



November 2023

Mobiliteit als sleutel voor een betere toekomst *voor ons allemaal*

Werkprogramma SmartwayZ.NL 2024-2027

Voorwoord

Vanuit het programma SmartwayZ.NL zijn we al ruim zeven jaar aan de slag om samen met Brabantse en Limburgse partners te werken aan slimme oplossingen om Zuid-Nederland bereikbaar te houden. We zien echter dat de weg naar de oorspronkelijke reisbestemming steeds meer hobbels vertoont en dat het perspectief op de toekomst anders is dan voorheen. Onze omgeving is veranderd én daarmee ook onze uitdagingen. Dat vraagt om een programma dat niet enkel meer focust op het mobiliteitsdomein, maar breder kijkt. De mens staat centraal, met brede welvaart als kapstok.

Het blijft van groot belang dat Zuid-Nederland toegankelijk en bereikbaar blijft voor inwoners, werknemers, bezoekers en vervoerders. De keuzes die we maken in ons mobiliteitssysteem zijn van grote invloed op maatschappelijke uitdagingen, en vice versa. Denk aan gezondheid, de energietransitie, verstedelijkingsopgave en onze leefomgeving. In de afgelopen jaren hebben we met kennisdeling, het toepassen van innovatie en met de uitvoering van vele projecten bijgedragen aan de bereikbaarheid van Zuid-Nederland.

We willen hier graag mee doorgaan, maar in deze veranderende tijd is een aanpassing in koers, focus en governance nodig. Hierbij geloven we sterk in de kracht van samenwerking, waarvan we het succes de afgelopen jaren hebben gezien. Deze lijn zetten we graag door in het nieuwe werkprogramma.

Leeswijzer

Dit werkprogramma beschrijft op hoofdlijnen de koers, strategie en governance van SmartwayZ.NL voor de komende vier jaar. Op basis van vijf doelen maken we elk jaar een jaarplan. Hierin beschrijven we wat de jaarlijkse activiteiten zijn om de gewenste impact te behalen, inclusief benodigde middelen. Op deze manier kunnen we adaptief bijsturen en zo bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland.



Inhoud

| | |
|---|----|
| 1. Urgentie | 4 |
| 2. Wat hebben we bereikt en geleerd? | 6 |
| 3. Strategie en doelen | 11 |
| 4. Aanpak | 17 |
| 5. Governance | 22 |
| 6. Mensen en middelen | 26 |



1. Urgentie

De bereikbaarheid van Zuid-Nederland staat onder druk. Dit was al zo bij de start van SmartwayZ.NL in 2016, maar inmiddels is de opgave alleen maar uitdagender geworden. De wereld ziet er anders uit dan zeven jaar geleden: het klimaat verandert in rap tempo en onze leefomgeving staat onder druk. Deze veranderende wereld vraagt om een nieuwe, bredere benadering, waarbij we niet alleen binnen, maar ook over de grenzen van het mobiliteitsdomein kijken.

Uitdagingen binnen het mobiliteitsdomein

In de beginjaren richtten we ons voornamelijk op uitbreidingen op de bestaande infrastructuur en op toepassingen van slimme mobiliteit (Smart Mobility). Vanwege het stikstofprobleem zijn infraprojecten op het hoofdwegenet inmiddels grotendeels gepauzeerd. Daarnaast blijft het goederen- en personenvervoer groeien en ligt er een grote woningbouwopgave die ook van invloed is. Al deze nieuwe woningen moeten immers ook op een goede manier bereikbaar zijn. De gemaakte afspraken over de mobiliteitspakketten uit de '7,5 miljard' tussen Rijk en regio in de BO MIRT's en BO's Leefomgeving van 2022 en 2023 moeten de komende jaren uitgevoerd worden. Tot slot blijft verkeersveiligheid een groot aandachtspunt, zowel in steden als op doorgaande routes.

Willen we deze uitdagingen kunnen oppakken, dan zijn er twee dingen nodig:

1. een versnelling van de mobiliteitstransitie;
2. een sterke (boven)regionale aanpak en coördinatie hierop.

Dit was ook de conclusie van de uitgevoerde **impactanalyse** naar aanleiding van het besluit om een aantal SmartwayZ.NL- en andere MIRT-projecten in Zuid-Nederland te pauzeren.

Mobiliteit in breder perspectief

De grote maatschappelijke opgaven die spelen, laten ons zien dat veranderingen nodig zijn. Dit blijkt ook uit diverse beleidsstukken en rapporten van de landelijke planbureaus. In de bestuursakkoorden van beide provincies, de mobiliteitsvisie van het ministerie van IenW en recent in het rapport '**Elke regio telt**' van de Raad van Openbaar Bestuur: 'Het moet anders en beter. Het gaat om de toekomst van onze regio's en de mensen die er wonen. 'We kiezen er daarom voor om de komende jaren te handelen vanuit het perspectief van brede welvaart: mobiliteit moet niet alleen efficiënt zijn, maar ook bijdragen aan de kwaliteit van leven. We werken daarom aan een mobiliteitstransitie die is afgestemd op de behoeften van de regio, de ruimtelijke ontwikkeling en de uitdagingen van de toekomst.

We gaan voor gezamenlijke impact

De toegankelijkheid van maatschappelijke voorzieningen, werk en sociale contacten is een taak van de gezamenlijke overheden. Het belang van een (boven)regionale aanpak en een strategische tafel waaraan de genoemde opgaven en de benodigde impact van de mobiliteitstransitie in Zuid-Nederland gezamenlijk besproken kunnen worden, is nog steeds groot. Maatwerk is hierbij van cruciaal belang. Met SmartwayZ.NL richten we ons de komende jaren op het uitvoeren van de verstedelijkingsopgave, het bieden van alternatieven voor de gepauzeerde infraprojecten en de bereikbaarheid van dorpen die onder druk staat. De opgaven die niet meer binnen SmartwayZ.NL vallen, worden geborgd in andere gremia.

Wat hebben we in 2027 bereikt?

- We hebben een samenhangende multimodale agenda gerealiseerd, passend bij de verstedelijkingsopgave in uitvoering in Zuid-Nederland.
- Er ligt een aanpak om de gevolgen te beperken van het pauzeren van een aantal grote infraprojecten en de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid van de (hoofd)netwerken. In de stedelijke regio's en kleine kernen die de impact hiervan ondervinden is een alternatieve aanpak in uitvoering.
- We hebben aantoonbaar een stap gezet in het leveren van een bijdrage aan (de indicatoren) van brede welvaart en het versnellen van de mobiliteitstransitie.
- We hebben voor Zuid-Nederland gezamenlijke kennis/expertise, handreikingen en tools beschikbaar gemaakt die de mobiliteitstransitie en de vijf doelen ondersteunen, en die gebruikt worden door de partners.

Kader werkprogramma

In dit werkprogramma geven we antwoord op twee vragen:

- Wat kan mobiliteit bijdragen aan de vele opgaven die ons te wachten staan?
- Wat kan SmartwayZ.NL hierin betekenen?

2. Wat hebben we bereikt en geleerd?

In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten van **de krachtenbundeling Smart Mobility**. We lichten kort de programmaonderdelen Innovatie & Ontwikkeling (I&O), de Shared Services (ShS) en de Gebiedsgerichte Realisatie (GGR) toe. We sluiten het hoofdstuk af met de geleerde lessen.

2.1 Overall resultaten

SmartwayZ.NL heeft de afgelopen jaren hard gewerkt aan het opzetten en realiseren van verschillende projecten en innovaties, zowel in de regio's als Zuid-Nederland-breed. SmartwayZ.NL heeft een divers scala van in totaal ruim 2.800 activiteiten uitgevoerd, waarvan het grootste deel bestaat uit activiteiten rondom mobiliteits-, vervoers- of verkeersdiensten. Dit uit zich in een toename van de berekende effecten.

Hoewel nevenstaande effecten slechts 0,2% van de totale omvang in Zuid-Nederland bedragen, is het potentieel zeer groot. Wanneer de automijdingen bijvoorbeeld vooral tijdens spijtstijden worden bewerkstelligd, kan de hoeveelheid files al enorm afnemen. Een klein effect kan op lokaal niveau een wereld van verschil maken. En met de vele innovatieprojecten is een eerste stap/beweging in gang gezet; het opschalen en implementeren zal een veelvoud van de impact opleveren.

Als we de berekende effecten (zoals voertuigverliesuren) van het programma in geld uitdrukken en dat afzetten tegen de kosten van het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023, dan is het programma als geheel kosteneffectief.

Berekende effecten en procentuele verbetering t.o.v. vorig jaar



7.500 auto- en vrachtautomijdingen per dag
46% ↑



25 miljoen minder wegekilometers per jaar
25% ↑



170.000 minder voertuigverliesuren per jaar
52% ↑

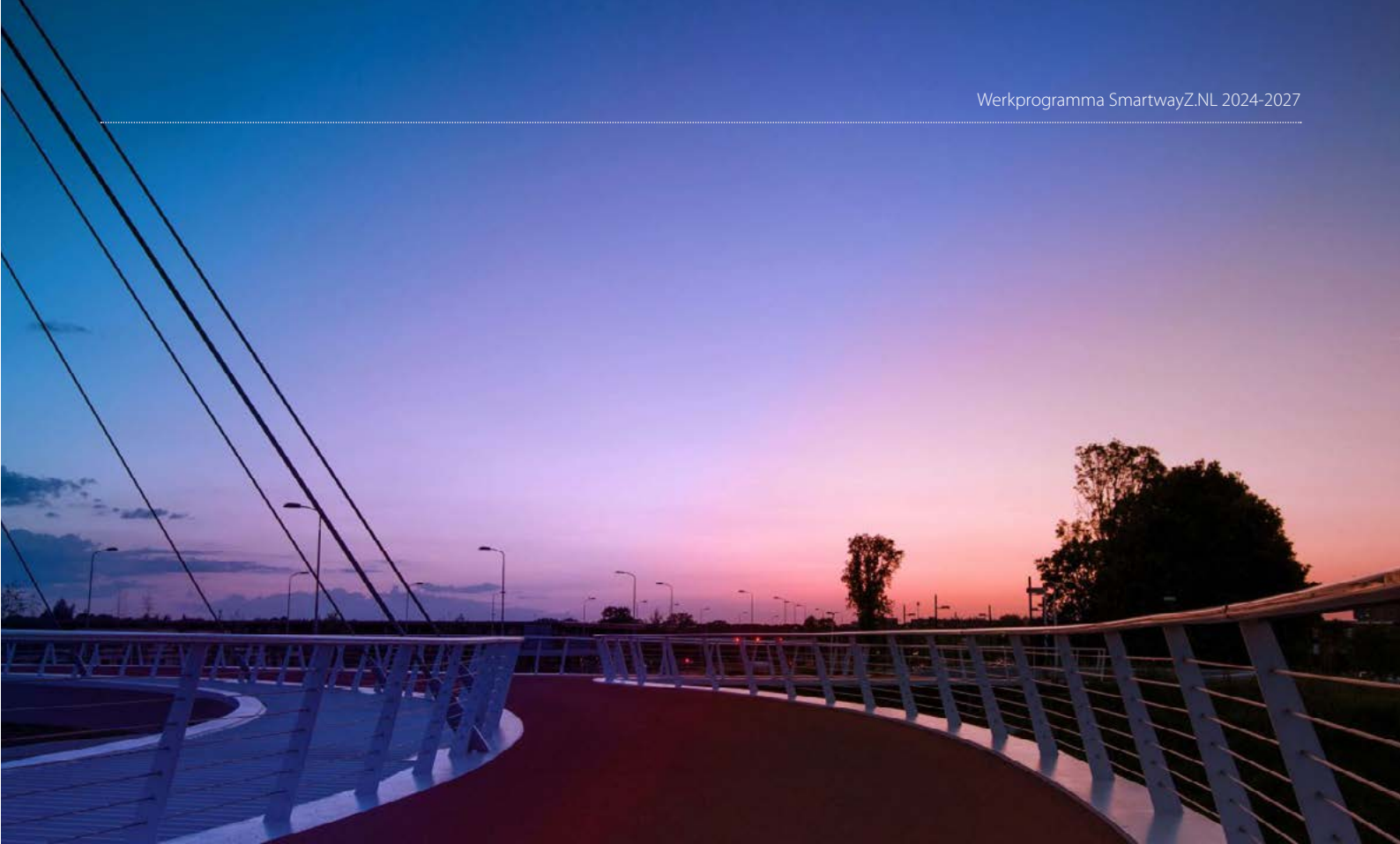


6 kiloton minder CO₂-uitstoot per jaar
13% ↑



5 ton minder stikstofuitstoot per jaar
11% ↑

Berekende effecten in 2023 (bron: Jaarrapportage Monitoring & Evaluatie, 2023)



2.2 Resultaten per onderdeel

2.2.1 Innovatie & Ontwikkeling

Innovatie & Ontwikkeling (I&O) is verantwoordelijk voor een groot aantal innovaties die vanuit SmartwayZ.NL zijn opgezet. We richten ons op innovaties die de potentie van schaalbaarheid hebben en die, na een periode van proberen en verbeteren, ingezet kunnen worden in de gebiedsgerichte realisatie. Dat doen we samen met overheden, marktpartijen, kennispartijen, wegbeheerders en gebruikers. Zo is succesvol en intensief samengewerkt met bijvoorbeeld de gemeente Helmond (Fabulos Phase X / de geautomatiseerde shuttle) en op Europese schaal rondom SINFONICA (Social INnovation to FOster iNclusve cooperative, Connected and Automated mobility).

Kijk in het [voorbeeldboek](#) en [projectenoverzicht](#) voor projecten van I&O.

2.2.2 Shared Services

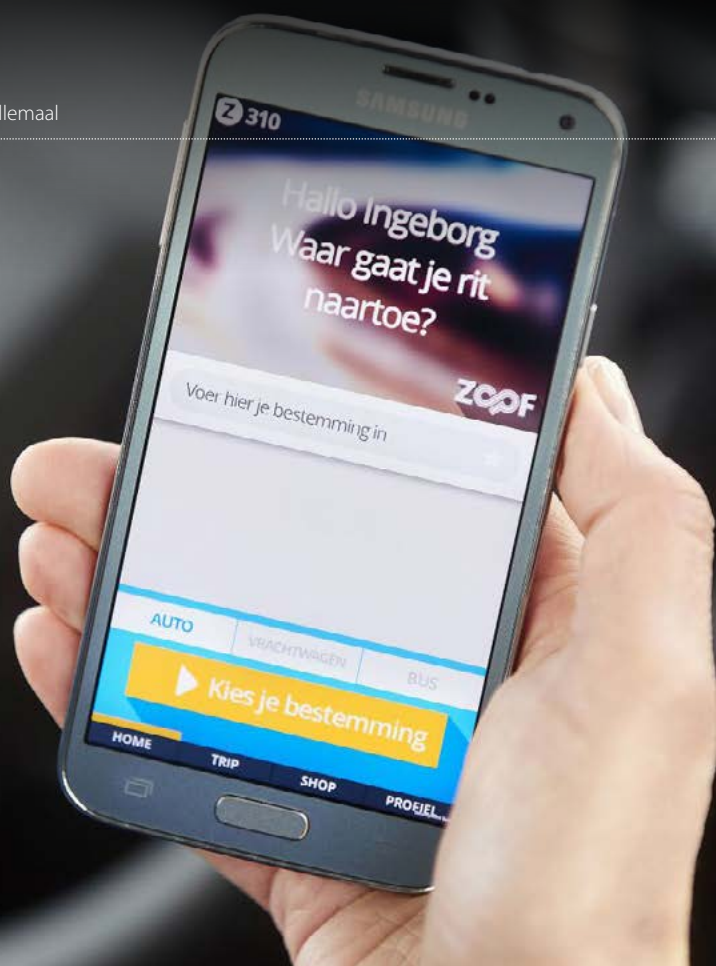
In de afgelopen jaren zijn er door de verschillende Shared Services tientallen uiteenlopende projecten gestart, waarvan een groot deel succesvol is afgerond en/of is overgedragen aan partners en andere programma's. De doelstelling van de Shared Services is tweeledig.

1. Zorgen voor basisproducten en aanpak die in vele projecten en gebieden gebruikt kunnen worden, zoals data en verkeersmanagement.
2. Het realiseren van projecten die voor doorgaande routes en/of in meerdere gebieden toegepast kunnen worden, zoals logistiek. Dit maakt dat de resultaten binnen de Shared Services verschillend van aard zijn.

Kijk in het [projectenoverzicht](#) voor alle afgeronde projecten, (nog) lopende projecten en projecten die nog van start gaan. Zie ook het [voorbeeldboek](#) en het [resultatenboek](#) van Smart Logistics.



Projectenoverzicht

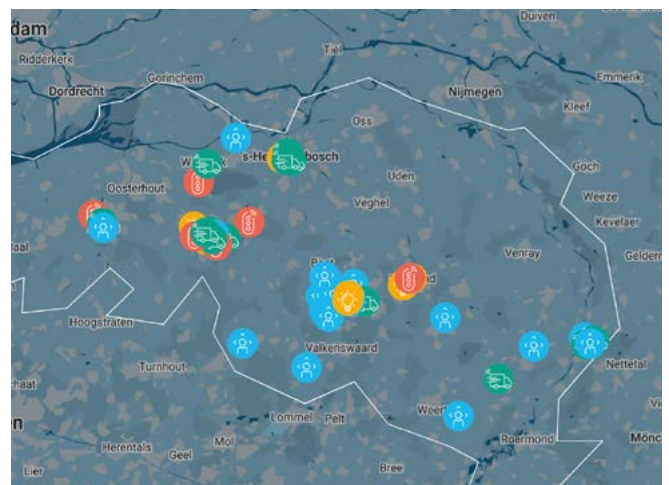






2.2.3 Gebiedsgerichte realisatie

Met het onderdeel Gebiedsgerichte Realisatie richten we onze inzet op de specifieke gewenste effecten die we op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een gebied willen bereiken. We benutten daarbij de inzet van uitvoeringsorganisaties als Brainport Bereikbaar en Trendsportal. De gebiedsgerichte realisatie omvat zowel gebiedsoverstijgende projecten als gebiedsspecifieke (meer lokale) projecten.

In de periode van najaar 2019 tot nu hebben we nauw samengewerkt met vijf verschillende regio's: de vier regio's in de provincie Noord-Brabant en de regio Noord-Limburg. Het hoofddoel van deze samenwerking was om plannen te ontwikkelen en versneld Smart Mobility-maatregelen op straat te krijgen. We zijn gestart met een gebiedsfoto en een uitgebreide analyse. Op basis daarvan zijn kansen en prioriteiten geïdentificeerd en indicatoren vastgesteld om de verwachte resultaten te meten.

Kijk op [regioprojecten SmartwayZ.NL](https://www.regioprojecten.smartwayz.nl) voor de 57 projecten die afgelopen jaar met Smart Mobility-maatregelen zijn gestart in Zuid-Nederland.



-  Slimme logistiek
-  Slimme innovaties en ontwikkelingen
-  Slimme verkeersdiensten
-  Slim reisgedrag

2.3 Negen geleerde lessen

Gedurende het proces en de uitvoering van vele projecten en activiteiten hebben we waardevolle inzichten vergaard, zowel inhoudelijk als procesmatig. Bovendien zijn er afgelopen jaren diverse onderzoeken en evaluaties¹ uitgevoerd naar de samenwerking en resultaten. Daarnaast hebben we uitgebreide werksessies en gesprekken gehad met onze partners om te begrijpen wat zij nodig hebben van SmartwayZ.NL. We hebben alle input teruggebracht naar negen geleerde lessen.

1

Van aanbodgericht naar vraaggericht

We moeten beter inspelen op bredere maatschappelijke doelen. De samenwerking richten we meer dan nu op de behoeften en vraagstukken van de regio's in plaats van op het aanbod. Er spelen vaak gemeenschappelijke vraagstukken en opgaven waar ieder voor zich naar een oplossing zoekt. Dat betekent dus dat we scherp in beeld moeten hebben welke opgaven de regio's en gemeenten hebben en we de vertaalslag moeten maken naar uitvoeringsprogramma's en agenda's in de regio. Dat doen we samen met betrokken provincies, regio's en gemeenten.

2

Meetbare doelstellingen op programma- en projectniveau om impact te bereiken

Voor aanvang en tijdens de uitvoering van een project is het van belang om te focussen op mogelijkheden voor opschaling, eventuele borging en de business case. Dit proces start met de opstelling van een projectplan (fiche) waarin deze aspecten concreet en meetbaar worden vastgelegd. Voorafgaand aan de start van projecten is het daarom noodzakelijk om de basis op orde te hebben. Dit betekent helderheid over de datakwaliteit, inclusief beschikbaarheid, volledigheid, tijdigheid en betrouwbaarheid. Datgene wat niet in kwantitatieve data past, wordt kwalitatief beschreven. Er is behoefte aan een gemeenschappelijke taal en doelstellingen. Dit impliceert dat er meetbare indicatoren moeten worden ontwikkeld om het succes van projecten te evalueren. Doelstellingen gericht op impact in een te overziene tijdsperiode van – bijvoorbeeld – 4 jaar. Daarnaast moet de inspanningsverplichting voor het meten in goede verhouding staan tot de inzichten die het oplevert.

3

Versterk het eigenaarschap van deelnemende partijen

Willen we resultaten waarborgen en continuïteit behouden, dan moeten we zorgen voor sterker eigenaarschap bij deelnemende partijen. Anders komen het borgen van resultaten en de continuïteit in het geding. Door tijdelijke capaciteit te leveren (door inhuur externe bureaus) heeft SmartwayZ.NL er zelf onbedoeld aan bijgedragen dat er onvoldoende eigenaarschap en kennis is ontstaan bij medewerkers van de deelnemende organisaties. De inbreng vanuit de gemeenten in de diverse projecten was beperkt. Dat komt deels door het ontbreken van specifieke kennis en deels door tijdgebrek/onvoldoende menskracht (zowel op inhoud als proces). Belangrijk voor het Werkprogramma 2024-2027 is dat we het echt samen gaan doen, afspraken maken welke rol SmartwayZ.NL vervult en desgevraagd meer actief gaan sturen en ondersteunen.

4

Organiseer kennisoverdracht en innovatie buiten de reguliere organisatiestructuren

Binnen de staande organisatie van ministerie, provincies en gemeenten is benodigde koploperkennis voor innovatie vaak niet aanwezig. Daarnaast kan er beter tempo gemaakt worden met vernieuwing buiten de politieke waan van de dag (en ook met externe stakeholders uit bedrijfsleven en kenniswereld). De komende jaren is de implementatie van vernieuwende concepten en de uitvoeringskracht in de regio's de grootste uitdaging. SmartwayZ.NL speelt daarbij een belangrijke rol door te ondersteunen bij de (vernieuwende) processen die nodig zijn om nieuwe kennis en innovaties in de praktijk werkend te krijgen.

1 Rapporten:

- *Advies over het slimmer organiseren van de mobiliteitssamenwerking in Brabant (terug naar de Kern van RHDHV i.o.v. BrabantStad).*
- *Op de tafel van SmartwayZ.NL, Advies over een integrale gebiedsgerichte aanpak van de mobiliteitstransitie in Zuidoost-Brabant (BMC).*
- *Evaluatie Krachtenbundeling Smart Mobility (Berenschot, oktober 2022).*



5

Learning on the job – kennis van buiten naar binnen

De opgedane kennis- en innovatieontwikkeling dient te worden gevolgd door een gerichte inspanning om deze inzichten daadwerkelijk toe te passen en tastbare resultaten te bereiken in de praktijk. Creëer daarom een ontwikkellab en een omgeving voor medewerkers uit partnerorganisaties om hands-on ervaring op te doen en praktische transitiekennis te verwerven. Hier leren ze hoe ze transities kunnen aanpakken, ervaren en sturen, met de nadruk op de mobiliteitstransitie en de toepasbaarheid van deze kennis en tools voor andere transitie zoals energie en klimaat. Hier zit ook een verbinding met onderwijsinstellingen, zoals TU/e en BUAs, en marktpartijen.

6

Laat de uitvoering in de regio's en bied ondersteuning waar nodig

Laat uitvoering in de regio plaatsvinden, tenzij dat op hoger schaalniveau effectiever of efficiënter kan. In veel gevallen hebben gemeenten behoefte aan begeleiding en praktische assistentie, evenals de beschikbaarheid van expertise en capaciteit om transitieprojecten daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Vaak ontbreekt de uitvoeringskracht, soms al in de definitiefase (nog voordat er een project gedefinieerd is), om innovaties in de praktijk te brengen. SmartwayZ.NL biedt ondersteuning waar nodig, maar dat vraagt wel duidelijkheid en afspraken over wie verantwoordelijk is voor welke taken.

7

Neem de tijd voor ontwikkelen, testen, aanpassen en implementatie

Het traject van opschaling en adaptatie door grote groepen van gebruikers kost minstens zoveel tijd als het ontwikkelen en testen. Tevens vereist opschaling vaak aanpassingen aan de oorspronkelijke innovatie, omdat er rekening moet worden gehouden met het businessmodel van commerciële partijen.

8

Zorg voor een heldere en herkenbare visie

Het onderdeel Smart Mobility is gestart met een heldere en herkenbare visie die nu niet meer volledig, actueel en richtinggevend is. In dit werkprogramma zetten we in op de versnelling van de mobiliteitstransitie met Smart Mobility als middel. Uit de evaluatie kwam ook naar voren dat de partners behoefte hebben aan herkenbaarheid en een duidelijke scope. Dit is een aandachtspunt.

9

Zet de mens centraal

De aanpak die alleen gefocust was op werkgevers en hun werknemers moet worden herzien en omgevormd tot een bredere doelgroepen aanpak. Dit vereist het uitvoeren van doelgroepenanalyse in combinatie met het begrijpen van gedragspatronen. Daarna is het van belang om mobiliteitsoplossingen effectief te vermarkten, te implementeren en op te schalen, zodat ze breder worden geadopteerd en impact hebben. Een onderdeel hierin kan bijvoorbeeld storytelling zijn gericht op bestuurders, politiek, bewoners, bedrijven, partners en collega's.



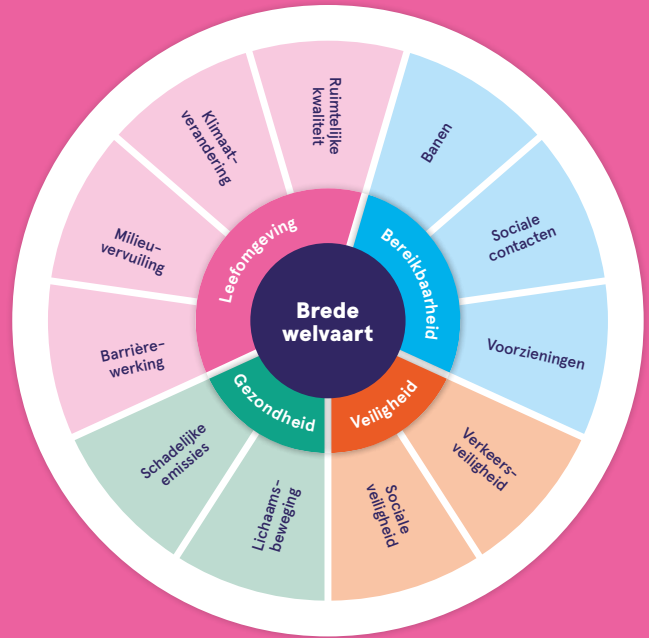
3. Strategie en doelen

De grote maatschappelijke opgaven die spelen, laten ons zien dat het anders én beter moet. Mobiliteit is niet langer een doel op zich, maar een middel om bij te dragen aan het welzijn van mensen. Wij geloven in brede welvaart als kompas: mobiliteit moet niet alleen efficiënt zijn, maar ook bijdragen aan de kwaliteit van leven. We werken daarom aan een mobiliteitstransitie die is afgestemd op de behoeften van de regio, de ruimtelijke ontwikkeling en de uitdagingen van de toekomst. We begrijpen dat 'meer van hetzelfde' niet langer volstaat en simpelweg niet overall mogelijk is.

3.1 Brede welvaart als kompas

Brede welvaart gaat over alles wat mensen van waarde vinden (PBL et al. 2017), of anders gezegd: alles wat van invloed is op hun welzijn. Het betekent dat we werken aan mobiliteit voor iedereen.

In dit werkprogramma staat de mens centraal. Daarom werken we aan maatwerkoplossingen voor zowel steden als dorpen. De samenhang tussen mobiliteit en brede welvaart kenmerkt zich in vier dimensies: bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving.



Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit

Bewerkt naar voorbeeld van PBL (SmartwayZ.NL, 2023)

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid verwijst naar de mate waarin het ruimtelijke- en mobiliteitssysteem mensen en goederen in staat stelt om naar verschillende plekken te komen. Daarmee is mobiliteit voornamelijk een afgeleide behoefte: het is geen doel op zich, maar een middel. Bereikbaarheid is allereerst een belangrijke voorwaarde voor mensen om deel te kunnen nemen aan dagelijkse activiteiten zoals werk, voorzieningen en sociale contacten. Bereikbaarheid is ook essentieel voor het economisch functioneren van steden en regio's.

Veiligheid

Veiligheid in relatie tot mobiliteit gaat vaak over het voorkomen van gewonden en verkeersdoden en hieraan verbonden leed en maatschappelijke kosten. Daarnaast speelt het vraagstuk van sociale veiligheid. Voor grote aantallen reizigers heeft dit een beperkend effect op de bereikbaarheid waarover ze beschikken. Veel reizigers vermijden bijvoorbeeld bepaalde routes in het donker of reizen in de kleine uurtjes liever niet met het openbaar vervoer.

Gezondheid

Gezondheid is direct gerelateerd aan mobiliteit, waarbij we zowel positieve als negatieve gezondheidseffecten kunnen onderscheiden. Mobiliteit kan positieve gezondheidseffecten hebben in geval van actieve mobiliteit, oftewel: lichaamsbeweging (bijvoorbeeld lopen en fietsen). Mobiliteit heeft daarentegen ook negatieve gezondheidseffecten, die vooral gerelateerd zijn aan lucht- en geluidsemissies, met name in dichtbevolkte stedelijke gebieden.

Leefomgeving

Leefomgeving verwijst naar een brede set aan vooral negatieve effecten van mobiliteit op natuur, klimaat, landschap en openbare ruimte. Mobiliteit draagt aanzienlijk bij aan luchtvervuiling, door luchtvervuilende stoffen als stikstof, fijnstof, koolmonoxide en koolwaterstoffen, met een negatief effect op de natuur. Een andere factor in relatie tot leefomgeving is ruimtelijke kwaliteit: andere keuzes in mobiliteit kunnen enorm bijdragen aan hoe de kwaliteit van de publieke ruimte ervaren wordt.

3.2 Mobiliteitssysteem van de toekomst

We begrijpen dat mobiliteit niet alleen gaat over afzonderlijke vervoersmiddelen, diensten of infrastructuurprojecten. Mobiliteit is ook verbonden met hoe onze steden en dorpen eruitzien, hoe we omgaan met het klimaat en hoe we energie gebruiken. We benaderen het mobiliteitssysteem daarom als een lagenmodel met drie lagen.

Uitgangspunt van dit model zijn de eisen die vanuit de eerste laag (ondergrond) gesteld worden aan de inrichting van de tweede laag (netwerken) en de derde laag (occupatie). Denk hierbij aan vereisten van klimaatadaptatie, waterkwaliteit, circulariteit en biodiversiteit voor het mobiliteitssysteem. In diverse kamerbrieven van het Rijk en in het [Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040](#) zijn water en bodem sturend verklaard voor onze ruimtelijke inrichting.

De tweede laag, de netwerklaag, gaat over het netwerk van wegen en de plekken waar we wonen en werken. Hier moeten we slimme keuzes maken over waar we nieuwe huizen bouwen en hoe we ervoor zorgen dat mensen zich gemakkelijk van de ene naar de andere plek kunnen verplaatsen. Gezien de schaarse fysieke ruimte is het belangrijk dat deze opgaven in samenhang bekeken en benut worden.

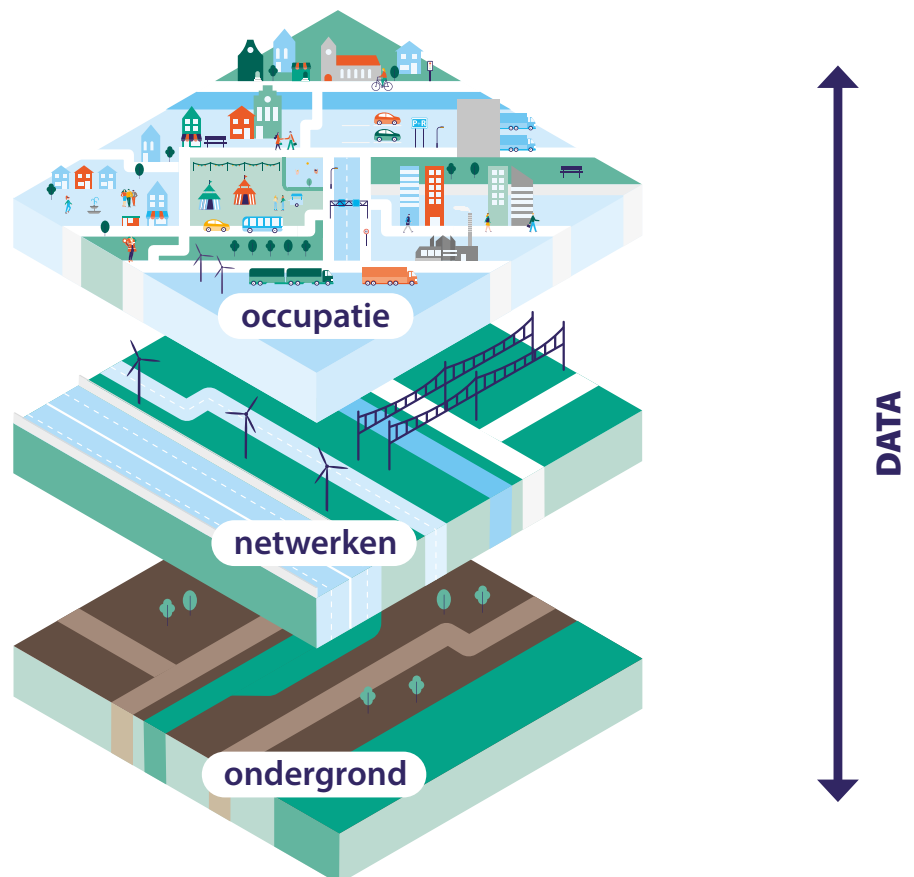
De derde laag gaat om de verstedelijkingsopgave. Hiervoor kijken we naar de woonlocaties, vitale functies, gebiedstypologieën en nabijheid. Vanuit het programma NOVEX ligt er een opgave voor Noord-Brabant en Limburg om verstedelijking, duurzaamheid en mobiliteit op een integrale manier ruimtelijk in te plannen. Daarnaast wordt er in de nieuwe Nota Ruimte een integrale, ruimtelijke toekomstvisie gemaakt en werken de provincies aan een ruimtelijk voorstel.

Vanuit het perspectief van brede welvaart is bereikbaarheid niet alleen gekoppeld aan de economische functies. Naast bereikbaarheid en toegankelijkheid van werk (banen) en economische functies (productie) worden ook onderwijs, zorg, winkelen/dagelijkse boodschappen en groen/natuur/recreatie als vitale maatschappelijke functies gezien. Nabijheid van deze voorzieningen verhoogt de brede welvaart. Uitholling van voorzieningen (bijvoorbeeld vertrek van de laatste winkel of het openbaar vervoer in een klein dorp) verslechtert de nabijheid van deze voorzieningen en verhoogt de auto-afhankelijkheid.

Ruimtelijke opgave /
verstedelijking
Mobiliteitsgebruik

Infrastructuur
Energie
Communicatie

Bodem
Droogte
Water
Weer



Het lagenmodel (SmartwayZ.NL, 2023)



3.3 Mobiliteitstransitie noodzakelijk

We zien een toenemende vraag naar mobiliteit vanwege het groeiende aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Mensen verplaatsen zich steeds vaker binnen een steeds groter stedelijk systeem, dat dient voor wonen, werken, onderwijs, ontspanning en ontspanning. Het huidige mobiliteitssysteem (wegen, openbaar vervoer en fietspaden) kan deze groei niet aan. Met name het hoofdwegennet loopt volledig vast als we niets veranderen. We merken een groeiend verschil tussen het verplaatsingsgedrag binnen en buiten de stad. Inwoners van steden maken in toenemende mate gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, terwijl mensen in de stedelijke regio's en dorpen voornamelijk afhankelijk zijn van de auto. De verbinding tussen het platteland en de stad is cruciaal voor zowel de leefbaarheid in de steden als voor de inwoners op het platteland.

De vanzelfsprekendheden in mobiliteit veranderen, vooral in steden die een groei (schaalsprong) doormaken. De mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor het verbeteren van de leefbaarheid in steden en dorpen, en speelt daarom bij de stapeling van opgaven een belangrijke rol. Een schaalprong in het openbaar vervoer en 'stappen en trappen' is cruciaal in de stedelijke mobiliteitstransitie, maar gaat alleen slagen als er voldoende flankerende maatregelen (bijvoorbeeld fiscale maatregelen en sturend parkeerbeleid) genomen worden. Buiten het stedelijk gebied blijft de auto belangrijk en staat het aandeel van de fiets juist onder druk.

Vanuit onze rol zetten we in op het ondersteunen van regio's om de sterke mobiliteitstransitie in het (hoog)stedelijke gebied te versnellen, terwijl we ervoor zorgen dat de auto nog steeds een grote rol kan blijven spelen buiten deze gebieden.

In stedelijke gebieden, waar de druk op mobiliteit toeneemt, ondersteunen we regio's bij het streven naar verbetering van de verblijfskwaliteit. Ook bevorderen we lopen, fietsen, het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit doen we onder andere door de stedelijke regio's te ondersteunen bij het uitwerken en uitvoeren van de multimodale mobiliteitsprogramma's die in het kader van de verstedelijkingsafspraken momenteel worden opgesteld.

In landelijke gebieden en dorpen ondersteunen we regio's bij het bieden van toegankelijke mobiliteit voor iedereen, met nadruk op lopen, fietsen en verantwoord autogebruik. De auto is daar vaak een essentieel middel voor verplaatsing, en we willen ervoor zorgen dat deze mobiliteit optimaal is afgestemd op de behoeften van de bewoners. Dit doen we onder andere door de regio's te ondersteunen bij het uitwerken en uitvoeren van dorpenstrategieën die in ontwikkeling zijn.

De mobiliteitstransitie heeft enerzijds als doel om duurzame verplaatsingen te stimuleren en anderzijds zorgt de mobiliteitstransitie ook voor het maken van ruimte voor andere functies die bijdragen aan brede welvaart. Denk hierbij aan:

- Meer ruimte voor voetganger en fietser (draagt bij aan gezondheid)
- Meer ruimtelijke kwaliteit (draagt bij aan een fijne leefomgeving)
- Verdichting mogelijk maken
- Nabijheid van groen en water (mentale gezondheid)
- Sociaal maatschappelijk (ontmoeten, spelen, toegankelijkheid)
- Klimaatadaptatie (waterberging, ontstening, hittestress voorkomen)
- Ecologie (natuurinclusief, biodivers)

3.4 Brede welvaart vertaald naar vijf doelen



1. Minder verplaatsingen

We zetten in op het verminderen van verplaatsingen door personen- en vrachtauto's. Om de afhankelijkheid van (vracht)auto's voor verplaatsingen te verminderen, moedigen we opties voor alternatieve mobiliteit aan, brengen we activiteiten dichterbij en zetten we in op een gedragsaanpak en doelgroepenbenadering.

| Brede Welvaart | | Indicatoren |
|----------------|--------------|--|
| Bereikbaarheid | Leefomgeving | Aantal verplaatsingen per vervoerwijze per jaar (mijden) |
| | | Aantal (reizigers)kilometers per vervoerwijze per jaar (mijden) |
| | | Aantal verplaatsingen spits / dalperiode (spreiden) > absolute en procentuele modal split per gebied/wegtype |
| | | Afstand tot voorzieningen (CBS) > reistijd isochronen per modaliteit |
| | | Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de voorspelbaarheid van de reistijd |



3. Gezonde en schone verplaatsingen

We willen dat mensen zich verplaatsen op een manier waarop ze minder schadelijke stoffen zoals CO₂ en fijnstof uitstoten. Het gaat om schone en gezonde verplaatsingen, zoals lopen en fietsen. Ons doel is het tot stand brengen van een gezonde en schone mobiliteitsomgeving, waarin we de fysieke en mentale gezondheid van de mens bevorderen. Daarnaast streven we naar een afname van schadelijke emissies, een groter enthousiasme voor beweging en een positieve beleving van mentale gezondheid in relatie tot de woonomgeving. De integratie van gezondheidsaspecten in mobiliteitsbeslissingen is daarbij van essentieel belang.

| Brede Welvaart | | Indicatoren |
|----------------|----------------|---|
| Gezondheid | Bereikbaarheid | Aandeel actieve modaliteiten in modal split (%) |
| | | Percentage autoritten dat wordt afgelegd dat korter is dan 5km |
| | | Hoeveelheid emissies (CO ₂ , NO _x , PM ₁₀) (goederen en personenmobiliteit) |
| | | Elektrificatie van het wagenpark (% elektrische voertuigen ten opzichte van het totale wagenpark) |



2. Veilige verplaatsingen

Mensen moeten zich veilig kunnen verplaatsen als verkeersdeelnemer, maar ook als gebruiker van de openbare ruimte. Ons doel is om de veiligheid van reizen in Zuid-Nederland te verbeteren. Dit richt zich zowel op verkeersveiligheid als de sociale veiligheid in de bredere mobiliteitsomgeving. We willen het mobiliteitssysteem zo verbeteren, dat het zowel efficiënt als veilig is, waarbij alle weggebruikers zich beschermd en comfortabel voelen.

| Brede Welvaart | | Indicatoren |
|----------------|--------------|---|
| Veiligheid | Leefomgeving | Aantal ongevallen per wegtype (risicocijfer) |
| | | Aantal verkeersslachtoffers (doden en letsel) |
| | | Aantal incidenten bij het openbaar vervoer |
| | | Veiligheidsbeleving per vervoerswijze (fysiek en sociaal) |



4. Inclusieve verplaatsingen

Bij inclusieve verplaatsingen is toegankelijkheid – in de breedste zin van het woord – van groot belang. Denk aan betaalbaarheid, fysieke toegankelijkheid (voor ouderen, mensen met een beperking, maar bijvoorbeeld ook voor mensen met een kinderwagen), geografische dekking (zowel in dun- als dikbevolkte gebieden, en zowel in gebieden met een hoog gemiddeld inkomen als gebieden met een laag gemiddeld inkomen), duidelijkheid voor mensen die laaggeletterd zijn, etc. Dit draagt bij aan een rechtvaardige en gelijke mobiliteit voor alle mensen.

| Brede Welvaart | | Indicatoren |
|----------------|----------------|---|
| Leefomgeving | Bereikbaarheid | Brandstofkosten per modaliteit per km - hoe ver kan je komen met 1 euro |
| | | Aantal huishoudens met beperkte toegang tot modaliteiten |
| | | Mate waarin ov (stations, haltes, modaliteiten) toegankelijk is voor mensen met een beperking |
| | | De ontwikkeling van de klanttevredenheid bij ketenreizigers over de kwaliteit (= snelheid en comfort) van hun overstap en de kwaliteit van de reizigersinformatie (= alternatieve modaliteiten, overstapmogelijkheden, betrouwbaarheid, actualiteit e.d.) |
| | | Aantal deelauto's per 100.000 inwoners per gemeente |



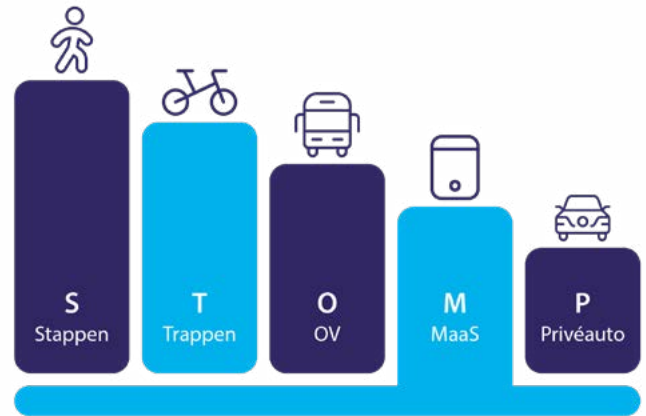
5. Efficiënte verplaatsingen

Met dit doel beogen we een mobiliteitssysteem dat ruimte, tijd en energie bespaart door activiteiten dicht bij elkaar te brengen, gebieden compact te houden en goederenstromen te bundelen. We streven naar mobiliteit die tijdbesparend, ruimtebesparend en efficiënt is. Dit draagt bij aan een duurzamer en economisch rendabel mobiliteitssysteem.

Het gaat over drie vormen van efficiëntie:

- Verkeers-efficiënte verplaatsingen.** Auto's en vrachtauto's nemen veel plaats in, zeker als ze maar één persoon of een klein aantal goederen vervoeren. We streven naar minder ruimtelijke impact van rijdende voertuigen. Daarnaast bekijken we hoe goederenstromen gebundeld kunnen worden voor het verbeteren van de efficiëntie en het bevorderen van duurzaamheid.
- Ruimte-efficiënte verplaatsingen (nabijheid).** We kijken naar het strategisch samenvoegen van diverse activiteiten in een geïntegreerde omgeving om zo de leefkwaliteit te vergroten. Daarnaast is compactheid belangrijk: het minimaliseren van verspilde ruimte, wat resulteert in een geconcentreerde, leefbare en duurzame omgeving.
- Tijdsefficiënte verplaatsingen.** Door ervoor te zorgen dat reisbewegingen over de dag verspreid zijn, voorkomen we piekbelasting. Dat scheelt files – zowel voor auto's als voor fietsen – en een overbelasting van het openbaar vervoer.

Daarbij hanteren we het STOMP-model als ordeningsprincipe: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en Privéauto.



STOMP-model

Voor elk gebied en elke behoefte wordt gestreefd naar de meest geschikte combinatie van deze vervoerswijzen. Als een locatie bijvoorbeeld ver van openbaar vervoer en ver van goede fietsverbindingen af ligt, dan is de afhankelijkheid van de auto groter. Met andere woorden: om de afhankelijkheid van de auto te verlagen (en daarmee bijvoorbeeld het aantal te realiseren parkeervoorzieningen), moet de kwaliteit van de alternatieven voor de auto goed zijn. Dus bij nabijheid van voorzieningen en mobiliteitsvoorzieningen (fietsroutes, station) kan de afhankelijkheid van de auto omlaag.

Brede Welvaart

Indicatoren

| Bereikbaarheid | Leefomgeving | Indicatoren |
|----------------|--------------|--|
| | | Aantal verplaatsingen spits / dalperiode (spreiden) > absolute en procentuele modal split per gebied/wegtype |
| | | Aantal voorzieningen (banen) binnen 15-30-45 minuten bereikbaar per modaliteit (regio/provincie/landsgrens) |
| | | Afstand tot voorzieningen (CBS) > reistijd isochronen per modaliteit |
| | | Bevolkingsdichtheid in aantal inwoners per m2 en aantal adressen per m2 (stedelijkheidsgraad) |
| | | Voorzieningendichtheid per stedelijkheidsgraad |
| | | Percentage korte afstand verplaatsingen per stedelijkheidsgraad |
| | | Ruimtelijk dichtheid volgens PBL index |

4. Aanpak

Om de mobiliteitstransitie te versnellen is samenwerking noodzakelijk. Mobiliteit zelf trekt zich niets aan van geografische grenzen en daarom is het essentieel om gebiedsgericht samen te werken.



4.1 Uitgangspunt

Het is van belang dat we de kennis en kunde van verschillende disciplines en belanghebbenden bundelen om deze complexe en regio-overstijgende uitdagingen aan te pakken. Dit vereist een gezamenlijke, vernieuwende en integrale aanpak, waarbij gedragsverandering, ruimtelijke ontwikkeling, vervoerswijzen en innovatie hand in hand gaan. Dit is in lijn met de principes van de **landelijke krachtenbundeling**: het bundelen van krachten en expertise om complexe maatschappelijke uitdagingen aan te pakken. Samenwerking op (boven)regionaal niveau kan de ontwikkeling en opschaling van oplossingen versnellen.

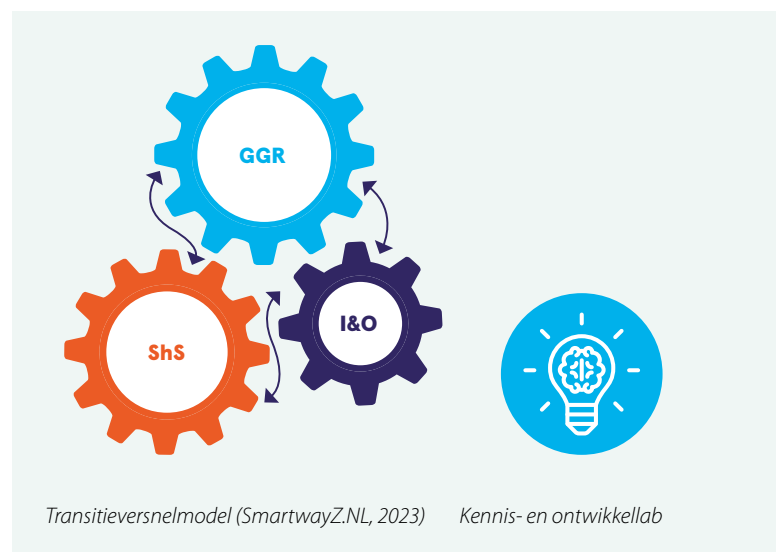
4.2 Op zoek naar meer impact

In het Werkprogramma 2024-2027 bouwen we voort op het **Uitvoeringsplan 2020-2023**. Het werkprogramma bestaat uit drie samenhangende onderdelen:

- Gebiedsgerichte Realisatie: de transitieversneller (GGR)
- Innovatie & Ontwikkeling om consequent te blijven: de innovatieversneller (I&O)
- Shared Services: de implementatieversneller (ShS)

Waar in het voorgaande werkprogramma de drie onderdelen GGR, I&O en ShS nog te veel los van elkaar opereerden, zijn ze nu nauw met elkaar verbonden. Dit wordt symbolisch weergegeven in de afbeelding rechts. Randvoorwaardelijk aan deze onderdelen is een goede leeromgeving en kennisontwikkeling (zie ook 4.2.4).

De drie onderdelen, variërend van grootte en positie ten opzichte van elkaar, illustreren het benodigde proces voor het versnellen van de mobiliteitstransitie. De regio's, en daarmee de gebiedsgerichte realisatie, zijn het vertrekpunt van de versnelling. Dit tandwiel, het grootste, brengt de twee andere tandwielen in beweging. De onderdelen I&O en ShS zijn ondersteunend aan het proces in de regio's, bijvoorbeeld in de vorm van het signaleren van markttrends (I&O) of het bijdragen aan de implementatie en opschaling door een instrumentarium aan te reiken (ShS).

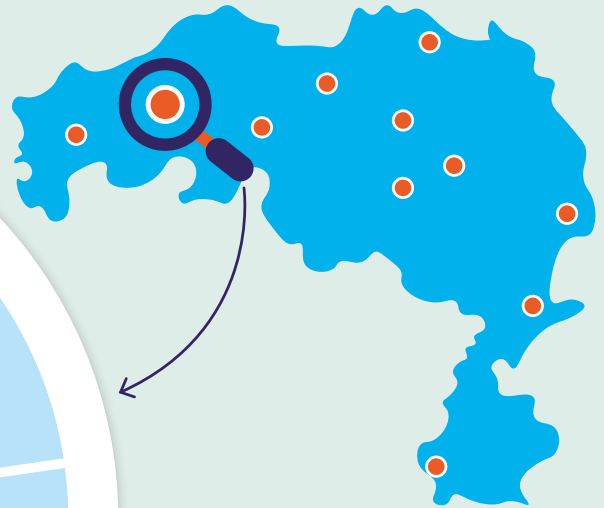
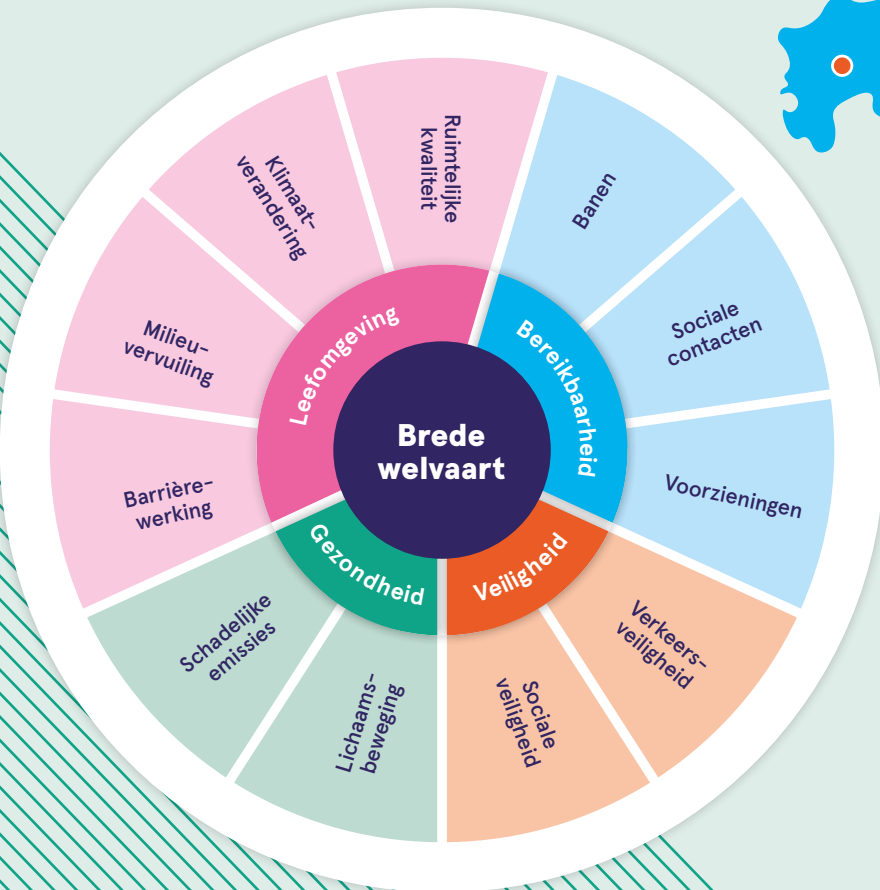


4.2.1 Gebiedsgerichte Realisatie – de transitieversneller

Als transitieversneller binnen SmartwayZ.NL is de Gebiedsgerichte Realisatie (GGR) gericht op het begrijpen en aanpakken van specifieke uitdagingen en behoeften in iedere regio. In de praktijk betekent dit dat we de contacten met alle partners in de gebieden goed onderhouden

en belangen proberen te verenigen. We richten ons op het beslissen over mobiliteitsinterventies (decide) en vervolgens het bieden van de benodigde oplossingen (provide) om mobiliteitsproblemen aan te pakken en te verbeteren. Het brede welvaartswiel staat hierbij centraal.

Maatwerkoplossing per regio



Uitdagingen rondom brede welvaart inzichtelijk per regio (SmartwayZ.NL, 2023)

In de Gebiedsgerichte Realisatie ondernemen we de volgende activiteiten:

- **Ondersteuning bij doorvertaling gebiedskennis naar concrete opgaven**
Bijvoorbeeld door gezamenlijk een analyse te doen naar brede welvaart in het gebied, waarbij we de specifieke kennis en behoeften van het gebied meenemen.
- **Ondersteunen van regio's bij het uitwerken van (onderdelen van) gebiedsgerichte mobiliteitsprogramma's**
In meerdere regio's in Zuid-Nederland worden regionale gebiedsgerichte multimodale mobiliteitsprogramma's opgesteld die uitwerking geven aan het principe 'mobiliteitstransitie is maatwerk voor stad en dorp'. SmartwayZ.NL kan ondersteuning bieden bij de uitwerking en implementatie van maatregelen uit deze mobiliteitsprogramma's.



Voorbeelduitwerking voor het in kaart brengen van de opgaven per regio of deelgebied (SmartwayZ.NL, 2023)

4.2.2 Innovatie & Ontwikkeling - de innovatieversneller

Innovatie & Ontwikkeling is een essentieel onderdeel in de transitie naar het mobiliteitssysteem van de toekomst. Deze pijler omvat een nauwe samenwerking tussen overheden, marktpartijen, kennisinstellingen, wegbeheerders en gebruikers. Met als doel om zowel proces- als productinnovatie te bevorderen ten behoeve van mobiliteitsoplossingen, in zowel stedelijke als landelijke gebieden. We richten ons met de activiteiten vooral op innovaties met kans op implementatie en grootschalige impact binnen vier jaar. Belangrijk is dat de opgedane kennis en ontwikkelde producten binnen I&O nauw verankerd worden in de Shared Services. Deze verbinding is cruciaal voor de daadwerkelijke implementatie in de gebiedsgerichte realisatie.

In I&O worden de volgende activiteiten ondernomen:

- **Innovatieontwikkeling**

De bewezen kracht van SmartwayZ.NL: het creëren van nieuwe mobiliteitsoplossingen en -diensten. We ontwikkelen innovatieve concepten en vertalen deze naar concrete producten en diensten die aansluiten bij de behoeften van de regio's. Dit kunnen zowel product- als procesinnovaties zijn. Het team I&O draagt bij aan de transitie van mobiliteit en schaal op naar de Shared Services om tot grootschalige implementaties in de regio's te komen. Het is daarin belangrijk om rekening te houden met veranderende consumentenvoorkeuren, technologische doorbraken en maatschappelijke verschuivingen die van invloed kunnen zijn op de te ontwikkelen innovaties.

- **Kenniscosysteem en quadruple helix samenwerking**

De samenwerking met het kennisecosysteem en het bevorderen van de quadruple helix (overheid, ondernemers, onderwijs en burgers) is cruciaal. Naast samenwerking met organisaties zoals TNO, TU/e, Brainport Development en BUAs kijken we ook naar nieuwe allianties (zie ook 4.2.4). Het team werkt op basis van innovatieve publiek-private samenwerkingsvormen samen met marktpartijen en kennisinstellingen aan proposities voor prototypes, tests en in Europese projecten. Deze worden getoetst op hun bijdrage aan de brede welvaart en de doelen uit dit werkprogramma.

- **Verbinding met nationale en Europese ontwikkelingen**

Om koers en richting te kunnen (blijven) bepalen, nemen we deel aan regionale, nationale en Europese netwerken en projecten. Dit doen we onder meer door lessen mee te nemen uit het landelijke deelprogramma deelmobiliteit, de krachtenbundeling Smart Mobility en verbinding te zoeken met andere provincies en regio's. Vanuit de landelijke krachtenbundeling zien we het als onze rol om te helpen bij de borging en vertaling naar lijnorganisaties en landelijke ontwikkelde innovaties te vertalen naar implementatie in onze Shared Services.

We zien Europa als een belangrijke arena voor kennisuitwisseling, opschaling, vermarkting, lobby rond wetgeving en standaardisering, positionering, fondswerving en crossborder samenwerking. We zijn actief in Europa door lidmaatschappen van diverse Europese netwerkorganisaties, partnerschappen en samenwerkingsverbanden. SmartwayZ.NL en haar afzonderlijke partners zijn onder meer lid van het Polis Network, Eurocities, ERTICO en CIVITAS.



4.2.3. Shared Services – De implementatieversnellers

De Shared Services (ShS) zijn gericht op de versnelling van de implementatie: herhaalbaarheid en schaalbaarheid. Zij spelen een cruciale rol bij het creëren van een solide en structurele basis voor een duurzame mobiliteitstransitie in de verschillende regio's van Zuid-Nederland. Deze pijler is gericht op het bundelen van krachten en het aanbieden van een aantal diensten en een expertpool met specialistische kennis en ervaring op het gebied van mobiliteitstransitie, data en innovatie. De ShS zijn van cruciaal belang om een consistente aanpak te waarborgen en expertise te delen over de gehele regio. Daarmee kunnen we sneller opschalen.

Samen met de regio's worden deze inzichten en oplossingen toegepast in de gebiedsgerichte realisatie, wat een belangrijke stap is in de richting van daadwerkelijke implementatie.

De volgende Shared Services worden aangeboden.

1. Mobiliteitstransitie

Om de mobiliteitstransitie te versnellen is een combinatie van maatregelen nodig. Dit varieert van fysieke ingrepen tot gedragsmaatregelen en procesaanpassingen, die een samenhangend pakket vormen. Op deze manier versterken de maatregelen elkaar. Dit betekent bijvoorbeeld dat niet alleen ingezet moet worden op STOMP, maar dat er ook flankerende maatregelen nodig zijn op het gebied van parkeren, in het aanbod van alternatieven en het verhogen van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Om tot zulke samenhangende pakketten te komen, hebben we gekozen voor een integrale Shared Service Mobiliteitstransitie. We gaan aan de slag met:

- Doelgroepenbenadering en gedrag: een aanpak die regio's en gemeenten in Zuid-Nederland helpt om met kennis en instrumenten gericht op doelgroepen meer duurzame

verplaatsingen te realiseren en sneller meer impact te maken. De gedragsaanpak is een verlengde van de doelgroepenbenadering, waardoor maatregelen gericht ingezet kunnen worden (bij de 'juiste' doelgroep).

- Kennisontwikkeling: ondersteunt in de ontwikkeling en verspreiding van kennis over brede welvaart en mobiliteitstransitie op de thema's gebiedsontwikkeling, deelmobiliteit, hubs, actieve mobiliteit en stadslogistiek.
- Marketing & communicatie: speelt een rol in het coördineren van marketing- en communicatieinspanningen om mobiliteitsoplossingen effectief te promoten en te verspreiden.

2. Expertpool

De expertpool brengt specialistische kennis en ervaring samen om partners te adviseren en te ondersteunen in de uitvoering van complexe mobiliteitsvraagstukken. We onderzoeken de mogelijkheid om experts in de vorm van een strippenkaart beschikbaar te maken voor deelnemende partners. We leveren daarmee ook een bijdrage aan de human capital agenda uit de landelijke krachtenbundeling. We redeneren als één overheid en geloven dat niet in iedere organisatie het wiel opnieuw uitgevonden hoeft te worden. De expertpool staat voor uitwisseling van kennis en ervaring tussen organisaties. We zetten daarom in op een stabiele, flexibele schil binnen SmartwayZ.NL. We zien hierin een oplossing voor tijdelijke behoefte aan extra capaciteit of kennis. Daardoor kunnen we sneller en beter inspelen op de mobiliteitstransitie en zijn we minder afhankelijk van adviesbureaus.

3. Data, monitoring & evaluatie

Het data en monitoringsteam van SmartwayZ.NL voert de monitoring en evaluatie uit voor het programma, en is als



Shared Service beschikbaar voor regio's bij de uitvoering. Het monitoringsteam kan helpen bij effectprognoses en het inzichtelijk maken van behaalde effecten vanuit de ingezette maatregelen op mobiliteitstransitie voor de regio's. Dit is een essentieel onderdeel om maatregelen te evalueren, de potentie te bepalen voor opgaven en de stand van zaken rondom de doelen en indicatoren te bepalen.

Jaarlijks presenteert het team de verwachte en bereikte effecten van het programma aan de hand van een dashboard. De behaalde effecten en resultaten geven inzicht in de voortgang van het programmaplan. Voor het Jaarplan 2024 stellen we een monitoringsplan op met indicatoren en een methodiek om het werkprogramma periodiek te evalueren.

Brede welvaart in het mobiliteitsdomein is nog beperkt gedefinieerd en onderliggende data is niet altijd beschikbaar. Brede welvaart vraagt multidimensionale afweegkaders, sturingsinstrumenten en een bredere set van indicatoren. Tools en instrumentarium waaraan we met dit werkprogramma bijdragen om daarmee tot andere afwegingen te komen. Het vraagt ook andere manieren van monitoring. De meeste benaderingen voor monitoring gaan uit van meten en afrekenen, maar dat staat haaks op een transitie die vol zit met onzekerheid. We kijken naar methoden van reflexieve monitoring, waarbij het accent ligt op leren en bijsturen, gericht op een structurele mobiliteitstransitie.

4.2.4 Kennis- en ontwikkellab

Het belang van transitiekennis bij overheden groeit sterk. Er is kennis nodig over het praktisch omgaan, ervaren en sturen van transities. Kennis en ervaring over de mobiliteitstransitie die medewerkers ook kunnen inzetten voor andere transities (o.a. energie, klimaat). We ontwikkelen een kennis- en ontwikkellab voor medewerkers uit partnerorganisaties. Hier doen ze praktische transitiekennis op en leren ze hoe om te gaan met gebiedsgericht werken in een innovatieve omgeving.

Mogelijkheden:

- (Tijdelijke) inzet van medewerkers van moederorganisaties bij SmartwayZ.NL.
- Gebruikmaken van aanwezige onderzoeks- en transitiekennis van kennisinstellingen zoals TU/e en BUAs vertegenwoordigd in het kennislab.
- Deelnemende collega's zijn in staat transitiekennis en -kunde verder te verspreiden en toe te passen in hun moederorganisaties; daarmee leiden overheden eigen (en toekomstige) medewerkers op in een nu nog specialistisch werkveld en worden zij minder afhankelijk van inhuur externe kennis.



5. Governance

SmartwayZ.NL werkt op een programmatische basis, wat betekent dat we nauw samenwerken in een netwerk van betrokken partijen om de doelstellingen van het programma te bereiken en aan te sluiten bij de behoeften van onze partners. Door de veranderde focus is een ander type aansturing en bestuurlijk overleg wenselijk. Voor een groot deel van de werkzaamheden die SmartwayZ.NL uit zal voeren is geen frequent bestuurlijk overleg nodig. SmartwayZ.NL wordt met de nieuwe strategie meer impact gedreven, met een duidelijke bestuurlijke opdracht.

5.1 Multimodale agenda

Het blijft nodig om periodiek bestuurlijk het strategisch gesprek te voeren over de bereikbaarheid in Zuid-Nederland en de rol van SmartwayZ.NL daarbij. Door deze aangescherpte focus kan het aantal en de samenstelling van de betrokken partners bij het programma wijzigen. Dit resulteert in een governance die SmartwayZ.NL slagvaardiger maakt, die bijdraagt aan het reduceren van bestuurlijke drukte in Zuid-Nederland en waarbij we in staat blijven het strategisch gesprek op bestuurlijk niveau in Zuid-Nederland te blijven faciliteren.

De (nog te ontwikkelen) multimodale agenda is het gezamenlijke verhaal van Rijk en regio voor een samenhangende uitvoering van de bereikbaarheidsafspraken in Zuid-Nederland. Om zicht te krijgen op welke oplossingsrichtingen vanuit mobiliteit het meeste bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland, gaan we in de multimodale agenda onderzoeken welke (samenhangende) maatregelen de meeste impact hebben.

5.2 Kernwaarden

Voor de governance blijven we werken vanuit de kernwaarden die al langere tijd van toepassing zijn op SmartwayZ.NL. Als we invulling geven aan deze drie waarden gaat dat zorgen voor meer impact.

Samen

- Gezamenlijke afweging waar versnelling mobiliteitstransitie nodig en nuttig is.
- Expliciete keuzes wat binnen het programma uit te voeren en wat door partners in het netwerk of op andere tafels.
- Bewaken van de samenhang in de opgaven.
- Efficiënt realiseren en organiseren (zelfstandig waar kan, samen waar moet).

Innovatief

- Stimuleren en faciliteren van de mobiliteitstransitie in Zuid-Nederland.
- Kennisdelen en de triple helix krachten in het netwerk benutten.
- Zowel inzetten op product- als procesinnovatie.

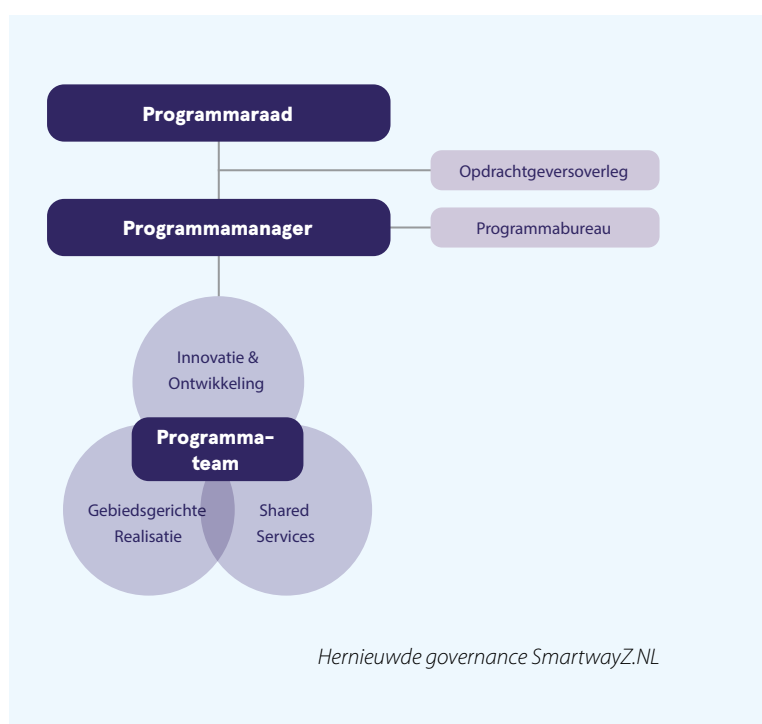
Adaptief

- Benutten van kansen en beheersen van risico's.
- Gezamenlijk voorbereiden en agenderen van nieuwe vraagstukken en ook durven stoppen met zaken die onvoldoende resultaat op impact hebben.
- Blijven inspelen op veranderende omstandigheden, ontwikkelingen, inzichten en kansen die zich in de loop van de tijd voordoen.

5.3 Sturing op drie niveaus

De hernieuwde governance van SmartwayZ.nl kent sturing op drie niveaus.

1. **Programmaraad:** een bestuurlijk opdrachtgeversoverleg in de vorm van de programmaraad. Deze raad neemt bestuurlijke besluiten en bepaalt de richting voor het opdrachtgeversoverleg en het programmateam. Alleen die partijen die een duidelijk belang, mandaat en/of inbreng hebben (financieel of in kind) nemen deel aan de programmaraad. De leden van de programmaraad dragen de doelen van SmartwayZ.NL uit als ambassadeur in Zuid-Nederland, landelijk en internationaal.



2. Opdrachtgeversoverleg: dit ambtelijk opdrachtgeversoverleg bereidt de besluitvorming voor en geeft advies aan de programmaraad. Het opdrachtgeversoverleg stuurt op de realisatie en samenhang in het werkprogramma en signaleert nieuwe en overstijgende vraagstukken die vragen om afstemming in het programmateam en eventueel tot een afspraak in de programmaraad.

3. Programmateam: Het programmateam adviseert de programmaraad en het opdrachtgeversoverleg over vorm, timing en inhoud. Het programmateam stuurt het programma ambtelijk aan en bestaat uit de programmamanager en de opdrachtnemers van de drie teams. Het programmateam wordt ondersteund door het programmabureau.

| Gremium | Bespreekt | Mandaat (per spreekpunt) | Wie | Overleg frequentie |
|------------------------------|---|---|---|----------------------|
| Programmaraad | Integraal strategisch gesprek over multimodale agenda | Overleg | Bestuurders partners | Minimaal 2x per jaar |
| | Strategie en organisatie SmartwayZ.NL | Vaststellen of Besluitvormend | | |
| | Financiële en in-kind bijdrage van partners aan het programma | Besluitvormend | | |
| | Jaarplan en verantwoordingsrapportage SmartwayZ.NL | Vaststellen | | |
| | Scopewijzigingen werkprogramma, het opnemen en prioriteren van projecten, het waarborgen van adaptiviteit en wederkerigheid | Besluitvormend | | |
| Opdrachtgeversoverleg | Strategie en organisatie SmartwayZ.NL | Voorbereidend of besluitvormend afhankelijk van wijzigingen | Opdrachtgevers Programmamanager is voorzitter | 6x per jaar |
| | De aanwending van financiële middelen | Besluitvormend | | |
| | Jaarplan en verantwoordingsrapportage SmartwayZ.NL | Besluitvormend | | |
| | Toezicht houden op de aanwending van middelen door SmartwayZ.NL in relatie tot geboekte resultaten | Toezicht | | |
| | Toezicht houden op de aansluiting van SmartwayZ.NL op de eigen strategie | Toezicht | | |
| | Toezicht houden op de kwaliteit van uitvoering door SmartwayZ.NL | Toezicht | | |
| Programmateam | Dagelijkse aansturing programma | Besluitvormend | Opdrachtnemers van de 3 pijlers Ambtelijke vertegenwoordigers partners Programmamanager is voorzitter | Continu |
| | Vorbereiden besluitvorming opdrachtgeversoverleg + programmaraad | Vorbereiden | | |
| | Jaarplan | (doen) Opstellen | | |
| | Voortgang mobiliteitstransitie in Zuid-Nederland | Vorbereiden | | |
| | Afstemming met andere organisaties / programma's / samenwerkingen | Verantwoordelijk | | |



5.4 In verbinding met de triple helix

Daarnaast introduceren we een tafel om het gesprek met private partijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties beter te kunnen voeren. Voor dit overleg, dat circa 2x per jaar wordt gehouden, worden bestuurders van bedrijven en organisaties uitgenodigd. Het overleg heeft als doel om de richting van het programma te toetsen en om vanuit gezamenlijkheid concrete projecten en acties op te pakken. De voorzitter van het overleg is de voorzitter van de programmaraad. Het overleg wordt voorafgaand aan de programmaraad gehouden om de standpunten van bedrijven en organisaties mee te kunnen wegen in de besluitvorming van de programmaraad.

5.5 Jaarlijkse cyclus

Gebaseerd op een doorkijk naar de impact die we over vier jaar willen bereiken, introduceren we een jaarlijkse cyclus. Gebaseerd op de vierjarige doorkijk in dit werkprogramma vertalen we wat er per jaar nodig is. Om in control te zijn en te blijven, en om in te kunnen blijven spelen op actuele ontwikkelingen. Dit meerjarige werkprogramma bevat de strategie en koers, die we gebruiken als toetssteen om te komen tot een jaarplan.

Van meerjarenplan naar jaarplan

De activiteiten en projecten die landen in een jaarplan moeten voldoen aan een aantal randvoorwaarden:

- De activiteiten en projecten moeten bijdragen aan de doelstellingen van het werkprogramma en bijdragen aan het versnellen van de mobiliteitstransitie en het verbeteren van de brede welvaart in Zuid-Nederland.
- De activiteiten en projecten moeten passen binnen de uitgangspunten van de aanpak zoals beschreven in het werkprogramma.
- De activiteiten en projecten zijn nog niet op een andere plek belegd.
- Er ligt een concreet plan van aanpak en er kan snel worden gestart met uitvoering.

De activiteiten zijn te relateren aan de volgende opgaven in Zuid-Nederland:

- Oplossingen/alternatieven voor gepauzeerde wegenprojecten (hoofdwegennet en provinciaal).
- Bereikbaarheid van verstedelijkingslocaties en dorpen.
- Bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, sociale contacten en werk.
- Bijdragen aan het versterken van brede welvaart (leefomgeving, veiligheid en gezondheid).



6. Mensen en middelen

Willen we impact als programma impact maken, dan zijn mensen en middelen cruciaal. Op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren komen we tot de volgende uitgangspunten:

- We maken meerjarige financiële afspraken op basis van cofinanciering voor programmafinanciering (basis).
Er zijn mogelijkheden om extra ambities en opdrachten gebiedsgericht uit te voeren (plus).
- We werken met in-kind betrokkenheid van collega's van partners.
Leden van het programmateam worden geworven uit de deelnemers.
- Er is een werkbudget voor het programmabureau
(communicatie, ondersteuning, beheersing, financiën, juridische zaken).

6.1 Werkbudget

Het programma SmartwayZ.NL wordt gefinancierd door de betrokken deelnemers. De kosten die voor het programma gemaakt worden, bekostigen we uit de begroting van het programma. Denk aan het uitbesteden van onderzoek, het voorbereiden en uitvoeren van de communicatie, maar ook de indirecte kosten die nodig zijn om het netwerk te onderhouden en het programma te laten functioneren. Dit werkbudget (gericht op het draaien van het programmabureau) legt het programmamanagement jaarlijks voor aan het opdrachtgeversoverleg voor akkoord. Afwijkingen worden gemeld aan de opdrachtgevers van het programma. Eventueel restbudget na jaarafsluiting blijft binnen het programma beschikbaar en maakt onderdeel uit van het startkapitaal werkbudget voor het komend jaar.

6.2 Programmabureau

Het programmabureau draagt zorg voor de overkoepelende werkzaamheden op programmaniveau. Het doel is om het programma zo efficiënt en effectief mogelijk te laten verlopen inclusief verantwoording. Dat doen we door het tijdig beschikbaar stellen van de (financiële) verantwoording aan de moederorganisaties van de betrokken partner. Ook leveren we aan het programmamanagement de benodigde stuurinformatie, zodat zij kunnen bijsturen op de doelen. Binnen het programmabureau zijn minimaal bedrijfsvoering, communicatie en monitoring en evaluatie vertegenwoordigd. Daarnaast heeft het programmabureau een cruciale rol in het vermarkten van de producten en diensten welke zullen worden opgeleverd binnen het programma naar de partnerorganisaties in Zuid-Nederland en waar mogelijk landelijk.

6.3 Jaarplan + begroting

Jaarlijks vindt er een verantwoording plaats aan de partners van het programma. Deze verantwoording kunnen de moederorganisaties desgewenst doorzetten richting raden en staten. In de verantwoording vermelden we wat de bijdragen zijn van de partners, welke uitgaven zijn gedaan, de over- en/of onderschrijdingen en de nodige verrekeningen met en tussen de partners.

6.4 Samenwerkingsovereenkomst

We stellen een samenwerkingsovereenkomst op waarin duidelijk vermeld staat onder en tegen welke voorwaarden capaciteit en/of middelen beschikbaar gesteld worden voor het programma. Als er vanuit de partners aanvullende eisen gesteld worden aan de bijdragen (denk bijvoorbeeld aan btw) is het belangrijk deze te borgen in de diverse processen en (financiële) verantwoording. Dit is noodzakelijk om de juiste middelen en capaciteit tijdig beschikbaar te hebben, maar ook om namens de partners te kunnen handelen (penvoerderschap).

Idealiter worden capaciteit en middelen beschikbaar gesteld vanuit één programmabudget. Mogelijke verrekeningen tussen de partners onderling zullen pas na einde looptijd van het programma plaatsvinden. Gedurende de looptijd van het programma blijven capaciteit en middelen beschikbaar binnen het programma en worden wijzigingen besproken in het opdrachtgeversoverleg.

6.5 Meerjarige bekostiging

Op basis van de scope van het programma maken we afspraken met de deelnemende partners over hun bijdragen gedurende de looptijd van het programma (2024-2027). Dit maakt onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst. We maken afspraken over de tijdstippen waarop de middelen beschikbaar worden voor het programmabudget. Op basis van de jaarplannen stellen we deze middelen vervolgens beschikbaar voor de diverse teams. Mogelijke restbudgetten blijven gedurende de looptijd beschikbaar binnen het programma. Verrekening tussen de partners vindt enkel plaats aan het einde van de looptijd.

6.6 Verantwoording

De programmaraad legt via een (financiële) voortgangsrapportage jaarlijks rechtstreeks verantwoording af aan de financierende partijen. Naast de financiële verantwoording wordt hier tevens teruggekoppeld op de actuele status ten aanzien van overeengekomen doelstellingen van het programma.

