is. En dat recente ervaringen laten zien dat die samenwerking in Zuid-Holland beter kan. Het is de ambitie van Zuid-Holland Bereikbaar om de moederorganisaties te helpen groeien in deze samenwerking. Daarom maakt dit prominent onderdeel uit van de Samenwerkingsovereenkomst.

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hierin betekenen?

De samenwerkingsorganisatie kan stimuleren dat er transparant en zonder verrassingen wordt gewerkt, en dat de organisatie-overstijgende samenwerking verder wordt versterkt. Dat wordt mogelijk door te werken vanuit een gedeelde opgave en analyse.

We faciliteren next level samenwerking, stap voor stap:

1. 'Leren & ontwikkelen'

Terugblikken, ervaringen delen, gezamenlijk evalueren en vertalen naar werkafspraken horen bij de core-business van Zuid-Holland Bereikbaar. Het nieuwe samenwerkingsverband biedt het platform voor de dialoog tussen partijen: neutraal en verbindend. Klimmen in samenwerking wordt een belangrijk onderdeel van het

ontwikkelpad en zal daarmee een vertrouwd onderwerp van gesprek zijn in de relaties met de stakeholders bij de tussenevaluatie in 2024.

2. Via de inhoud de samenwerking op- en uitbouwen

Inhoudelijk zijn de programmalijnen (hoofdstuk 4) leidend. We ontwikkelen een werkwijze aan de hand van de inhoud, maar ook vanuit de ambitie om beter samen te werken. Het gebiedsgericht werken wordt consequent doorgevoerd in de organisatie en in de werkwijze van Zuid-Holland Bereikbaar, ook met combinaties van functionele en gebiedsportefeuilles.

3. Investeren in het netwerk

Het succes van Zuid-Holland Bereikbaar valt of staat met een sterk netwerk vanuit de overheid en vanuit bedrijven en kennisinstellingen. Stakeholdermanagement krijgt bijzondere aandacht in onze werkwijze. Hierbij spelen zowel de inhoud als de sociale invalshoek een belangrijke rol.

4. Een ondersteunende rol bij onvoorziene hinder

Onvoorziene hinder is een potentiële bron van gedoe. Als het gaat om acute situaties c.q. calamiteiten heeft Zuid-Holland Bereikbaar geen zelfstandige rol. De beheerders zijn zelf verantwoordelijk voor het aanpakken van de crisis. Waar het gaat om niet-acute maar wel urgente situaties is vaak sprake van een soort 'twilight-zone' met veel onzekerheid. In die situaties kan Zuid-Holland Bereikbaar op verzoek inhoudelijk bijdragen aan het voorkomen of beperken van gedoe. Zuid-Holland Bereikbaar neemt geen formele verantwoordelijkheden van de moederorganisaties over. Welk kan zij als liaison helpen bij afstemming tussen partijen.

5. Signaleren & agenderen

Zuid-Holland Bereikbaar is een uitvoeringsorganisatie van de samenwerkende partners. Zuid-Holland bereikbaar is geen beleids-

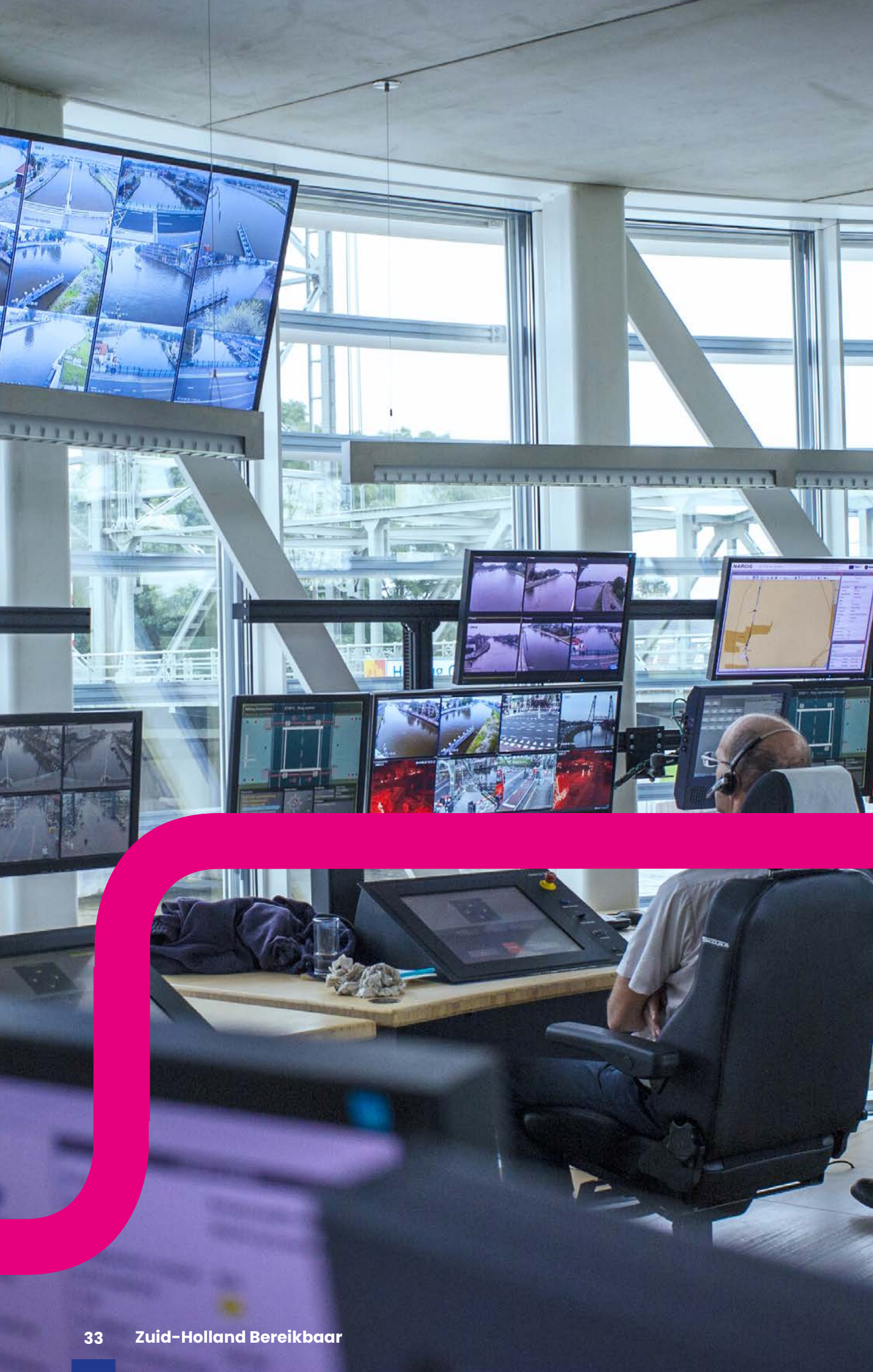


Foto: Oscar Seijkens

organisatie. Vanuit de uitvoeringspraktijk van programmering, verkeers- en mobiliteitsmanagement kunnen beleidsmatige zaken aan de oppervlakte komen. Zuid-Holland Bereikbaar zal in die situaties niet nalaten om deze binnen haar mogelijkheden te signaleren en op de juiste plekken terug te leggen, ambtelijk en bestuurlijk.

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partners nodig?

Zuid-Holland Bereikbaar beheert zelf geen infrastructuur. We kunnen en willen de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de partnerorganisaties op dat gebied niet overnemen. We kunnen wel een verbindende partij zijn, met name als de samenwerking gaat schuren. Dat vraagt van de moeders een expliciete instemming. En het vraagt om voldoende veiligheid voor de (gedetacheerde) medewerkers.

Wat is het ontwikkelpad?

1. expliciete steun vanuit de partnerorganisaties voor deze rol;
2. samen met de moederorganisaties ontwikkelen van kaders en afspraken voor onvoorziene situaties;
3. ontwikkelen van evaluatiemethodiek, gericht op deze situaties. Denk aan het toepassen van instrumenten zoals serious games;

4.7 Propositie G Verbinden met buurregio's en landelijke ontwikkelingen

Zuid-Holland Bereikbaar focust op Zuid-Holland maar kijkt ook over de grens. De afgelopen jaren zijn in buurregio's vergelijkbare samenwerkingen gestart: Smartwayz.NL in Zuid-Nederland, Goed Op Weg in de Metropoolregio Utrecht of Breikers in de Metropoolregio Amsterdam. Veelal met een net iets andere invalshoek/opdracht, governance of financiering maar ook met belangrijke overeenkomsten. En omdat de aanleiding overal dezelfde

is, kunnen we van elkaar leren. En is samenwerken op grensoverschrijdende knelpunten (denk aan corridors als de A27) geboden. Immers, het verkeer houdt niet op bij de provinciegrens.

Wat gaat Zuid-Holland Bereikbaar hieraan doen?

Wij willen de samenwerking met onze buurregio's versterken. Zowel op programmaniveau (de samenwerking als zodanig) als op het niveau van maatregelen. Denk bijvoorbeeld aan flankerende hindermaatregelen passend bij de wenselijke mobiliteitstransitie. Wij stellen voor om te verkennen hoe de betrokken partners hun samenwerkingsverbanden kunnen optimaliseren. Als Zuid-Holland Bereikbaar, maar ook in een breder perspectief in het kader van alliantievorming. Wij zijn ervan overtuigd dat die samenwerking ook sterk samenhangt met persoonlijke netwerken, en met houding en stijl. Competenties zoals breed willen en kunnen kijken, én de vaardigheid om een netwerk op te bouwen, zijn essentieel voor het slagen van Zuid-Holland Bereikbaar.

Wat heeft Zuid-Holland Bereikbaar van haar partners nodig?

We willen partners die een gezonde interesse hebben in de ervaringen van andere regio's en die met een brede blik kijken. Zuid-Holland Bereikbaar hoeft het wiel niet opnieuw uit te vinden. Met name het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan een faciliterende rol spelen bij het samenbrengen van regio's met soortgelijke samenwerkingsverbanden.

Wat is het ontwikkelpad?

De snelheid waarmee de samenwerking met de buurregio's vorm krijgt, is lastig in te schatten. We richten in 2022 onze aandacht eerst op de op- en ombouw van de organisatie en op de continuïteit van de te leveren diensten/activiteiten. Parallel daaraan versterken we onze band met de 'buren'.

5. Aanpak en Werkwijze

In dit hoofdstuk gaan we verder in op de volgende onderwerpen: de beoogde gebiedsgerichte aanpak, het stakeholdermanagement, communicatie, organisatie, mensen en middelen. Ook komen monitoring en evaluatie aan bod. Werken aan de bereikbaarheid van de regio veronderstelt een duidelijk beeld van de situatie en de opgaven.

5.1 Gebiedsgerichte aanpak

Het fundament van onze werkwijze ligt in het gebiedsgericht werken. We waarborgen dat fundament in de werkpakketten en rolbeschrijvingen van iedereen die bij Zuid-Holland Bereikbaar werkt. Zodat ieders houding en gedrag daarop aansluiten. De portefeuillehouders binnen Zuid-Holland Bereikbaar hebben naast een functionele ook een gebiedsverantwoordelijkheid. Voor de hele provincie rollen we een herkenbare basisaanpak uit. Daarnaast komt er een meer intensief pakket voor een select aantal gebieden.

Het gaat om een lerende benadering waarbij we een passende Monitoring & Evaluatie (M&E) set inrichten, die periodiek in- en extern evalueert en op basis daarvan de aanpak stap voor stap optimaliseert. Dit gaat leiden tot een consistente en herkenbare rol en een standaard werkwijze voor Zuid-Holland Bereikbaar als het gaat om gebiedsaanpakken. Ook ontstaat hierdoor een uitvoeringspakket dat flexibel aangepast kan worden op basis van het gebied en de opgaven. Voor een effectieve werkwijze is het essentieel dat onze mensen die gebieden kennen. Dat geldt voor de overheden en de bedrijven, voor de opgaven die er spelen en voor het netwerk dat relevant is. Nabijheid en zichtbaarheid zijn daarbij sleutelwoorden, zowel in woord als in daad.

Zuid-Holland Bereikbaar gaat daarbij op meerdere schaalniveaus aan de slag: in de gebieden en regionaal (provinciebreed). Daarnaast maken we de verbinding met landelijke ontwikkelingen en samenwerkingsverbanden bij naastgelegen regio's (waarover meer in propositie G).

5.2 Voorlopig projectportfolio 2022

Het samenwerkingsverband gaat in 2022 van start met een vast exploitatiebudget en een beperkt werkbudget (zie paragraaf 5.8) waaruit we een gebiedsgerichte basisaanpak op de proposities zullen financieren. Tegelijk is er de opdracht steeds meer opgavegericht te werken, vertaald in projecten met aparte financieringsafspraken. Doorlopende projecten worden in 2022 onder de vlag van ZHB voortgezet en vormen het startbeeld voor het ZHB projectenportfolio.

Doorlopende projecten 2022	Opdrachtgever	Thans onderhanden in
Utrechtse Baan	Den Haag	BH&R
A4 File aanpak	RWS	BH&R
A4 Rijgedrag	RWS	De Verkeersonderneming
A16 Van Brienoordbrug	RWS	De Verkeersonderneming
A20	RWS, PZH, 3-tal gemeenten	De Verkeersonderneming
Papendrechtsebrug	RWS	De Verkeersonderneming
MaaS Pilot RTHA	MtZR	De Verkeersonderneming
Grote Kruising Krimpenerwaard	IenW, MRDH, PZH	De Verkeersonderneming
KTMA A15	IenW, PZH	De Verkeersonderneming
Renovatie Eerste Heinoord Tunnel	RWS	De Verkeersonderneming
Voorne Putten Haven	IenW, PZH, gemeente	De Verkeersonderneming
Werkgeversaanpak Klimaatagenda R'dam	Gemeente Rotterdam	De Verkeersonderneming
Digitaliseringsopgave	PZH, MRDH, IenW	Regionaal Data Team

Op dit moment lopen er gesprekken – waar mogelijk al in het perspectief van Zuid-Holland Bereikbaar - voor een rol van onze samenwerkingsorganisatie in 2022 bij de volgende programma's en projecten:

- Westland Mobiliteitstransitie Agro-Logistieke bedrijfsterreinen (Gem. Westland, I&W, MRDH))
- Programma Tunnels Zuid-Holland (RWS)
- A4 verbreding (Haaglanden - N14 / Burgerveen - N14)(RWS)
- Ecostars Rotterdam (gemeente)
- Princes Beatrixlaan (Rijswijk, Den Haag, MRDH)
- Spijkenissebrug (RWS)
- Hartelbrug (PZH)
- Haringvlietbrug (RWS)
- A27 Houten-Hooipolder (deel Zuid-Holland)
- Diverse provinciale projecten (wegen en bruggen); nader te bepalen

5.3 Governance

De governance (sturing) van Zuid-Holland Bereikbaar is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK ZHB). Op basis van die overeenkomst vullen we de organisatie en de sturing steeds verder in. Cruciaal voor ons succes is de effectieve samenwerking tussen de partnerorganisaties onderling. Om Zuid-Holland Bereikbaar samen verder op te bouwen, hebben we regie, een regelmatige afstemming en effectieve lijnen tussen ons en het ambtelijke en bestuurlijke (top)management nodig. De essentie van onze governance is:

- Een stuurgroep met bestuurlijke verantwoordelijkheid 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 genomen.
- Een accounthouderoverleg voor de 'dagelijkse' afstemming; samenwerking tussen partners en Zuid-Holland Bereikbaar.
- Inhoudelijke afstemming en voorbereiding op de verschillende portefeuilles tussen het program-

ma en adviseurs vanuit de partners. Bestaande overleggen vanuit Bereik!, De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland worden hierin geïntegreerd.

Verder is er een informeel directeurennetwerk dat verbonden, geïnformeerd en betrokken moet zijn, omdat de ambities van Zuid-Holland Bereikbaar soms direct hun eigen organisatie raken. En om waar nodig snel te kunnen schakelen, is verbinding tussen de directeuren en de partnerorganisaties behulpzaam.

5.4 Omgeving en stakeholders

Degenen die direct belang hebben bij ons programma zijn ook degenen die gebruik maken van de Zuid-Hollandse infrastructuur: reizigers en bedrijven, veelal georganiseerd in belangengroepen en vertegenwoordigd door koepelorganisaties. Daar horen ook organisatoren van evenementen (grote publiekstrekkingen zoals concerten en sportwedstrijden) en onderwijs- en kennisinstellingen bij. Verder hebben (naast de moederorganisaties) ook andere overheden belang bij het werk van Zuid-Holland Bereikbaar. Denk daarbij met name aan de vier veiligheidsregio's en zo'n zestig regionale wegbeheerders, waaronder ook de waterschappen. In breder perspectief gaat het dus om de infrabeheerders (weg, spoor, water).

Prioriteit voor 2022 is om een sterk basisnetwerk met publieke én private relaties op te bouwen in lijn met gebiedsgericht werken. We maken hierbij dankbaar gebruik van de bestaande relaties van De Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland en Bereik!, waarop we waar mogelijk verder bouwen. Maar naast de formele contacten investeert Zuid-Holland Bereikbaar vooral in een informeel netwerk. Want samenwerking vraagt om meer dan het delen van inhoud en standpunten. Het vraagt ook om een investering in elkaar en in de mensen die het werk doen. Zuid-Holland Bereikbaar heeft de ambitie om een krachtige community op te bouwen, publiek én privaat, een community waar je bij wilt horen.

Zuid-Holland Bereikbaar gaat, in nauwe samenwerking met de partnerorganisatie, op drie niveaus de relatie aan met belanghebbenden:

Programmaniveau

Onder dit niveau valt het strategisch relatiebeheer met een provinciebrede oriëntatie. Denk aan het onderhouden van relaties met koepelorganisaties, belangenverenigingen, het ministerie van IenW en samenwerkingsverbanden in naastgelegen regio's. Op programmaniveau onderhouden we ook relaties met landelijke en lokale media. Concreet gaat het hier om organisaties als VNO-NCW West, MKB-Nederland, Deltalinqs, Evofenedex, ANWB, Fietzersbond, TLN, Rover, etc. Maar ook service providers en smaakmakende bedrijven die provinciebreed zichtbaar zijn. Of aan relaties met kennisinstellingen/wetenschap die in een breder perspectief bijdragen aan de opgaven van Zuid-Holland Bereikbaar.

Gebiedsniveau

Op dit niveau vindt het tactisch relatiebeheer plaats. Het is onze ambitie om in de hele provincie op een uniforme en herkenbare wijze zichtbaar te zijn ('bekend', 'herkend' en 'erkend'). Dat vraagt om een relatiebeheer op basisniveau waarmee we in de gebieden kunnen werken aan verbinding zodat we elkaar kennen en begrijpen. Zowel gericht op de publieke als de private belanghebbenden. In de uitvoering sluiten we zoveel mogelijk aan op bestaande gebiedsindelingen en al aanwezige platforms. Waar nuttig/nodig vullen we die aan met gebiedstafels waar publieke en private partijen elkaar informeel ontmoeten rond het thema mobiliteit. Zoals momenteel al in de Drechtsteden gebeurt.

Projectniveau

Op dit niveau vindt het operationeel relatiebeheer plaats. Het is gericht op de realisatie van de projectdoelen en is sterk verbonden met de opdrachtgever en opdrachtnemer van het project. Een voorbeeld hiervan is de toekomstige aanpak van de Van Brienenoordbrug.

5.5 Communicatie

Gerichte, heldere communicatie is een succesfactor voor Zuid-Holland Bereikbaar. Zeker waar het de gebieden en projecten aangaat. Denk hierbij aan zichtbare campagnes zoals Ways2go (ways2go.nl). Hiermee hebben de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland al jarenlange ervaring. De financiering daarvan is tijdelijk (t/m 2021). Continuïteit bij dergelijke campagnes is wenselijk maar vraagt om een goede evaluatie en zicht op de effectiviteit ervan. Andere communicatieactiviteiten lopen primair via de projecten en het basispakket per gebied. Zuid-Holland Bereikbaar gaat waar mogelijk helpen bij het stroomlijnen van de diverse campagnes. Maar ook kijken we naar mogelijkheden om aan te sluiten bij bestaande landelijke campagnes en platforms.

In 2022 zal met name de communicatie op programmaniveau aandacht opeisen. Hoe zorgen we ervoor dat Zuid-Holland Bereikbaar als *new kid on the block* smoel krijgt? Maar ook: Hoe zijn we vindbaar en herkenbaar? Het beëindigen van de bestaande drie samenwerkingsverbanden en het succesvol opstarten van Zuid-Holland Bereikbaar vraagt naast inhoud en productie om een gedegen communicatiestrategie. De voorbereiding en de uitwerking van die strategie inmiddels opgestart, als onderdeel van de transitie. Denk bijvoorbeeld aan het opstellen van een krachtige kernboodschap. Die maakt onderdeel uit van een gerichte communicatiestrategie die we vanaf de start van Zuid-Holland Bereikbaar uitrollen. Ook hier zit de kracht in een sterke samenwerking met de moederorganisaties. Korte lijnen met woordvoerders en adviseurs zijn essentieel. Zuid-Holland Bereikbaar faciliteert dit communicatienetwerk en voert de regie op de ontwikkeling en de uitvoering van de communicatiestrategie.

5.6 Organisatie, werkwijze en huisvesting

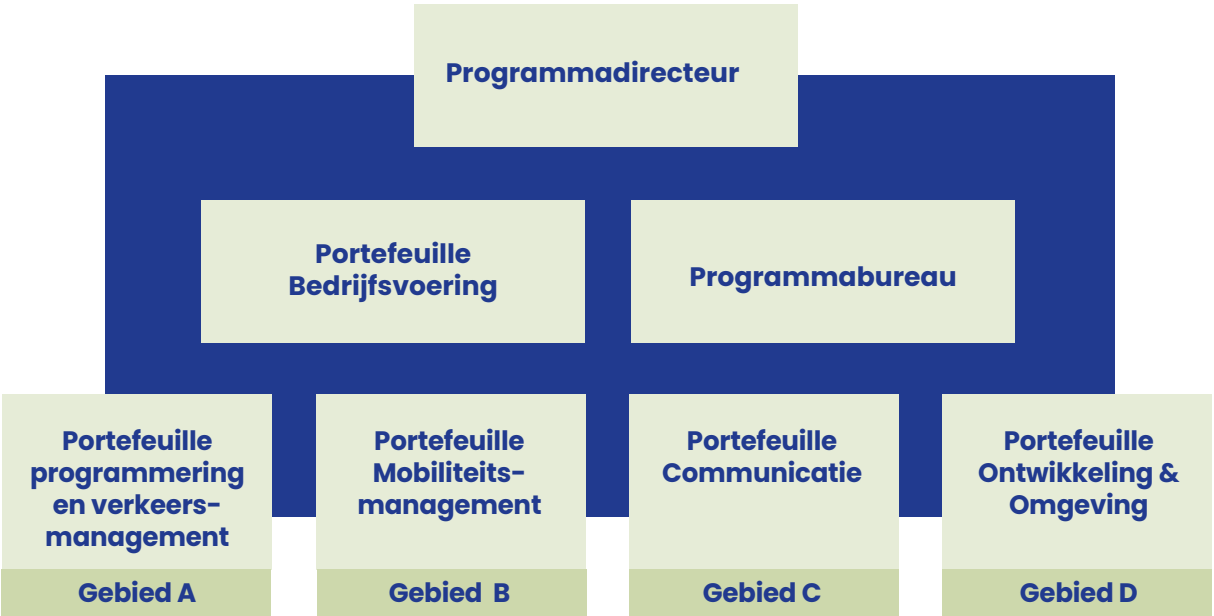
We richten Zuid-Holland Bereikbaar in als een kleine, wendbare samenwerkingsorganisatie. Daarbij hebben we gekozen voor een stichting (voortbouwend op de bestaande stichting De Verkeersonderneming) met een robuuste en professionele backoffice. Hiermee kunnen we snel, flexibel en adequaat handelen. Zuid-Holland Bereikbaar beschikt over een structurele 'vaste kern' (30-33 fte). Deze wordt aangevuld met een 'flexibele schil' bestaande uit een meerjarig mee-ademende werkvoorraad (projecten). Hieronder staan de kernfuncties weergegeven. Deze worden in elk geval door de moederorganisaties via detacheringen bemenst. Bij de overige functies zal dat een mix van detacheringen en inhuur vanuit de markt zijn.

De taken die we structureel moeten bekostigen, betreffen met name:

- activiteiten die betrekking hebben op het programmeren en het regionaal verkeersmanagement op systeem- en gebiedsniveau;
- kaderstelling, instrumentontwikkeling en doorontwikkeling van de doelgroepenbenaderingen op het gebied van mobiliteitsmanagement en communicatie;
- ontwikkeling van een communicatieplatform voor heel Zuid-Holland, dat we op maat in gebieden kunnen inzetten 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;
- management plus backoffice (bedrijfsvoering, administratie, etc.).

We hebben de volgende kernorganisatie voor ogen:

Figuur 6: Organogram



Op basis van bovenstaande structurele activiteiten en in lijn met de beschikbare middelen voor exploitatie 4,3 miljoen euro op jaarbasis, kan de vaste bemensing bestaan uit 30 tot 33 fulltime medewerkers. Voor huisvesting, faciliteiten en systemen is jaarlijks 6 ton beschikbaar.

Dit Werkplan legt de basis voor de werkzaamheden van Zuid-Holland Bereikbaar. Elk najaar stelt de stuurgroep het Jaarplan vast, waarin de doelen, de activiteiten en de toedeling van middelen voor het komende jaar worden gespecificeerd. Het Jaarplan kan ook opgaven formuleren die vanuit de partijen en de gebieden komen. Daarbij geldt de volgende prioritering:

1. **Projecten/programma's voor alle samenwerkingspartners**
2. **Projecten voor een aantal samenwerkingspartners**
3. **Projecten voor individuele moeders**
4. **Projecten voor publieke derden partijen, zoals gemeenten**

Zuid-Holland Bereikbaar voert geen projecten uit in opdracht van vierde partijen of de private sector (waarmee we wel intensief samenwerken). De projecten die Zuid-Holland Bereikbaar realiseert, zijn honderd procent kostendekkend en staan administratief op zichzelf (geen administratieve kruissubsidies). Zuid-Holland Bereikbaar is geen onderneming en er wordt geen winst gemaakt. Projecten worden robuust bemenst: medewerkers zijn doorgaans tenminste twintig uur per week aan de slag. Dit is ook vanuit administratieve kosten (overhead) een belangrijk uitgangspunt. In het verlengde daarvan hanteren we de stelregel dat Zuid-Holland Bereikbaar geen projecten aanneemt kleiner dan 30 tot 50 duizend euro. We gaan ook kijken of we met een soort 'strippenkaartmodel' adviesdiensten kunnen aanbieden aan de gebieden. Cofinanciering gaan we alleen aan in (meerjarig) programmaverband. De samenwerkingsorganisatie verwerft - in aanvulling op het werk- en exploitatiebudget -

concrete projecten bij de partnerorganisaties. De kosten hiervan plus bijkomende kosten - zoals die van het maken van een plan van aanpak - worden gedekt door een af te scheiden weringsbudget en/of verhaald op het uit te voeren project. Vooraf toetsen we alle projecten aan onze missie en onze doelstellingen, zoals die zijn vastgelegd in de SOK, de Statuten en uitgewerkt in het Werkplan.

Het samenvoegen van drie bestaande organisaties heeft ook gevolgen voor de huisvesting. Uitgangspunt is dat we zoveel mogelijk hybride gaan werken. Met uitzondering van het werk en de faciliteiten op de locatie Rhooon: die blijven daar vanwege de aard van het werk en de opgebouwde samenwerking. Maar ook vanwege investeringen in systemen/hardware op die plek. Het zou onlogisch zijn de situatie daar te veranderen. Voor alle overige taken en activiteiten krijgt Zuid-Holland Bereikbaar een HUB, die naar verwachting in Delft komt. Deze is bedoeld voor het faciliteren van samenwerking, ontmoetingen, creatieve sessies en het bieden van ondersteuning. Om neutraliteit te behouden, kiezen we ervoor om níét bij een van de partnerorganisaties in te trekken.

Het huisvestingsmodel van Zuid-Holland Bereikbaar bestaat uiteindelijk uit vijf ringen: 1) thuiswerken en tijd- en plaatsonafhankelijk werken, 2) één centrale HUB, 3) aanlandplekken op een beperkt aantal andere locaties in de regio (bij voorkeur bij de partnerorganisaties), 4) VC Rhooon en 5) een flexibele schil voor aanwezigheid in de gebieden.

5.7 Mensen en middelen

Als samenwerkingsorganisatie kan Zuid-Holland Bereikbaar niet zonder mensen en middelen. De capaciteit die we nodig hebben, wordt voornamelijk verkregen door een (meerjarige) detachering van medewerkers uit de moederorganisaties. En waar dit nog niet het geval is, spreken we een ingroeimodel af. Op die manier hebben we de garantie voor intensieve samenwerking en persoon-

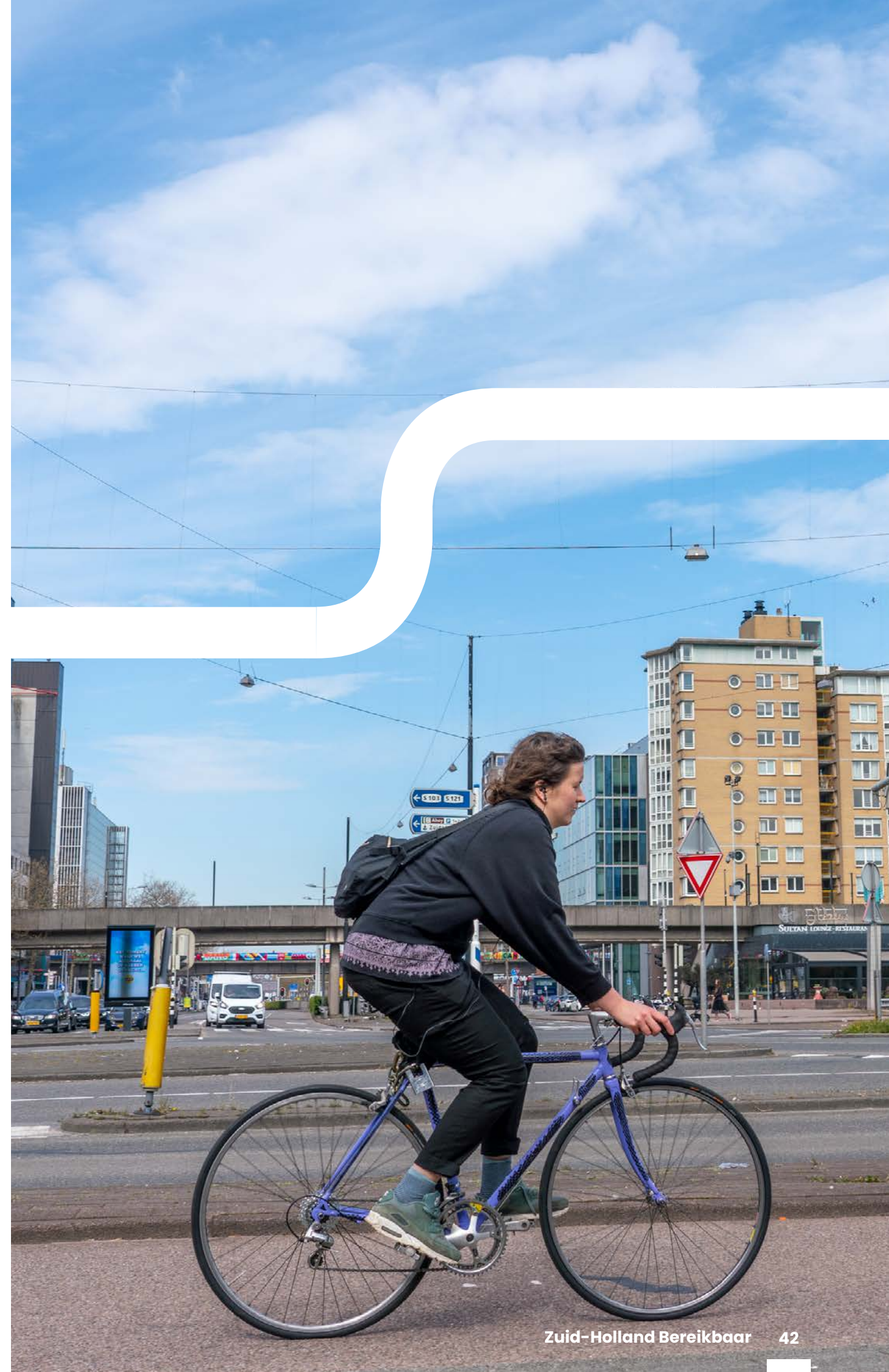


Foto: Huib Nederhof

lijke verbondenheid met de partnerorganisaties. De stichting Zuid-Holland Bereikbaar zal zelf geen personeel in dienst hebben. Verder maken we gebruik van een netwerk van marktpartijen dat we op basis van kennis en kunde kunnen inschakelen, veelal tijdelijk en projectgericht. Hierbij is het belangrijk dat er ook inzet nodig is vanuit de partnerorganisaties. Zoals dat nu met Bereik! is afgesproken en kwantitatief in beeld wordt gebracht. Die inzet zal op verschillende niveaus moeten plaatsvinden².

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

1. **exploitatie**
2. **werkmiddelen** en
3. **projecten**.

De eerste geldstroom (exploitatie)

Deze geldstroom is meerjarig en vastgesteld op 4,9 miljoen euro op jaarbasis. De breakdown op hoofdlijnen:

- **Kerncapaciteit (33 fte): € 4,3 mln**
 - Programmadirecteur, programmasecretaris (2 fte) – sturing van de organisatie als geheel
 - Portefeuillehouders (4 fte) - sturing op inhoud plus gebied; meewerkend in uitvoering
 - Programmabureau (6 fte) – control, administratie, communicatie, officemanagement
 - Basiscapaciteit productie en ontwikkeling (21)
- **Huisvesting, facilitair, systemen/licenties: € 0,6 mln**

Met deze toedeling wordt het capaciteitstekort in de huidige exploitatie van met name de Regio-desk, het OTT en de RegioRegie c.q. programmering structureel aangevuld.

Tweede geldstroom (werkmiddelen)

De omvang van de werkmiddelen wordt jaarlijks door de stuurgroep vastgesteld. Voor 2022 is hiervoor 1,5 miljoen euro beschikbaar. Dit betekent dat voor deze geldstroom minder budget

beschikbaar is dan voorgaande jaren en dat dit prioritering in de werkzaamheden vraagt. Het jaarplan 2022 geeft hier nadere uitwerking aan. Het is de bedoeling dat de derde geldstroom (zie verder in de tekst) de komende jaren toeneemt, en daarmee ontwikkelperspectief gaat bieden dat past bij de bestuurlijke ambities van Zuid-Holland Bereikbaar.

Bij deze tweede geldstroom gelden de volgende opmerkingen:

- Voor de doorontwikkeling van het regionaal verkeersmanagement is momenteel geen werkbudget beschikbaar. We gaan hier uit van aansluiting bij landelijke ontwikkelingen.
- Communicatiecampagnes zoals Ways2Go worden apart gefinancierd.
- Dit geldt ook voor fysieke maatregelen die voortvloeien uit projecten in de gebieden.
- De inzet op mobiliteitsmanagement wordt gericht op de grootste knelpunten, die in beeld komen via onder meer de meerjarige programmering.

Derde geldstroom (infra- en bouwprojecten, overige projecten)

We hebben de opdracht om de komende jaren steeds meer projectgefinancierd te werken. Dat versterkt de verbinding met de grote opgaven (projecten/werkzaamheden) die op de regio afkomen. Toch zijn hier momenteel nog maar weinig afspraken over gemaakt. De ambities van Zuid-Holland Bereikbaar vragen om meer robuuste financieringsafspraken, dit ook gelet op de aanstaande bezuinigingen bij enkele moeders. Projecten komen en gaan. Lastig is dat er in veel gevallen geen heldere afspraken aan de voorkant zijn gemaakt bij het afbakenen van projecten over de inzet van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Duidelijke afspraken over de rol en activiteiten van Zuid-Holland Bereikbaar tijdens de uitvoering van de grote projecten, moeten eerder worden gemaakt. Hier ligt een belangrijke ontwikkelopgave voor de partners in het samenwerkingsverband.

5.8 Resultaten boeken op de proposities

Zuid-Holland Bereikbaar levert resultaten op inhoud en op samenwerking. De doelen van minder hinder en (het leveren van een bijdrage aan) duurzame mobiliteit vertalen zich in concrete producten en beoogde maatschappelijke effecten (BME). Inhoudelijk gaat het daarbij om:

Producten (output) als:

- operationele (samen)werkende verkeerscentrales
- spits- en incidentscenario's
- afgestemde programmering
- mobiliteitsadviezen aan bedrijven en overheden
- begeleiding en advisering bij infrastructurele en bouwprojecten
- campagnes voor gedragsbeïnvloeding
- begeleiding van mobiliteitsstartups

Beoogde maatschappelijke effecten (outcome):

- vermeden hinder voor reizigers en bedrijven
- vermeden ritten (bijvoorbeeld transport)
- spitsmijdingen
- zoveel mogelijk reizigers overgestapt op een duurzamere manier van reizen (e-bike, ov, deel-mobiliteit)
- aantallen bedrijven die zijn overgestapt op andere wijzen van transport en logistiek
- verbeterde leefbaarheid in wijken

Wat betreft onze samenwerking streven we naar een output waarbij de partners van Zuid-Holland Bereikbaar elkaar beter en sneller weten te vinden als het gaat om programmering en verkeers- en mobiliteitsmanagement. Bijvoorbeeld in ad hoc gevallen van onvoorziene hinder. Zo'n situatie moet resulteren in een meer gezamenlijke aanpak en uiteindelijk een eensgezinde uitstraling naar de regio. In de gebieden zal in 2022 een regionaal aanbod tot stand komen, op basis van afspraken met de partijen in dat gebied en met de partnerorganisaties.

In 2022 gaan we alle plannen, zoals hierboven besproken, verder uitwerken. Eén van de voor-nemens is om te gaan werken met dashboard: de Zuid-Holland Bereikbaarheidsmonitor. Die monitor dient:

1. **intern** gebruik op het niveau van output (resultaten), met als primair doel: de sturingsinformatie voor het management en de verantwoording aan de stuurgroep. Deze monitoring op output-niveau koppelen we aan de activiteiten uit het Jaarplan.
2. **extern** gebruik op het niveau van outcome (beoogde maatschappelijke effecten). Hiervoor wil Zuid-Holland Bereikbaar een overall visueel dashboard ontwikkelen, waar de ontwikkelingen op de Zuid-Hollandse netwerken in beeld worden gebracht.

Met dit werkplan 2022-2024 leggen we de basis voor het werk van Zuid-Holland Bereikbaar. In de afzonderlijke jaarplannen maken we de vertaling naar inzet, middelen en activiteiten per jaar. Het startjaar wordt het jaar waarin we de krachten in de praktijk gaan bundelen, en de meerwaarde die dit kan bieden zichtbaar moet worden in de eerste resultaten. De daaropvolgende jaren ontwikkelen we ons steeds verder door, samen met de publieke partnerorganisaties én het bedrijfsleven. Met als doel een bereikbaar en leefbaar Zuid-Holland.

² - Conform de afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst moet het werkplan inzage geven in welke partner wat detacheert, en wat de vergoedingen zijn. Voorafgaand aan het startjaar is dit nog niet mogelijk in dit werkplan, maar wordt het meegenomen in het jaarplan 2022