

## Programmaplan 2023-2026

### Regio Arnhem-Nijmegen



# Inleiding

In **Slim & Schoon Onderweg** werken 18 gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen nauw samen met provincie Gelderland, Rijkswaterstaat, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het bedrijfsleven (VNO-NCW Midden, werkgevers) en vervoerders. Met diverse oplossingen helpen we inwoners en organisaties om duurzamer, slimmer, sneller en gezonder te reizen.

In dit Programmaplan 2023-2026 staan de hoofdlijnen van ons programma voor 2023-2026 en de concrete activiteiten en begroting voor 2023.



# Inhoudsopgave

- 1 Gedragsaanpak en duurzame mobiliteit binnen de bredere opgaven van de regio Arnhem-Nijmegen** 4
- 2 Visie en doelstellingen** 6
  - 2.1 Visie** 6
  - 2.2 Doelstellingen** 8
- 3 Aanpak op hoofdlijnen** 10
- 4 Activiteiten en projecten** 13
  - 4.1 Gebiedsaanpak met vijf gebieden** 13
  - 4.2 Gedragsveranderaars** 14
  - 4.3 Projecten** 21
- 5 Organisatie, management en communicatie** 26
  - 5.1 Organisatie** 26
  - 5.2 Samenwerking met externe stakeholders** 30
  - 5.3 Management van planning, risico's en kwaliteit** 31
  - 5.4 Monitoring en evaluatie** 31
- 6 Begroting en financiering** 33



# Gedragsaanpak en duurzame mobiliteit binnen de bredere opgaven van de regio Arnhem-Nijmegen

1

Nergens in Nederland komen economische kracht, stedelijke dynamiek en een fantastische leefomgeving zo vanzelfsprekend samen als in de regio Arnhem-Nijmegen. De regio Arnhem-Nijmegen is een duurzame, verbonden én een economisch krachtige regio. Arnhem-Nijmegen is het grootste stedelijk netwerk en het economische zwaartepunt van Oost-Nederland, met ongeveer 800.000 inwoners.

De regio Arnhem-Nijmegen vormt de motor van de Gelderse economie. Gunstig gelegen aan nationale en internationale weg-, spoor en waterverbindingen, strategisch gelegen tussen de Randstad en het Ruhrgebied. Wij kennen hoogwaardige kennislocaties, een hoog opgeleide en creatieve bevolking en onderwijs- en kennisinstellingen van wereldformaat. Onze topsectoren van Health, HighTech en Energy leveren een belangrijke bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Bovendien kent onze regio een fantastische leefomgeving, inclusief natuur, cultuur en historie. Een unieke combinatie waar we met recht trots op zijn.

De regio is echter ook volop in ontwikkeling en heeft enerzijds grote ambities en anderzijds grote uitdagingen. Dat geldt voor alle partijen binnen de regio, zowel het Rijk, de provincie, de regio en de gemeenten als het bedrijfsleven, onderwijs- en zorginstellingen.

De regio Arnhem-Nijmegen is een bloeiend stedelijk netwerk, zonder de overdruk van de Randstad. Dat willen we zo houden. We verwachten dat onze regio nog verder zal groeien: in inwoners, in werkgelegenheid, in mobiliteit. We hebben een forse woningbehoefte van circa 35.000 extra woningen tot 2030 en 40.000 tot 2040. We zetten in op blijvend werk en huisvesting voor onze inwoners. We zien ook dat onze gekoesterde leefkwaliteit bedreigd wordt als we niet gezamenlijk sturen op de groei die op ons afkomt. Het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening wil graag dat we de woningbouw versnellen. Dat wil de regio ook, maar wel op een verantwoorde manier, zodat er een goede balans blijft bestaan tussen stedelijke ontwikkeling en ontspannen leefkwaliteit in de regio.

Waar de bereikbaarheid van de regio op een aantal corridors en tijdens bepaalde tijdstippen van de dag nu al onder druk staan, zal de mobiliteit verder groeien. We kunnen een deel van die groei opvangen binnen het huidige mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld door te investeren in nieuwe (snel)fietsroutes en HOV-verbindingen, maar we willen ook inzetten op gedragsverandering en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dat kan door mensen minder te laten reizen (bijvoorbeeld door thuiswerken te blijven stimuleren), op een ander tijdstip te laten reizen (buiten de spitsen) of hen te laten kiezen voor een duurzamer vervoermiddel voor de gehele reis of een deel van de reis. Ook de groei van de logistiek is daarbij een aandachtspunt: die willen we graag schoner en met minder voertuigen.

Dat hebben we in het verleden al meer gedaan, met het programma Beter Benutten en de laatste jaren met Slim & Schoon Onderweg Arnhem-Nijmegen. Slim & Schoon Onderweg (S&SO) is een programma dat liep van 2019 tot en met 2022 en is een samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, provincie Gelderland, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, de gemeenten Arnhem en Nijmegen, VNO-NCW en Connexion. Daarbij werd intensief samengewerkt met diverse werkgevers en onderwijsinstellingen. Er bestaat een sterke behoefte om die samenwerking voort te zetten, maar wel met een geactualiseerd programma, waarin wordt ingespeeld op de nieuwste ontwikkelingen en beleidsdoelstellingen en waarin wordt geleerd van de ervaringen van de afgelopen jaren.

Het wordt steeds belangrijker om intensief samen te werken met de andere opgaven in de regio. Naast de genoemde verstedelijkingsopgave, zijn dat bijvoorbeeld ook de leefbaarheid en de duurzaamheid in de regio, de economische ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen en de kwaliteit van nationale en internationale verbindingen. We gaan intensiever samenwerken met het Regionaal Verkeersmanagement Team om de weggebruikers beter te informeren over (grotere) wegwerkzaamheden en hen alternatieven aan te bieden, waarvan een deel deze structureel blijft gebruiken. De rol van informatietechnologie is in toenemende mate hiervoor essentieel (“digitaal zicht”). Hiervoor wordt door elke wegbeheerder hard gewerkt om vorm te geven aan het duurzaam leveren van gedigitaliseerde mobiliteitsdata. We moeten ook in gesprek over de locaties en benodigde ruimte die nodig zijn om alternatieven te bieden. Zo is er ruimte nodig voor (heavy duty) laadinfrastructuur, logistieke hubs en (deel)mobiliteitshubs. Deze voorzieningen zijn randvoorwaardelijk voor een geslaagde transitie richting duurzame mobiliteit, maar een succesvolle locatie vinden luistert nauw en de beschikbare ruimte is schaars.

Het programma Slim & Schoon Onderweg regio Arnhem-Nijmegen richt zich op gedragsverandering en duurzame mobiliteit en gaat niet over fiets- of laadinfrastructuur, de kwaliteit van het OV etc, maar we gaan wel integraal naar deze onderwerpen kijken om te komen tot een situatie waarin duurzame mobiliteit de meest logische keuze is voor de reiziger en de logistieke dienstverlening.

In dit programmaplan beschrijven we in hoofdstuk 2 eerst de visie en de doelstellingen die we nastreven. In hoofdstuk 3 gaan we verder in op de aanpak op hoofdlijnen, waarin de koerswijzigingen ten opzichte van het programma 2019 – 2022 worden toegelicht. De concrete opzet van het programma en een beschrijving van de projecten op hoofdlijnen volgt in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 beschrijven we hoe we dit gaan organiseren. Ten slotte bevat hoofdstuk 6 de financiën van het nieuwe programma.



## Visie en doelstellingen

In dit hoofdstuk beschrijven we waar we met ons mobiliteitssysteem heen willen en welke doelen we met Slim & Schoon Onderweg willen bereiken.

### 2.1 Visie

Zoals de naam Slim & Schoon Onderweg al impliceert, stimuleert dit programma slimme en schone mobiliteit door in te zetten op gedragsverandering en het creëren van de benodigde (technologische) randvoorwaarden om deze gedragsverandering te kunnen realiseren. In onze visie stimuleren we mensen om minder reizen door thuis te werken, buiten de spits te reizen en/of te kiezen voor duurzame vervoermiddelen als het openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit of een combinatie daartussen via een ketenreis. We zorgen ervoor dat de mobiliteitsdata op orde zijn, zodat reizigers goed geïnformeerd zijn en ook slimme oplossingen aangeboden krijgen. We maken gebruik van slimme technologieën wanneer die bijdragen aan onze doelstellingen, maar niet als doel op zich. We adviseren bedrijven hoe zij hun logistieke stromen schoner en met minder kilometers kunnen inrichten en helpen hen om hun personeel op een duurzame manier te laten reizen.

Onze verplaatsingen worden veelal gedaan uit gewoonte. Vooral de verplaatsingen die regelmatig terugkomen. We denken niet meer na bij de alternatieven en reizen zoals we dat altijd gewend zijn. Gewoontegedrag is erg moeilijk te veranderen vanwege die ingesleten patronen, maar het is mogelijk. Dat is vooral op momenten waarop mensen nieuw gewoontegedrag moeten ontwikkelen, bijvoorbeeld als ze verhuizen, een nieuwe baan krijgen of er bijvoorbeeld langdurige en ingrijpende wegwerkzaamheden zijn. De corona-periode heeft ons als maatschappij laten zien en ervaren dat veranderingen mogelijk zijn.

Mensen zijn daar echter alleen toe bereid als de alternatieven aantrekkelijk genoeg zijn qua prijs, snelheid, betrouwbaarheid, comfort en veiligheid en als er voldoende informatie beschikbaar is over deze alternatieven. Daarnaast kan met marketingprincipes het alternatief aantrekkelijk gemaakt worden, denk aan nudging en framing. Hetzelfde geldt voor logistiek verkeer: het investeren in schonere voertuigen of het gebruikmaken van een logistieke hub is alleen kansrijk als het aantrekkelijk genoeg is. Daarbij helpt het ook als het individueel autogebruik wordt ontmoedigd door bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen of hogere kosten. Uiteindelijk zijn zowel pull- als pushfactoren van belang.

We streven naar een mobiliteitssysteem waarin het logischer en aantrekkelijker is om een bewuste keuze te maken voor een duurzame manier van reizen, dat wil zeggen: niet of op een ander tijdstip reizen, of met een duurzaam vervoermiddel of een ketenreis met een combinatie van duurzame vervoermiddelen. Voor sommige verplaatsingen is de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer de meest geschikte manier om je te verplaatsen, andere keren is dat de auto. Dat is afhankelijk van de reis, het tijdstip, het motief, bagage, weersomstandigheden en bekendheid met de alternatieven. Omdat de auto niet meer standaard de eerste optie is, is het bezit van een eigen auto niet meer noodzakelijk. Dat geldt in elk geval voor de tweede auto per huishouden, maar voor een deel van de bevolking zelfs voor de eerste auto. Voor deze situatie is het volgende nodig:

- De beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de alternatieven moet goed zijn. Dan gaat het bijvoorbeeld over goede en betrouwbare (H)OV-verbindingen, snelle fietspaden, de beschikbaarheid van allerlei vormen van deelvervoer, de mogelijkheid om over te stappen tussen modaliteiten, goede

beschikbaarheid van logistieke hubs, voldoende aanbod aan schone voertuigen en duurzame tankmogelijkheden.

- Goede informatie over de beschikbaarheid, de prijs, de reistijd en voor- en nadelen van die alternatieven en de mogelijkheid om deze alternatieven gemakkelijk te boeken en te betalen. Dit betekent dat data steeds belangrijker worden om mensen vooraf en real time te kunnen informeren over hun mogelijkheden. Daarnaast is het van belang om de mensen via goede campagnes op te hoogte te brengen over en enthousiast te maken voor duurzame vervoerswijzen.
- Stimuleringsmaatregelen om mensen te verleiden tot deze overstap. Onbekend maakt onbemind, dus mensen moeten gedurende langere tijd kennis kunnen maken met de duurzame vervoerswijzen om erachter te komen dat dit daadwerkelijk een aantrekkelijk alternatief is. Dit kan via de werkgever, met hogere OV-vergoedingen, probeeracties of aantrekkelijke regelingen, maar ook rechtstreeks via de reizigers / inwoners via marketing en campagnes of een gerichte communicatie-actie voor specifieke doelgroepen.
- Uit de praktijk is gebleken dat alleen stimuleringsmaatregelen vaak niet voldoende zijn. Hiervoor is het ook nodig dat via flankerend beleid het autogebruik onaantrekkelijker wordt gemaakt, zowel door de overheid als door de werkgevers. Denk aan het duurder maken van autoparkeren, minder parkeermogelijkheden, een minder hoge vergoeding voor autokilometers e.d.

We willen bijdragen aan de ontwikkeling van deze regio: aan de verduurzaming ervan, aan de verdere groei van het aantal woningen, inwoners en arbeidsplaatsen, aan het behoud en verbetering van de leefbaarheid, aan de economische ontwikkeling van onze regio, aan de bereikbaarheid. Het huidige mobiliteitssysteem is onhoudbaar, zeker gezien de verdere verstedelijking. Nu al staan de wegen regelmatig vol, puilen treinen en bussen uit tijdens de spitsuren en zijn er op enkele trajecten fietsfiles. Daarnaast is de straat verworden van een prettige verblijfplaats waar burens elkaar ontmoeten naar één grote parkeerplaats waar je als voetganger en fietser tussen het blik door moet slalommen.

De wereld van de mobiliteit verandert snel. We spreken ook wel van een Mobiliteitstransitie. Voor een deel sturen we die zelf met ons beleid en met de projecten die we uitvoeren, maar voor een deel is het een autonome ontwikkeling. Aanbieders van deelmobiliteit schieten als paddenstoelen uit de grond en gaan aan de slag, of houden het na een tijdje weer voor gezien. Data worden steeds breder beschikbaar en gebruikt om slimme mobiliteitsdiensten aan te bieden en gebruikers realtime te informeren over de situatie op de weg of op het spoor. Verkeerslichten worden steeds slimmer, er wordt hard gewerkt aan zelfrijdende auto's. Als je daar als overheid niet door overvallen wilt worden, moet je er klaar voor zijn!

Smart mobility is een begrip waar je alle kanten mee op kunt. Je kunt het heel technisch bezien, waarbij mensen een wereld voor zich zien met zelfrijdende auto's, drones, de ondergrondse snelwegen van Elon Musk. Dat zijn geen ontwikkelingen waarin de regio Arnhem-Nijmegen voorop wil lopen. Voor ons geen living labs om dit soort ontwikkelingen te versnellen. Voor ons is slimme mobiliteit het maken van slimme keuzes om voor iedere reis het meest geschikte voertuig of combinatie van voertuigen te kiezen, zodat je op de voor jou beste manier kunt reizen. Actieve mobiliteit vinden wij ook heel slim: lopend en op de fiets vervuul je niets, ontspan je je geest en je blijft er gezond bij! En we vinden het ook slim als incidentele autogebruikers een deelauto pakken in plaats van een eigen auto te bezitten die veel openbare ruimte inneemt en hoge vaste lasten, terwijl een private auto gemiddeld 90% van de tijd stil staat. Op deze manier wordt het veel logischer om een duurzame modaliteit te gebruiken, maar kan je wel een deelauto gebruiken wanneer je die nodig hebt. Een deelauto biedt ook nog eens de mogelijkheid om de overstap naar elektrisch rijden betaalbaar te maken, omdat de aanschaf van een elektrische auto voor een aantal mensen financieel onhaalbaar is.



We beseffen dat duurzame mobiliteit afhankelijk is van een groot aantal factoren, waarvan we er een hoop niet kunnen beïnvloeden vanuit Slim & Schoon Onderweg. Deze liggen bij andere overheden, zoals bijvoorbeeld de provincie (openbaar vervoer) en gemeenten (fietspaden). Het programma is daarom niet dé oplossing voor alle mobiliteitsproblemen, maar levert wel een belangrijke bijdrage aan het stimuleren van slimme en schone mobiliteit en daarmee aan de visie om van de regio Arnhem-Nijmegen een nog fijnere regio te maken.

## 2.2 Doelstellingen

We maken onderscheid in doelstellingen op programma-niveau en per project.

### *Doelstellingen op programma-niveau*

We staan voor een grote en een taaie opgave. De maatschappij staat op een kantelpunt voor een groot aantal transities, bijvoorbeeld de mobiliteitstransitie, de energietransitie en de digitale transitie. Veel systemen die ons in de vorige decennia veel hebben gebracht, voldoen niet meer. We moeten van sommige bekende systemen en bijbehorende gewoonten afscheid nemen. Dat kan voelen als achteruitgang en ongemak en zal leiden tot weerstand bij een deel van de bevolking. Maar doorgaan op de oude manier kan ook niet meer, dan lopen we vast.

We willen met Slim & Schoon Onderweg een bijdrage leveren aan de verbetering van de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio. Onze meetbare doelstelling is om eind 2026 20.000 nieuwe Slimme en Schone reizigers te krijgen ten opzichte van december 2022. Dit zijn mensen die niet reizen, na de spits reizen of de auto laten staan en kiezen voor een duurzamer alternatief. Dit bereiken we door werkgevers en individuele reizigers te stimuleren om andere keuzes te maken (door hen te informeren over en kennis te laten maken met de alternatieven) en door de juiste randvoor-



waarden te creëren om deze transitie mogelijk te maken, bijvoorbeeld door te zorgen voor voldoende deelmobiliteit en de digitalisering van mobiliteitsdata.

CO<sub>2</sub>-reductie is ook een belangrijke opgave vanuit het klimaatakkoord, maar het is vrijwel onmogelijk om aan te tonen welke bijdrage dit programma heeft geleverd aan de CO<sub>2</sub>-reductie. De regio onderzoekt nu de mogelijkheden van een CO<sub>2</sub>-monitor, mede ten behoeve van een nieuw Regionaal Mobiliteitsprogramma. Wij zullen de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub> als gevolg van de mobiliteit in kaart brengen en rapporteren.

Daarnaast is de verbetering van de luchtkwaliteit van belang, zeker op een aantal knelpunten in de regio. Gemeenten Arnhem en Nijmegen en provincie Gelderland hebben het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Op dit vlak wordt een link gelegd met het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), waarin een integraal maatregelenpakket wordt ontwikkeld om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Via onze monitoring brengen we ook de ontwikkeling van het autogebruik, fietsgebruik en OV-gebruik in kaart om zo trends en ontwikkelingen te spotten. We streven ernaar dat het aandeel auto in de totale mobiliteit daalt, zeker op de afstanden tot 15 kilometer, die geschikt zijn voor de (elektrische) fiets. Ook streven we naar een groei van het aantal elektrische voertuigen (zowel personenwagens als bedrijfsvoertuigen) en het aanbod aan deelmobiliteit en het aantal deelmobiliteitshubs in de regio. Ten slotte streven we ook naar de vermindering van de filedruk, of in elk geval het betrouwbaarder maken van de reistijd, zonder grote dagelijkse afwijkingen. Als reizigers een vaste dagelijkse fileduur kunnen incalculeren, zijn ze eerder bereid om die te accepteren dan wanneer de filedruk per dag enorm varieert.

Omdat de maatregelen uit S&SO een bijdrage leveren aan deze doelstellingen, maar het behalen ervan voor een aanzienlijk deel buiten onze invloed ligt (zoals subsidieregelingen, beschikbare infrastructuur, politieke keuzes, economische (prijs)ontwikkelingen etc), brengen we de ontwikkeling van deze aspecten in kaart in onze monitor, maar formuleren we geen meetbare doelstellingen.

### *Doelstellingen per project*

Per project kunnen we vooral de op te leveren deliverables definiëren. Dan gaat het bijvoorbeeld om het aantal deelnemers aan acties van de mobiliteitsmakelaar, aantal bedrijven dat benaderd is en het percentage dat vervolgens bereid is om aan de slag te gaan met duurzame mobiliteit. We kunnen het aantal mobiliteitshubs meten en het aantal deelvoertuigen dat op straat is gezet. En we kunnen aantonen dat de 15 data-items gedigitaliseerd zijn en op de juiste wijze worden aangeboden aan de markt. En het aantal logistieke bedrijven dat over is gestapt op zero-emissie voertuigen, of het aantal logistieke hubs en de omvang van de lading die via de hub is geleverd. Deze doelstellingen worden in dit programmaplan op hoofdlijnen beschreven en in het projectenboek verder uitgewerkt.



## Aanpak op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk gaan we in op de aanpak op hoofdlijnen. De afgelopen jaren hebben we ervaring opgedaan met Slim & Schoon Onderweg 1.0, waarin we een aantal sterke punten hebben opgepikt, maar ook een aantal zaken die we graag anders willen.

### *Adaptieve aanpak*

In de afgelopen jaren is gebleken hoe belangrijk het is om te kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen. De corona-pandemie zorgde ervoor dat mensen ineens moesten thuiswerken, niet meer met het openbaar vervoer wilden of durfden te reizen en meer belang hechtten aan een gezonde levensstijl. Bedrijven hadden ineens andere prioriteiten. De prijzen van brandstof en elektriciteit fluctueren flink. Ook beleidsmatige, technologische en maatschappelijke veranderingen vergen regelmatig een aanpassing van de aanpak in ons programma. Het kantelpunt kan op een onverwacht moment scherper in beeld komen, waardoor acute gedragsverandering nodig is.

Dat betekent dat in dit programmaplan een aanpak op hoofdlijnen wordt beschreven, waarover we met alle partijen meerjarige afspraken maken. Elk jaar wordt een nieuw projectenboek gemaakt waarin de specifieke projecten voor het komende jaar worden beschreven, inclusief de benodigde financiering. Daarover wordt steeds in het BO MIRT van het najaar en het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit in december een besluit genomen. We vragen dus meerjarig commitment, maar besluiten wel jaarlijks over de projecten en budgetten.

### *Gebiedsgerichte aanpak*

In de afgelopen jaren is A12 Slim Reizen onderdeel geweest van Slim en Schoon Onderweg, net als de onderwijsaanpakken Nijmegen Heijendaal en Arnhem. Daarmee is ervaring opgedaan met een gebiedsgerichte aanpak, waarbij op een gestructureerde manier is toegewerkt naar maatregelen om de bereikbaarheid op de corridor te verbeteren en betrokken partijen aan te laten sluiten. Hierbij is een relatie gelegd met de A12 Alliantie, waarin ook op andere punten wordt gewerkt aan gezamenlijke acties, zoals de verbetering van spoor- en wegcorridors, fietsverbindingen, de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen binnen de corridor etc.

In S&SO 2023 – 2026 gaan we deze gebiedsgerichte aanpak verder uitbouwen tot vijf gebieden: noord-oostcorridor, Arnhem, middengebied, Nijmegen en zuid-westcorridor. Deze gebieden komen overeen met de verstedelijkingsstrategie van de regio, zodat daarmee een betere aansluiting gevonden kan worden. In 2023 ligt daarbij de nadruk op de gebieden noordoost, Arnhem en Nijmegen.

Elk gebied krijgt een eigen aanspreekpunt vanuit het programmateam S&SO die op hoofdlijnen weet wat er in het gebied speelt, welke prioriteiten er liggen en welke dwarsverbanden gelegd kunnen worden. Daarnaast krijgt ieder deelgebied een gebiedscoördinator die de werkzaamheden in het betreffende gebied coördineert. Deze gebiedscoördinator werkt intensief samen met gedragsveranderaars en projectleiders, maar ook met opleidingsinstituten, overheden en bedrijfsleven.

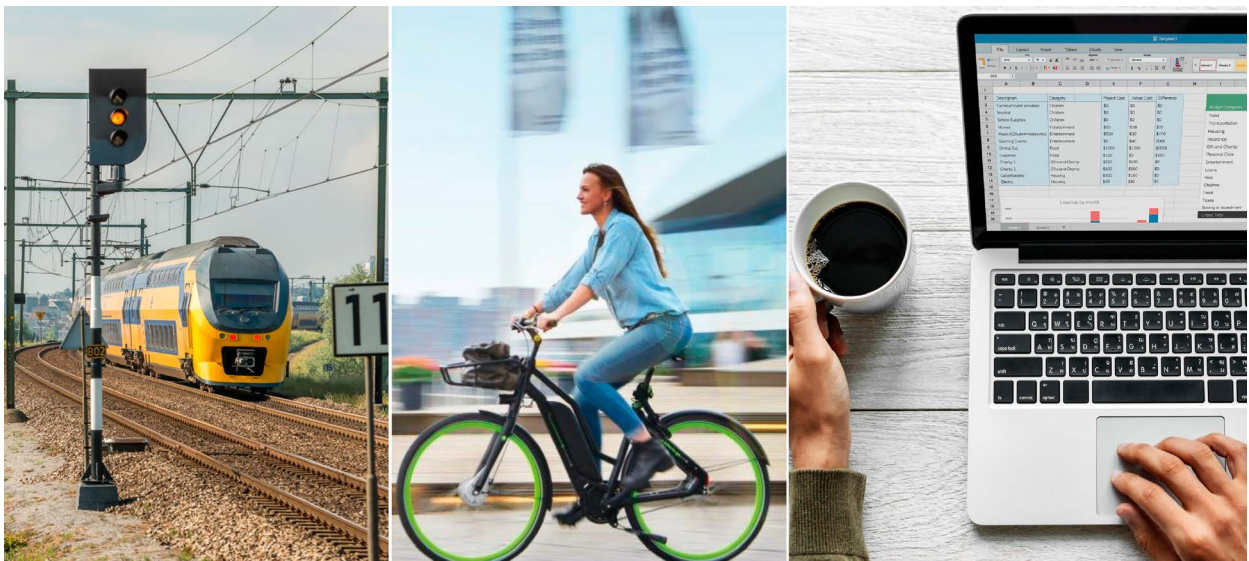
### *Gedragsveranderaars en projectleiders*

Op dit moment heeft S&SO twee soorten makelaars die bedrijven en werkgevers helpen bij de transitie richting slimme en duurzame mobiliteit. Dit zijn de logistieke makelaars en de mobiliteitsmakelaar. Omdat we één mobiliteitsmakelaar hebben, merken we dat het lastig is om de aandacht goed over de gehele regio te verdelen, zeker omdat deze maar 1 – 1,5 dag per week beschikbaar heeft. Daarom hebben we voor het nieuwe programma de ambitie om te gaan werken met meerdere mobiliteitsma-

kelaars die zich elk vooral richten op één of meerdere gebieden, maar wel samenwerken omdat ieder een eigen specialisme kan hebben. Dit betekent een forse intensivering van het aantal beschikbare adviesuren.

Een nieuwe toevoeging in dit nieuwe programma is een bewonersaanpak. We zien dat een aanpak via de werkgever niet altijd de beste manier is om het gedrag van mensen te beïnvloeden, maar dat een persoonlijke aanpak richting de weggebruiker ook van belang is. Daarnaast zien we dat sociaal-recreatief verkeer en toeristisch verkeer een aanzienlijk deel van de mobiliteit uitmaken, waarop ook winst te boeken is. Tot slot komen er vele tienduizenden nieuwe bewoners in de regio wonen. Zij moeten voor of net na verhuizing opnieuw bepalen hoe zij zich gaan verplaatsen. Door vanaf de oplevering van de woningen te zorgen voor goede OV- en fietsverbindingen én de nieuwe bewoners op tijd te informeren en te laten kennismaken met de duurzame alternatieven, zullen zij eerder geneigd zijn deze te (blijven) gebruiken. We willen deze bewonersaanpak in 2023 ontwikkelen en in 2024 uitrollen.

Naast deze 'gedragsveranderaars' is er een aantal projectleiders voor de meer technische projecten die randvoorwaardelijk zijn voor de transitie richting duurzame mobiliteit. Denk aan deelmobiliteit, de digitalisering van mobiliteitsdata, de uitrol en toepassing van intelligente verkeerslichten e.d. Deze projectleiders maken een regiobrede visie en uitrolstrategie, waarna ze de partijen vervolgens per gebied / corridor gaan helpen om dit daadwerkelijk te implementeren. Zij stemmen daarvoor goed af met de betreffende gebiedscoördinator, maar wisselen ook onderling informatie uit.



### ***Coalities smeden met wederzijdse afspraken***

We hebben ons de afgelopen jaren vooral gericht op het stimuleren van het gewenste duurzame mobiliteitsgedrag, zonder het bezit en gebruik van de auto te ontmoedigen of andere flankerende maatregelen te nemen. Voor een nog effectiever beleid is het nodig dat iedere betrokken stakeholder een bijdrage levert binnen zijn eigen mogelijkheden, zodat er een extra impuls ontstaat voor de gewenste gedragsverandering. Hiervoor is het nodig dat we aan al onze partners en stakeholders duidelijk maken dat de bereikbaarheid van de regio een gezamenlijk probleem is, maar dat we ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de oplossingen. Daarom gaan we aan de slag om met bedrijven, bedrijventerreinen of koepels, maar ook met gemeenten en andere overheden afspraken te maken over:

- **Op orde brengen van de (randvoorwaardelijke) infrastructuur:** maatregelen vanuit overheid en werkgevers die nodig zijn om duurzame mobiliteit te bevorderen (bijv. aanleg van een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk, aanpassing van het OV-netwerk, aanbieden van deelvoertuigen, of het faciliteren van veilige fietsstallingen of van een douche voor werknemers). De uitvoering daarvan valt niet altijd onder S&SO, maar we kunnen dat wel aankaarten en in gang zetten;
- **Stimuleringsmaatregelen:** afspraken over acties die de werkgevers kunnen uitvoeren om hun werknemers duurzamer te laten reizen. Denk bijvoorbeeld aan campagnes zoals bijvoorbeeld e-bikeprobeeracties, een fietschallenge of een campagne voor samenrijden. Het kan ook gaan om het beter faciliteren van thuiswerken en hybride werken, of de mogelijkheid om buiten de spits te kunnen reizen. Ook kan gedacht worden aan regelingen om het fiets- en OV-gebruik te stimuleren en de auto minder aantrekkelijk te maken. Dit zijn de huidige werkzaamheden van de mobiliteitsmaker;
- **Flankerende maatregelen:** dit zijn de impopulaire maatregelen die zowel overheden als werkgevers kunnen of moeten nemen om gedragsverandering te doen slagen. Vanuit de overheid kan dat bijvoorbeeld zijn het aanscherpen van parkeernormen bij nieuwbouw, hogere parkeertarieven of het terugbrengen van autocapaciteit op toegangswegen. Vanuit werkgevers kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verminderen van de kilometervergoeding voor autogebruik, minder parkeerplekken aanbieden of geen of minder gunstige leasecontracten. Vanwege de huidige personeelstekorten zal deze mogelijkheid voor werkgevers niet zo groot zijn en zal de nadruk liggen op stimulering en facilitering.

Door afspraken te maken over dit soort samenhangende pakketten, ontstaat er een wederkerigheid tussen de partners en stakeholders, waardoor de betrokkenheid vergroot wordt. Dit vergt ook (bestuurlijk) lef, want voor sympathieke stimuleringsacties ontstaat gemakkelijk draagvlak, maar als het schuurt en er ontstaat weerstand, dan is het lastiger om een besluit te krijgen. Deze afspraken kunnen worden gemaakt voor één bedrijf, een bedrijventerrein of een corridor, afhankelijk van de situatie.

Deze aanpak vergt een intensievere stakeholdersaanpak dan in de afgelopen jaren. Daarmee vergroten we de betrokkenheid van werkgevers bij het programma en proberen we ook te bereiken dat werkgevers binnen één gebied of corridor elkaar inspireren en uitdagen om met duurzame mobiliteit aan de slag te gaan. We gaan intensiever aan de slag met de ontwikkeling van een netwerk.

### *Centraal waar dat kan, maar altijd gericht op de specifieke situatie van deze regio*

In de afgelopen jaren hebben we ervaring opgedaan met het samenwerken met andere regio's binnen Gelderland en met andere vervoerregio's in Nederland, bijvoorbeeld door landelijk samen te werken in de campagne Zo Werkt Het, binnen Gelderland gezamenlijk producten en diensten in te kopen of het landelijk afstemmen van de uitstraling van deelmobiliteitshubs.

Daar willen we mee doorgaan vanwege de efficiency en het vergroten van bereik en impact van maatregelen, maar we blijven wel alert op de specifieke situatie van onze regio. Zo willen we optimaal gebruik maken van het uitstekende regionale fietsnetwerk dat we in het afgelopen decennium hebben ontwikkeld en is het volop inzetten op thuiswerken niet gewenst vanwege het relatief hoge aantal banen in de maakindustrie en de zorg in onze regio. Deze mensen moeten fysiek aanwezig zijn, dus de nadruk ligt minder op 'niet reizen' en meer op 'anders reizen'.



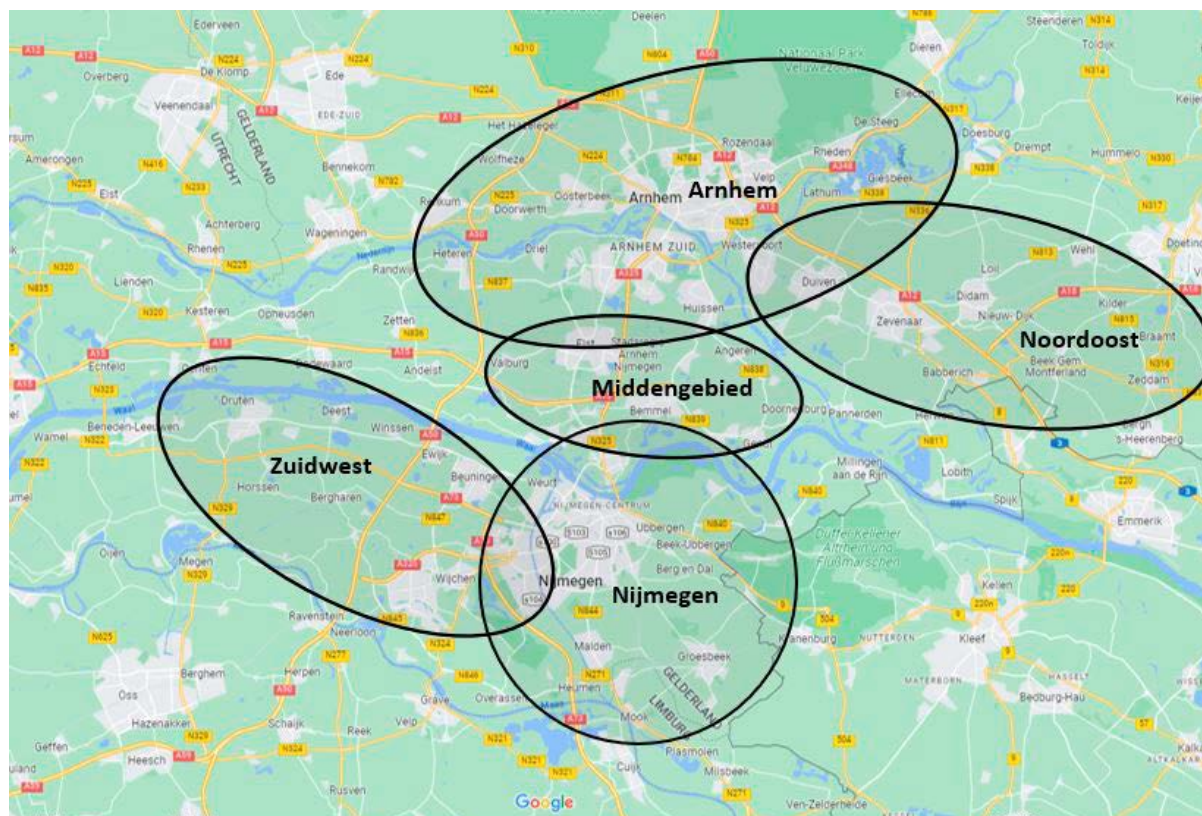
## Activiteiten en projecten

In het vorige hoofdstuk is de aanpak in hoofdlijnen beschreven. In dit hoofdstuk gaan we inhoudelijk dieper in op de verschillende activiteiten en projecten die we in Slim & Schoon Onderweg 2023 – 2026 gaan uitvoeren. De beschrijving van de projecten is op hoofdlijnen. Dit programmaplan en de uitgewerkte projectplannen worden vastgesteld in het BOM van 27 maart 2023.

### 4.1 Gebiedsaanpak met vijf gebieden

We onderscheiden vijf gebieden waar we gebiedsgewijs gaan werken aan slimme en duurzame mobiliteit. Om de betrokkenheid van het programmateam te vergroten en optimaal gebruik te maken van de aanwezige gebiedskennis, wordt ieder gebied op hoofdlijnen aangestuurd door een lid van het programmateam. Vanuit diezelfde organisatie wordt een gebiedscoördinator aangewezen die concreet aan de slag gaat met het smeden van coalities, het aansturen van de gedragsveranderaars en de coördinatie van de implementatie van de projecten zoals deelmobiliteit.

De inschatting is nu dat de programmateamleden hier ongeveer 2 uur per week mee bezig zijn. De inzet van de gebiedscoördinator is afhankelijk van hoe de betreffende partner dit wil invullen, van heel globaal (eens per maand een gesprekje met de makelaars) tot vrij intensief (1 a 3 dagen per week als smeeroelie in de regio. Het uitgangspunt is dat de uren van deze gebiedscoördinator door deze instanties zelf bekostigd worden, zoals nu al het geval is bij Rijkswaterstaat en de gemeenten Arnhem en Nijmegen. Het gaat om de volgende gebieden:



- **Noord-oostcorridor**

Dit is de huidige A12-corridor, van de Duitse grens tot aan Arnhem, maar betreft niet alleen de rijks-weg, maar zeker ook het onderliggende netwerk. Vanwege de overlap met het deelgebied Arnhem zullen deze twee gebiedscoördinatoren intensief samenwerken en veel moeten afstemmen. Uniek in deze corridor is dat het niet alleen het grondgebied van de regio Arnhem-Nijmegen betreft, maar ook de Achterhoek. Daarnaast zal gekeken moeten worden naar samenwerking met Duitsland, omdat op de A12 veel internationaal verkeer zit.

Rijkswaterstaat Oost-Nederland is het aanspreekpunt voor dit gebied.

- **Arnhem**

Dit betreft het totale grondgebied van Arnhem, dus inclusief de huidige onderwijsaanpak, bedrijventerreinen, binnenstad, Bestuurskwartier en de Novex-gebieden. Omdat Arnhem begin-/eindpunt is van de corridors noord-oost en middengebied, dient daar goed mee te worden afgestemd.

Gemeente Arnhem is het aanspreekpunt voor dit gebied.

- **Middengebied**

Dit is het middengebied tussen Arnhem en Nijmegen, met de A325 als belangrijkste wegverbinding, maar ook met de drukke spoorlijn Arnhem – Nijmegen, de HOV-verbindingen 300 en 331 en de snelfietsroute RijnWaalPad en gewenste snelfietsroute VeluweWaalPad, de A15-corridor door het gebied doorkruist en belangrijke bedrijventerreinen als De Grift en Park 15.

Provincie Gelderland is het aanspreekpunt voor dit gebied.

- **Nijmegen**

Dit gaat om het gehele grondgebied van Nijmegen, dus inclusief de campus Heijendaal, waar op dit moment al intensief wordt samengewerkt in Duurzaam Bereikbaar Heyendaal. Maar ook bedrijventerreinen als Novio Tech Campus, De Grift, Bijsterhuizen en Noordoostkanaalhavens vallen hieronder. Omdat Nijmegen begin-/eindpunt is van de corridors Middengebied en zuidwest, moet hier goed mee worden afgestemd.

Gemeente Nijmegen is het aanspreekpunt voor dit gebied.

- **Zuid-westcorridor**

Dit het gebied ten zuidwesten van Nijmegen, en bevat onder meer de hoofdwegen de N326, A73 en A50. Hier speelt onder meer het MIRT-traject A50, afstemming met Smartwayz in Noord-Brabant, het groot onderhoud van de A326 in 2023 en er ligt een aantal belangrijk bedrijfsterreinen in deze corridor.

Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen is het aanspreekpunt voor dit gebied.

Deze gebieden komen overeen met de gebieden zoals die in de verstedelijkingsstrategie worden gehanteerd, zodat daar een expliciete relatie mee kan worden gelegd. In 2023 starten noord-oost, Arnhem en Nijmegen met een gebiedscoördinator, voor het middengebied en zuid-westcorridor wordt in 2023 onderzocht hoe deze rol vanaf 2024 ingevuld kan worden.

## 4.2 Gedragsveranderaars

Binnen elk gebied komen 'gedragsveranderaars' te werken die in goed overleg met de programmamanager en de gebiedscoördinatoren aan het werk gaan om werknemers, logistieke bedrijven of individuele bewoners te stimuleren en te helpen om minder en duurzamer te gaan reizen of vervoeren. Dat zijn de mobiliteitsmakelaars en logistiek makelaars, zoals we die nu ook al kennen in het huidige programma Slim & Schoon Onderweg. Nieuw is de bewonersaanpak, omdat we daar veel potentie zien.

### 4.2.1 Werkgeversaanpak via Mobiliteitsmakelaars en projectleiders

Deze makelaars zijn onderdeel van de Werkgeversaanpak, zoals het Rijk en provincie die hebben

gedefinieerd. Een mobiliteitsmakelaar helpt bedrijven en andere werkgevers met de transitie richting duurzame mobiliteit van hun medewerkers. Dat gebeurt in drie fasen:

- 1 In kaart brengen van de triggers waarmee werknemers gemotiveerd kunnen worden en inventarisatie van de problematiek en kansrijke oplossingen (op basis van postcodescans en enquêtes);
- 2 Acties om werknemers anders te laten reizen (bijvoorbeeld e-bikeprobeeractie, fietschallenge, samenrijden stimuleren, afhankelijk van de kenmerken van de werkgever);
- 3 Borging, zodat werkgevers er ook zonder ons mee doorgaan.

### *Meerdere mobiliteitsmakelaars*

Tussen 2019 en 2022 was er één mobiliteitsmakelaar voor de totale regio Arnhem-Nijmegen die anderhalf tot twee dagen per week beschikbaar was. Hierdoor was er onvoldoende focus en onvoldoende capaciteit om alle kansen te pakken. Onze ambitie is om uiteindelijk drie mobiliteitsmakelaars in te zetten, die gezamenlijk zeven dagen per week inzetbaar zijn.

In 2023 is budget voor vijf dagen per week in plaats van zeven dagen per week. De verdeling wordt als volgt: twee mobiliteitsmakelaars, een voor 3 dagen per week (in regio noord: A12 en Arnhem) en een voor twee dagen per week (in de regio zuid). Voor 2024 en verder is nog niet zeker of er voldoende budget beschikbaar is om de ambitie van zeven dagen per week waar te maken. Die mogelijkheden worden in de loop van 2023 verkend. Als dat lukt, dan kijken we opnieuw naar de meest handige gebiedsindeling per makelaar.

De mobiliteitsmakelaars worden op hoofdlijnen aangestuurd door de programmamanager, die er ook voor zorgt dat de mobiliteitsmakelaars onderling uitwisselen en samenwerken. Vanwege de specifieke gebiedskennis, zullen de gebiedscoördinatoren een belangrijke rol spelen in het bepalen van de prioriteiten binnen hun gebied. Als blijkt dat in het ene gebied (al dan niet tijdelijk) minder of extra capaciteit nodig is dan in het andere gebied, zal het programmateam die wens bespreken en bekijken of deze verdeling anders kan. Ook kunnen de mobiliteitsmakelaars voor elkaar invallen of elkaar ondersteunen indien nodig. Omdat de gebieden voor een deel overlappen, moeten de mobiliteitsmakelaars hun acties afstemmen en kunnen zij afspraken maken over het eventueel overnemen van elkaars werkzaamheden, juist in die overlappende gebieden. Ook wisselen zij kennis en ervaringen uit, zodat optimaal gebruik gemaakt kan worden van elkaars werkzaamheden.

### *Acquisitie*

De programmamanager, gebiedscoördinator en de mobiliteitsmakelaar bepalen samen hoe en welke bedrijven of gebieden benaderd worden en op welke wijze. In het programmateam worden de grote lijnen uitgezet, maar in de gebieden wordt maatwerk per gebied geleverd. Daarbij wordt tevens gebruik gemaakt van het netwerk van bedrijven die al actief zijn binnen S&SO en van het netwerk van VNO-NCW en andere bedrijfs- of brancheverenigingen. Bij de aanbesteding van de mobiliteitsmakelaars vragen we de inschrijvers om met een plan te komen hoe zij zo goed en effectief mogelijk nieuwe werkgevers kunnen laten aansluiten. Onze insteek is dat dat gebeurt door regionale campagnes, zoals Zo Werkt Het, betaalde social media campagnes, mond-tot-mondreclame via werkgevers die al door ons geholpen zijn, maar er zal ook koude en warme acquisitie gepleegd moeten worden. Bij warme acquisitie vragen we iemand in ons netwerk om de mobiliteitsmakelaar te introduceren. Bij koude acquisitie hebben we nog geen goede ingang bij een bedrijf en is het een kwestie van bellen om te kijken of we van toegevoegde waarde kunnen zijn. Verder organiseren we ook webinars over specifieke onderwerpen, waar we eveneens nieuwe leads proberen binnen te slepen.

In het verleden is gebleken dat duurzame mobiliteit niet altijd het argument is waarom bedrijven willen meedoen. Dat kan bijvoorbeeld ook een parkeerprobleem zijn, of de vitaliteit van het personeel. Een nieuwe trigger wordt vanaf komend jaar de normerende regelgeving CO<sub>2</sub>, waarbij werkgevers van

100 medewerkers of meer de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijk en woon-werkverkeer moeten gaan registreren en reduceren.

### ***Vorbereiding en uitvoering mobiliteitsacties***

De mobiliteitsmakelaars zijn dus voornamelijk bezig met acquisitie en met het adviseren van bedrijven op hoofdlijnen over de problematiek die ze ervaren, het in kaart brengen van kansrijke oplossingen (zoals samenrijden, e-bikeprobeeracties, fietschallenge) en het stimuleren van het invoeren van concrete acties om duurzame mobiliteit te stimuleren. Sommige werkgevers hebben daarbij voldoende aan een 'menukaart' met mogelijke oplossingen en een keuze aan (goede) providers die ingezet kunnen worden. Andere werkgevers hebben een intensievere begeleiding nodig. De mobiliteitsmakelaar schat zelf in wat een werkgever nodig heeft om tot actie te komen. Wanneer het concreter wordt, draagt hij het over aan de projectleiders.

Er kunnen mobiliteitsacties per bedrijf of werkgever worden uitgevoerd, maar we proberen het zo efficiënt mogelijk te regelen, bijvoorbeeld per bedrijventerrein, of een actie voor een of meerdere gebieden, zoals de fietschallenge voor de hele A12-corridor inclusief Arnhem.

### ***Projectleiders en uitvoeringsbudget werkgeversaanpak***

Zoals beschreven, houden de mobiliteitsmakelaars zich bezig met de hoofdlijnen, strategie en acquisitie. De concretere acties, het begeleiden van projecten e.d. wordt uitgevoerd door projectleiders die vanuit S&SO acties voorbereiden voor een groter gebied, of voor meerdere bedrijventerreinen, maar er ook voor zorgen dat de postcodescans goed worden uitgevoerd. Denk aan de fietschallenge die in 2021 en 2022 vanuit A12 Slim Reizen is georganiseerd, of het organiseren van Samenrijden, wat alleen kansrijk is als er voldoende mensen tegelijk meedoen. Daarvoor is een uitvoeringsbudget beschikbaar. In de afgelopen jaren is gebleken dat het gevraagde uitvoeringsbudget te hoog was. Dat betekent dat in dit programma S&SO 2023 – 2026 meer uren worden gevraagd voor de werkgeversaanpak en minder uitvoeringsbudget.

Een speciaal project dat door deze projectleiders, in samenwerking met de gebiedscoördinatoren Arnhem en Nijmegen, opgepakt blijft worden, is de onderwijsaanpak Arnhem en Nijmegen. Een belangrijk onderdeel hiervan is de campagne Naar de Campus, die in 2022 ontwikkeld is en daarna jaarlijks terugkeert als kapstok voor alle stimuleringsacties die bij de onderwijsinstellingen in Arnhem en Nijmegen plaatsvinden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de ontwikkeling van introductiepakketten voor nieuwe leerlingen en nieuwe medewerkers, e-bike probeeracties, stimuleren van samenrijden, verder onderzoeken van de mogelijkheden van gespreide college tijden en het stimuleren van ketenmobiliteit richting de campussen.

We huren twee projectleiders in, voor in totaal vier dagen per week, dus gemiddeld ieder twee dagen per week. Dat is iets minder dan in 2022, maar dat kan omdat we veel meer uren mobiliteitsmakelaar hebben en we ook iets meer bij de werkgevers zelf willen neerleggen.

### ***Kosten werkgeversaanpak***

Voor 2023 is een bedrag van € 471.436 begroot voor de werkgeversaanpak. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- Inhuur mobiliteitsmakelaars (5 dagen / week): € 195.000
- Inhuur projectleiders (4 dagen / week): € 120.000
- Uitvoeringsbudget: € 156.436

Deze bedragen zijn exclusief BTW.



### Doelen en KPI's

Monitoring en evaluatie vindt op twee vaste momenten plaats:

- Halfjaar rapportage in augustus / september om de voortgang te bepalen.
- Evaluatie van het gehele voorgaande jaar in januari / februari.

Daarnaast vindt in de maandelijkse programmateam-overleggen een reguliere terugkoppeling plaats van de stand van zaken en eventuele afwijkingen van planning en/of budget.

Qua monitoring van de inspanningen leveren we o.a. de volgende informatie:

- Aantal bedrijven / werkgevers aangeschreven / gebeld
- Aantal verkennende gesprekken gevoerd
- Aantal postcodescans uitgevoerd
- Aantal georganiseerde webinars en deelnemers
- Aantal campagne-uitingen en het (online) bereik daarvan

Qua monitoring van de maatregelen leveren we o.a. de volgende informatie:

- Aantal deelnemers aan fietschallenge en het aantal gefietste kilometers
- Aantal ebike-probeeracties en werknemers die een ebike hebben geprobeerd
- Aantal aanmeldingen samenrijd-app en aantal samen gereden ritten
- Deelname-cijfers aan andere maatregelen

Qua monitoring van de effecten leveren we de volgende informatie:

- Inschatting van de outcome van de maatregelen: hoeveel mensen hebben blijvend hun gedrag aangepast door meer thuis te werken, op een ander tijdstip te reizen of voor een ander vervoermiddel te kiezen?

Concreet gaat het om de volgende na te streven output in 2023:

- 2-3 nieuwe gebiedsoverschrijdende projecten
- Mitigerende maatregelen bij wegwerkzaamheden A12 en A326 (zoals popup-hubs, maatregelen om het OV aantrekkelijker te maken)
- Actief in economische kerngebieden: 14-17 + met structurele maatregelen: 4-6
- Benaderen van (nieuwe) bedrijven: 120
- Eerste gesprekken met bedrijven: 60
- Individuele werkgevers met structurele maatregelen: 30-40
- Aantal koplopers, ambassadeurs die bereid zijn om kennis te delen: 10-14
- Aantal deelnemers aan mobiliteitsacties: 5.000-5.500

Qua outcome streven we het volgende na:

- Aantal deelnemers met structureel ander gedrag: 1.000
- Aantal spitsmijdingen: bijdrage aan gestelde doelen van A12 Slim Reizen, Onderwijsaanpak, Heijendaal (hier niet expliciet vanwege dubbelingen)
- Daar bovenop: 300-400 structurele spitsmijdingen

De monitoring van inspanningen en van de maatregelen worden bijgehouden en aangeleverd door de mobiliteitsmakelaars en aangeleverd via de programmamanager Slim & Schoon Onderweg. De inschatting van de outcome, o.a. via de watervalmethode, gebeurt door Mu-consult die voor de provincie Gelderland de effecten van de totale Werkagenda Slimme Mobiliteit evalueert.



#### 4.2.2 Logistiek makelaars

De logistiek makelaars adviseren allerlei bedrijven over het verduurzamen van het wagenpark en het verminderen van het aantal gereden kilometers. Zij brengen partijen met elkaar in contact die daarbij kunnen samenwerken en spelen een rol in de communicatie tussen bedrijfsleven en overheid.

De afgelopen jaren waren er twee logistiek makelaars in onze regio, die allebei net een andere focus hadden. Zij helpen (logistieke) bedrijven bij het verschonen van het wagenpark, door hen te wijzen op de mogelijkheden, een businesscase op te (laten) stellen, hen te adviseren over de subsidiemogelijkheden en waar mogelijk te helpen bij de subsidieaanvraag en daarvoor coalities samen te stellen. Ook adviseren zij overheden bij onderzoeken die zij uitvoeren en beleid dat zij ontwikkelen op het gebied van duurzame logistiek.

Samengevat gaat het om de volgende maatregelen:

Activiteit	Rol
BENADEREN	Bellen, mailen
INVENTARISATIE ↓	In gesprek gaan, inspireren (kennis delen, inspireren)
OPSTELLEN AMBITIE ↓	In vervolgesprek ambities achterhalen en opstellen (enthousiasmeren)
REALISEREN ↓	Stimuleren en ondersteunen tijdens uitvoering (ondersteunen)
BIJSTUREN ↓	Indien zinvol informeren, helpen door te zetten, aanpassen (stimuleren)
METING ↓	Uitvoeren meting o.b.v. data van het bedrijf
RESULTATEN DELEN	Andere bedrijven tot nieuwe inzichten brengen (kennis delen)

Daarbij is het van belang om per bedrijf maatwerk te leveren, omdat ieder bedrijf anders in elkaar zit en andere behoeften heeft.

De logistiek makelaars worden ingehuurd via provincie Gelderland. Voorstel is om dit na 2022 te continueren. Vanwege het succes van de logistiek makelaars in onze regio, is de provincie Gelderland

vanaf december 2022 gestart met logistiek makelaars in de gehele provincie. Twee van hen werken in Gelderland Noord (Cleantech Regio, Veluwe, Food Valley), drie logistiek makelaars (waaronder de twee huidige) werken in Gelderland Zuid (Rivierenland, regio Arnhem Nijmegen, Achterhoek). Voor onze regio verandert er in principe niets, behalve dat specifieke kennis van een van de andere makelaars bij ons ingezet zou kunnen worden. De huidige inzet levert voldoende slagkracht op voor de grotere bedrijven, maar niet voor het MKB. Wel zien we dat bedrijven de laatste jaren vooral geïnteresseerd waren in schonere kilometers, dus in de aanschaf van schone voertuigen. In de loop van de komende jaren zal de aanschaf van schone voertuigen steeds betaalbaarder en logischer worden, waardoor de focus meer naar het verminderen van kilometers en het gebruik van logistieke hubs zal gaan. Dat vergt bij bedrijven aanpassing van plannings, bedrijfsvoering en wellicht businesscases, dus dat vergt meer tijd en overredingskracht om te bereiken.

De logistiek makelaars worden inhoudelijk aangestuurd door de provincie Gelderland en door de programmamanager Slim & Schoon Onderweg via een overleg met provincie, alle logistiek makelaars en alle programmamanagers, met een duidelijke input vanuit de gebiedscoördinatoren en de logistiek coördinator van de GMR. De logistiek makelaars zullen regelmatig hiermee afstemmen.

De inzet van de logistiek makelaars bedraagt € 150.000 per jaar en wordt voor 80% betaald door provincie Gelderland (€ 120.000) en voor 20% vanuit het regionaal mobiliteitsfonds van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (€ 30.000). Vooralsnog houden we die verdeling aan in dit programma, maar gezien de grote opgave wordt niet uitgesloten dat er een intensivering gewenst is.

### Doelen en KPI's

Voor het benaderen en helpen van het aantal bedrijven worden voor 2023 de volgende doelen gesteld:

Werkzaamheden	Jan. 2024
1 Benaderen van bedrijven	240
2 1e gesprekken voeren met bedrijven	120
3 2e gesprekken voeren met bedrijven	60

Beoogd wordt dat minder wordt gereden door bedrijven n.a.v. projecten met Logistiek Makelaars en dat de ritten die wel worden gereden schoner zullen zijn. Dit zorgt voor CO<sub>2</sub>- en kilometerreductie waarvan een deel tijdens de spits, zogenaamde spitsmijdingen. Dit wordt grotendeels in bouw- en bouw gerelateerd bestelverkeer en goederenvervoer (vracht- en bestelverkeer) gerealiseerd. Ter indicatie, we verwachten dat partners het komende jaar zo'n 8 zero emissie vrachtwagens en 50 zero emissie bestelwagens zullen gaan aanschaffen. Daarnaast denken we 5 modal shift projecten door te zetten naar de modal shift makelaars en 5 bedrijven aan de slag te laten gaan met activiteiten die leiden tot minder gereden kilometers. In 2023 streven we de volgende concrete effecten na:

Effecten	Jan. 2024
1 Wekelijks minder gereden kilometers	16.000
2 Dagelijkse spitsmijdingen	80
3 Kilogram reductie CO <sub>2</sub> per jaar	400.000

Waar logistieke hubs voorheen nog onderdeel waren van het programma Slim & Schoon Onderweg, vallen deze niet meer onder het nieuwe programma. De GMR neemt een coördinator Logistiek aan voor vier dagen per week, die deze logistieke hubs zal oppakken. Er blijft goede afstemming zijn tussen S&SO en deze coördinator, maar het maakt geen onderdeel meer uit van het programma.

### 4.2.3 Bewonersaanpak en recreatief verkeer

Naast de aanpak van collectieve reizigers, zoals werknemers van een bedrijf of studenten, richten we ons in dit programma ook op de individuele reizigers in de vorm van een bewonersaanpak en een aanpak voor recreatief verkeer.

#### *Bewonersaanpak*

De bewonersaanpak is nieuw in dit programma. Waar we ons de afgelopen jaren via de werkgevers vooral hebben gericht op de zakelijke rijders en het woon-werkverkeer, zien we grote kansen voor een extra aanpak, namelijk via de bewoners. Hierbij willen we de relatie leggen met de verstedelijkingsopgave van de regio. We hebben de opgave om 60.000 extra woningen te bouwen, dat betekent ongeveer 90.000 extra inwoners die zich willen gaan verplaatsen. De uitbreidingslocaties worden zoveel mogelijk gepland rond knooppunten, waar goede openbaar-vervoer- en fietsvoorzieningen zijn. Ook zien we dat bij steeds meer ontwikkelgebieden lagere parkeernormen worden gehanteerd, in combinatie met het aanbod van deelmobiliteit. Dat betekent echter nog niet dat mensen die alternatieven automatisch gaan gebruiken. Zij moeten daarover geïnformeerd worden en worden uitgedaagd om ze uit te proberen.

Gedrag bestaat grotendeels uit gewoonten. Veel mensen stappen zonder na te denken in de auto en zijn blind voor de voordelen van alternatieven. Na de verhuizing naar een nieuwe woning, moeten mensen nieuwe gewoonten gaan ontwikkelen en dat is het moment om ze kennis te laten maken met de duurzame alternatieven. Dat doen we door ze te informeren over de alternatieven en we willen ze een probeeraanbod aanbieden, om langere tijd openbaar vervoer, de fiets en/of deelvervoer uit te proberen. Uit eerdere acties is gebleken dat een beperkt aantal probeerkaartjes niet werkt: mensen moeten gedurende minimaal drie weken structureel een vervoermiddel uit kunnen proberen, zodat ze een realistisch beeld krijgen, onder allerlei omstandigheden.

Hoewel de nadruk zal liggen op de nieuwbouwwontwikkeling, zijn er ook acties mogelijk in andere wijken, bijvoorbeeld wijken met een hoge parkeerdruk, wijken waar de bereikbaarheid tijdelijk minder is vanwege onderhoudswerkzaamheden of wijken waar bijvoorbeeld een nieuwe HOV-lijn is geïntroduceerd of een nieuw fietspad is aangelegd. Denk bijvoorbeeld aan het Veluwe-Waalpad dat de regio in het kader van de verstedelijkingsopgave wil aanleggen.

#### *Recreatief verkeer*

Met de flexibilisering van het werk (meer mensen kunnen zelf hun werktijden bepalen) en de trend om steeds vaker parttime te werken, vormen sociaal-recreatieve verplaatsingen met ongeveer de helft van de verplaatsingen en belangrijk onderdeel van onze mobiliteit, die lang niet altijd buiten de spitsen plaatsvinden. Dit betreft voor een deel de heel diffuse verplaatsingen van individuele bewoners, maar we hebben in onze regio ook een aantal grote publiekstrekkingen zoals Burgers Zoo, Openluchtmuseum en de Veluwe en grote evenementen zoals de Vierdaagse, grote concerten in het Goffertpark en het Gelredome. De projectleider zal aan de slag gaan met vertegenwoordigers van deze publiekstrekkingen en organisatoren van evenementen om samen de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit te verkennen.

Voor 2023 vragen we een budget van € 30.000 voor de ontwikkeling van deze bewonersaanpak. De uitvoering zal dan in 2024 gebeuren, mits er dan voldoende budget vrijgespeeld kan worden. Het gaat dan om de inhuur van een projectleider bewonersaanpak en aanpak recreatief verkeer en het uitvoeren van campagnes. Van de deelnemende gemeenten verwachten we daar bovenop ook nog een bijdrage wanneer een actie voor hun inwoners wordt uitgevoerd. Dan schatten we ook in voor hoeveel uur per week zo'n projectleider nodig is hoe we deze kosten dekken.

## 4.3 Projecten

### 4.3.1 Digitalisering mobiliteitsdata

Sinds enkele jaren werken we aan de digitalisering van 15 data-items op het gebied van mobiliteit, conform afspraken met het Rijk. Door deze data-items actueel en gestandaardiseerd aan te bieden, kunnen aanbieders van online diensten betere producten aanbieden. Denk aan reisplanners, actuele reisinformatie, parkeerapps, MaaS-apps e.d. Dit levert een mobiliteitssysteem op waarin mensen op basis van actuele informatie bewuster kunnen kiezen om ervoor te kiezen om niet te reizen, op een ander tijdstip te reizen, via een andere route te reizen of met een ander vervoermiddel, of met een combinatie van vervoermiddelen te reizen. Dit brengt de realisatie van onze visie een stuk dichterbij, zowel voor reizigers, maar zeker ook voor wegbeheerdersorganisaties. Doelstellingen (denk aan zoekverkeer, milieu) worden effectiever en efficiënter bereikt.

Slim & Schoon Onderweg levert de projectleider die dit proces trekt en de 18 gemeenten helpt bij deze opgave. Hij heeft daarvoor aanspreekpunten bij elke gemeente vanuit beleid, die vervolgens per data-item een verantwoordelijke collega betreft. De provincie Gelderland coördineert het proces voor alle Gelderse regio's en organiseert samen met de regionale projectleiders informatiebijeenkomsten, waarin de aanleiding, het doel en het belang van het project worden toegelicht, en waarin marktpartijen toelichten wat zij met de betreffende data (kunnen) gaan doen. Daarna wordt toegelicht hoe en waar de data moet worden aangeleverd. Uiteindelijk wordt ook gesproken over de borging, zodat de data ook in de toekomst actueel blijft. Dit betreft het taaiste deel van de opgave. Grote delen van de gemeentelijke organisaties moeten doordrongen worden van het feit dat het digitale wegbeheerderschap net zo zeer bij het werk hoort als het fysieke wegbeheerderschap. Digitaal zicht is essentieel om ook de bredere maatschappelijk opgaven te ondersteunen. Dit vraagt de komende jaren een gedragsverandering bij de professionele wegbeheerdersorganisaties. Begin 2023 wordt hiervoor ook een bijeenkomst georganiseerd op het niveau van het management. Daarnaast zal een gericht e-learning-programma dit mede gaan ondersteunen.



Eind 2023 moeten alle data-items zijn gedigitaliseerd en op de juiste wijze openbaar worden aangeboden. We liggen goed op schema om deze planning te halen. In 2023 is daarvoor een bedrag van € 50.000 nodig voor de inhuur van de projectleider en ondersteunende kennis vanuit het RVMT. Vanaf 2024 is de formele opdracht vanuit het Ministerie van IenW voltooid, maar de digitalisering blijft ook daarna een belangrijk onderwerp. Enerzijds willen we stimuleren dat de markt de producten ontwikkelt waar wij daadwerkelijk behoefte aan hebben en die bijdragen aan onze beleidsdoelen (dat kan bijvoorbeeld door invloed uit te oefenen op productontwikkeling, maar ook bijvoorbeeld door specifieke producten aan te besteden), anderzijds zijn er data-items die nu niet in de digitaliseringsopgave zitten, maar waar we wel mee verder willen, bijvoorbeeld data over gebruik van deelmobiliteit en data over fietsgebruik.

Daarvoor willen we in 2024, 2025 en 2026 een projectleider blijven inhuren voor gemiddeld 1 dag per week, dat komt neer op € 40.000 per jaar. Daarnaast denken we ongeveer € 50.000 per jaar aan productontwikkeling nodig te hebben vanaf 2024. De exacte hoogte en invulling van dit budget wordt per jaar uitgewerkt en voorgelegd aan programmteam en Bestuurlijk Overleg Mobiliteit. We willen nu graag de uren meerjarig vastleggen, voor de kosten voor de productontwikkeling komen we eind 2023 met een voorstel.

### 4.3.2 Opschaling deelmobiliteit in de regio

Deelmobiliteit, mede in combinatie met mobiliteitshubs, gaan een belangrijke rol spelen in de gewenste mobiliteitstransitie in de regio Arnhem-Nijmegen in de komende jaren. Jarenlang is het relatief marginale markt geweest en we zien dat het landschap aan aanbieders ook nog zeer dynamisch is. Gezien de grote opgaven waar we de komende jaren voor staan, zoals de verstedelijking, klimaat en luchtkwaliteit, (economische) bereikbaarheid van de regio en de leefbaarheid voor onze inwoners, is een ongebreidelde groei van de mobiliteit niet mogelijk. We moeten efficiënter omgaan met de beschikbare infrastructuur én openbare ruimte.

Door voldoende deelmobiliteit aan te bieden, in combinatie met kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, bieden we mensen de mogelijkheid om in de meeste gevallen te kiezen voor een duurzaam vervoermiddel, zoals de (elektrische) fiets, het openbaar vervoer of een elektrische scooter. In sommige gevallen is de auto gemakkelijker. Voor die gevallen hoeven mensen geen eigen auto te bezitten, maar kunnen zij gebruik maken van een deelauto. Dit scheelt zowel in autobezit (en daarmee benodigde parkeerruimte, die ingezet kan worden voor een aantrekkelijker openbare ruimte, of meer ruimte voor de voetganger of de fiets), als in autogebruik (met minder files, een beter leefklimaat en luchtkwaliteit tot gevolg).

Eind 2022 heeft S&SO een uitvoeringsprogramma deelmobiliteit voor de regio Arnhem-Nijmegen opgeleverd. Daarin staat hoe we in de komende jaren deelmobiliteit willen uitrollen en opschalen in de regio. Niet alleen in de steden, waar de vraag relatief groot is, maar juist ook in de kleinere gemeenten. Daarvoor hebben we drie doelen gedefinieerd:

- 1** Faciliteren van de verstedelijkingsopgave (lage parkeernormen, deelmobiliteit in plaats van particulier autobezit);
- 2** Verbeteren van de openbare ruimte (minder autobezit en dus minder parkeerplaatsen en meer openbare ruimte in gebieden met een hoge parkeerdruk);
- 3** Verbeteren van de ketenmobiliteit (deelmobiliteit als onderdeel van voor- en natransport voor het openbaar vervoer, of als onderdeel van een Park & Ride).

De opschaling van deelmobiliteit werken we uit via drie sporen:



### Vergroten van het aanbod

- Fysiek inrichten van deelmobiliteitshubs in twee tranches
- Doelgroep toerisme
- Ondersteuning deelmobiliteit aan dorpen en kleinere steden, verder groeien vanuit Arnhem en Nijmegen, wellicht op den duur gezamenlijke aanbesteding of vergunningverlening
- Inzetten op verstedelijking als vliegwiel

### Stimuleren van de vraag

- Uniforme identiteit deelmobiliteit(hubs) vanuit het Rijk
- Inzetten op communicatie en campagnes
- Vergroten van eenvoud en gemak (MaaS)
- Faciliteren uitwisselbaarheid in het regionale netwerk
- Aandacht voor flankerend (parkeer)beleid

### Kennis delen en verbinden

- Aanwijzen van een kwartiermaker
- Organiseren van workshops en kennissessies
- Inventariseren van kennisvragen voor gezamenlijk onderzoek of uniforme beleidsontwikkeling
- Focus op monitor & evaluatie

Dit project valt uiteen in drie onderdelen:

- **Inhuur kwartiermaker**, die de regionale afstemming regelt, afstemming met het rijk en andere regio's regelt en op hoofdlijnen blijft sturen. Voorstel is om deze kwartiermaker extern in te huren.
- **Inhuur van een projectleider die de realisatie van de mobiliteitshubs** / parkeerplekken voor deelmobiliteit gaat ondersteunen. Uiteindelijk zijn de gemeenten zelf verantwoordelijk voor de inrichting van hun openbare ruimte, maar we proberen hen zoveel mogelijk te ontzorgen en te begeleiden. Voorstel is om hiervoor een projectleider vanuit een van de 18 gemeenten te zoeken.
- **Uitvoerings- / projectkosten**. Dit betreft de inrichtingskosten voor de mobiliteitshubs, de kosten voor marketing en communicatie en andere uitvoeringskosten.

In totaal is de komende vier jaar een bedrag van € 1.625.000 benodigd, voor enerzijds de hub realisatie en anderzijds de opschaling van deelmobiliteit in de regio en de promotie.

Het ministerie heeft aangegeven voor de realisatie van de hubs een bedrag van € 500.000 (inclusief BTW) ter beschikking te willen stellen, waarover in het BO MIRT van november 2022 een definitief besluit is genomen. Vanuit de regio wordt eenzelfde bijdrage verwacht, waardoor het totale budget voor realisatie van mobiliteitshubs € 1.000.000 bedraagt. De grootste uitgaven vinden plaats in 2023 en 2024 en loopt af richting 2026. De dekking van de regionale bijdrage is afhankelijk van de hoeveelheid en de locatie van de hubs. De bijdrage per gemeente is afhankelijk van het aantal hubs dat zij op eigen grond willen realiseren. De bijdrage van de provincie is afhankelijk van het aantal hubs met regionale functie. Het bedrag voor de realisatie van hubs is inclusief uitvoering en begeleidingskosten.

Voor de opschaling van deelmobiliteit en de promotie is vervolgens een bedrag van € 625.000 benodigd, verdeeld over vier jaar. Dat is bedoeld voor de kwartiermaker die de gemeenten gaat helpen bij het op straat krijgen van 'de wielen', vergunningsverlening of aanbesteding, eenduidige uitstraling, zaken rondom data en MaaS e.d. en voor de uitvoeringskosten van bijvoorbeeld campagnes. Daarvoor is het voorstel om de kosten evenredig over vijf partijen te verdelen.

In 2023 is ongeveer € 350.000 nodig voor de realisatie van mobiliteitshubs en over de dekking van dit bedrag is ook al overeenstemming. Daarnaast is € 110.000 nodig voor de kwartiermaker, opschaling en promotie, waarmee de totale financieringsbehoefte voor deelmobiliteitshubs in 2023 op € 460.000 komt.

#### 4.3.3 Onderwijsaanpakken Arnhem en Nijmegen

Voor zowel Arnhem als Nijmegen gaan we door met de onderwijsaanpakken. In Nijmegen is deze onderdeel van de campusaanpak Heijendaal, waar een breed pakket aan maatregelen wordt uitgevoerd om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. In Arnhem is de laatste jaren hard gewerkt om deze samenwerking ook voor elkaar te krijgen, wat heeft geleid tot een bestuurlijk gedragen plan van aanpak en commitment voor de uitvoering ervan.

In de Campusaanpak streven we op hoofdlijnen de volgende inhoudelijke doelstellingen na:

- **Het stimuleren van duurzamer reisgedrag:** minder reisbewegingen en als er gereisd wordt, dan zo duurzaam mogelijk.
- **Het verbeteren van de bereikbaarheid:** zorgen dat de mobiliteitsketen op orde is.
- **Het beter afstemmen van de vraag op de OV capaciteit:** verminderen van de piekdruk in het OV.

Daarbij richten we ons zowel op studenten als op medewerkers. Hiervoor is een intensieve samenwerking nodig tussen de gemeenten, de onderwijsinstellingen en de OV-bedrijven.

In Arnhem worden in 2023 de volgende prioriteiten/ accenten gelegd:

- Stimuleren en faciliteren van fiets/e-bike als maatregel voor de korte afstanden (om wegen en OV te ontlasten).
- Inzet op ketens/hubs/combi-reizen/last mile om te zorgen dat de alternatieven voor auto op orde zijn.
- Pilots op het gebied van slim roosteren en blended learning gekoppeld aan mobiliteit (maatwerk per vervoerspiek).
- Inzetten op een campagne als paraplu voor acties om ander reisgedrag te blijven stimuleren.





In Nijmegen wordt in 2023 de ingeslagen koers voortgezet.

- De pilots Samenreizen, en MaaS krijgen een vervolg en worden door de campusinstellingen zelf opgepakt. Daarnaast blijft onderwijs, werk en zorg op afstand onderdeel van het mobiliteitsbeleid.
- Binnen SSO blijven de e-bike probeeracties bestaan. Nieuw is dat we meer gaan inzetten op de ketenreis/combireis. De doelgroep hiervoor zijn de mensen die verder weg wonen en die niet in de buurt van een OV knooppunt. Hiervoor gaat een pilot van start en is een speciale reisplanner ontwikkeld.
- Al deze initiatieven blijven onderdeel van de Naar de Campuscampagne die ook in 2023 voortgezet.

Daarnaast wordt gewerkt aan andere maatregelen die niet binnen S&SO vallen, maar daar wel mee samenhangen:

- Beleid (parkeerbeleid, reiskostenregelingen, beter benutten bestaande parkeervoorzieningen, OV-stimulering, verbetering aanbod aan alternatieven);
- Infrastructuur (aanleg en verbeteren van fietspaden en fietsroutes, verbetering station Heyendaal etc).

Beide steden hebben in principe hun eigen aanpak vanwege de aard van de onderwijsinstellingen, maar werken wel intensief samen, onder meer omdat de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen in beide steden gevestigd is. Een van die gezamenlijke acties is de campagne 'Hoe reis jij naar de campus?', die in 2022 is ontwikkeld en waaronder diverse losstaande acties kunnen worden ondergebracht. Het is als het ware een paraplu die we kunnen blijven gebruiken. Een andere bijzondere ontwikkeling is de ketenreisplanner / hubsreisplanner, waarmee het gemakkelijk wordt om een ketenreis auto – OV te plannen en de reistijd via verschillende hubs te kunnen vergelijken. Deze wordt ontwikkeld vanuit de campusaanpak Nijmegen, maar kan worden uitgebreid naar de hele regio Arnhem-Nijmegen en er is zelfs al landelijke belangstelling voor. Bij een verdere doorontwikkeling kunnen wellicht ook andere aspecten worden toegevoegd, zoals deelmobiliteit, de actuele vertrektijden van het OV, actuele files etc.

Voor 2023 is een budget van € 150.000 geraamd voor de campusaanpak Arnhem. Voor Nijmegen wordt gebruik gemaakt van een restbudget uit 2022. Voor de jaren daarna zal ook weer een budget nodig zijn voor de campusaanpakken, naar verwachting € 200.000 - € 250.000 per jaar voor beide aanpakken samen, maar dat zal voor ieder jaar bepaald worden.

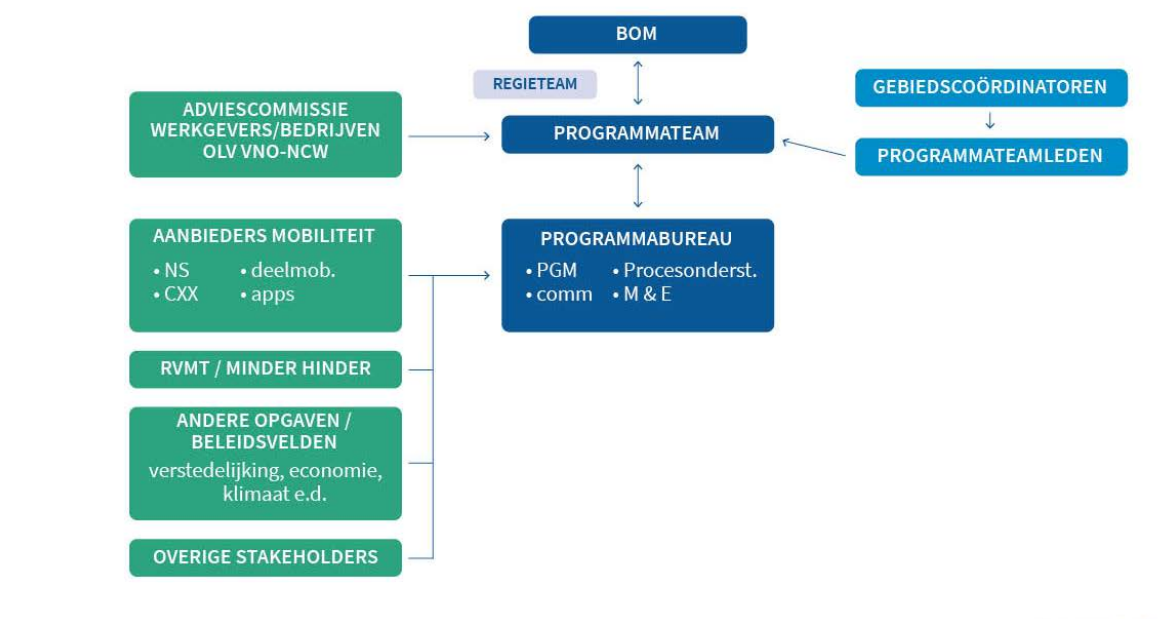
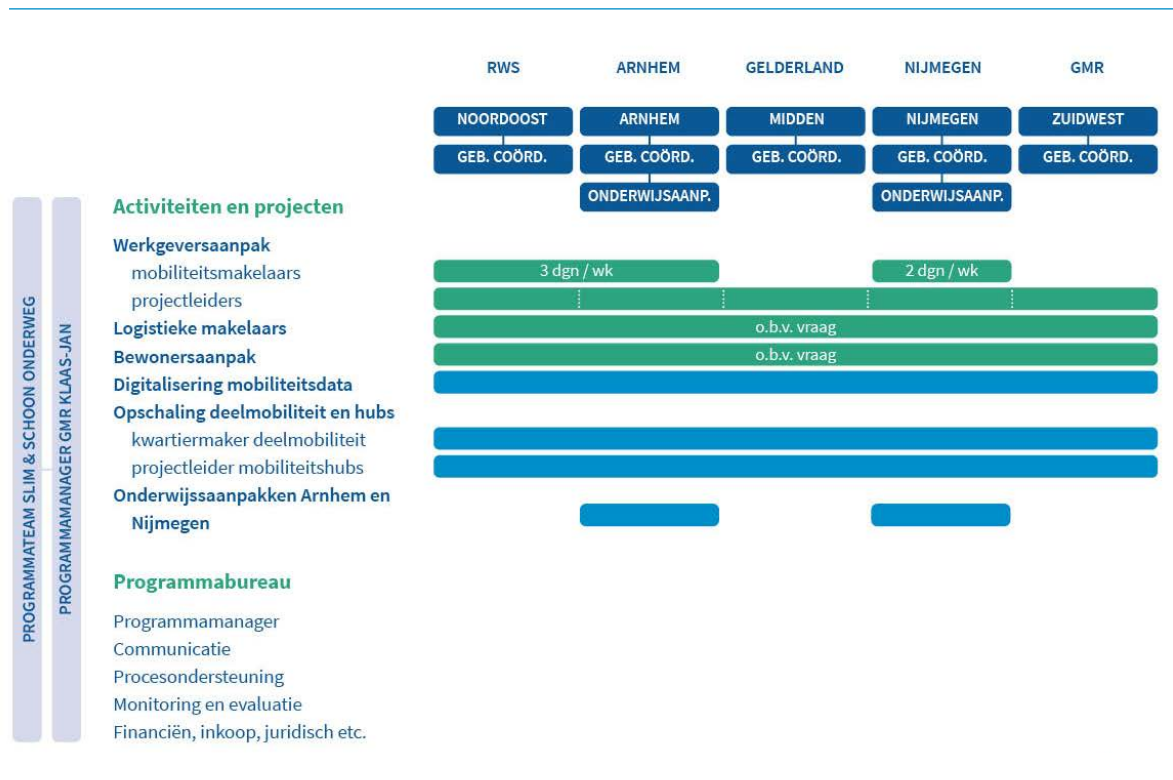


## Organisatie, management en communicatie

### 5.1 Organisatie

Met een andere opzet van het programma gaat ook de organisatie er anders uitzien.

In onderstaande organogrammen staan de interne en de externe organisatie van het programma. Die worden daarna verder toegelicht.



### **5.1.1 Bestuurlijke en ambtelijke aansturing van het programma: BOM en Programmteam S&SO**

Bestuurlijk blijft de aansturing plaatsvinden in het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit, waarin alle programma-partners (en enkele andere partijen) bestuurlijk zijn vertegenwoordigd. Omdat het BOM geen formele status heeft, moet iedere partij ook binnen de eigen organisatie voor besluitvorming zorgen over inhoud en budget. Daarvoor gelden de jaarlijkse begrotingscycli en subsidie-processen. Jaarlijks wordt in november in het BO MIRT besloten welke bijdrage het Ministerie van IenW bijdraagt in het komende jaar. In december wordt in het BOM het projectenboek voor het komende jaar vastgesteld, inclusief de middelen die iedere partij beschikbaar stelt. Om deze bedragen in de begrotingen mee te nemen, is het van belang om al in mei / juni op hoofdlijnen inzicht te hebben in het programma voor het komende jaar. Het BOM wordt ambtelijk voorbereid via de dan geldende afspraken. De laatste jaren kwam het beschikbare budget voor het betreffende jaar pas medio van dat jaar beschikbaar. Dat is te laat! Partijen streven ernaar om dit proces te stroomlijnen, zodat in december al definitieve afspraken te kunnen maken.

Ambtelijke inhoudelijke aansturing vindt plaats via het Programmteam S&SO dat maandelijks vergadert. Het programmteam bestaat uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, provincie Gelderland, Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen, gemeente Arnhem, gemeente Nijmegen en VNO-NCW. Dat zijn de vaste partners die allemaal een actieve rol spelen in het programma en een deel van de aansturing op zich nemen. Het programmteam helpt het programma op hoofdlijnen meesturen binnen de gestelde kaders. Als er besluiten genomen moeten worden buiten de door het BOM gestelde kaders, dan wordt het voorstel voorgelegd aan het BOM. De programmteamleden stemmen af binnen hun eigen organisatie. Afstemming en samenwerking met andere partijen, zoals diverse vervoersbedrijven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en belangenorganisaties vindt plaats in een separate overleg- en samenwerkingsstructuur.

### **5.1.2 Aansturing deelgebieden door leden programmteam en gebiedscoördinatoren**

We gaan naar een gebiedsgerichte aanpak met de vijf eerder genoemde gebieden. Die gebieden worden op grote lijnen aangestuurd door de leden van het programmteam S&SO vanuit Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, Groene Metropoolregio en gemeenten Arnhem en Nijmegen (gemiddeld ca 2 uur per week) en meer in detail door een gebiedscoördinator die door de betreffende organisatie wordt ingezet en gefinancierd. De invulling daarvan kan per gebied en per partner verschillen, afhankelijk van de beschikbare capaciteit en de opgaven in het betreffende gebied. De inzet zal naar schatting ongeveer 1 – 3 dagen per week bedragen en vanuit de programmapartners zelf worden gefinancierd. De gebiedscoördinator is goed op de hoogte wat er in het gebied speelt en kent de publieke en private stakeholders in het gebied. Zij of hij gaat aan de slag met integrale afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, bedrijven e.d, waarin zowel afspraken worden gemaakt over stimuleringsmaatregelen als over infrastructurele maatregelen, faciliterende maatregelen en flankerend beleid (zowel bij de wegbeheerders als bij de werkgevers). Zij maken jaarlijks een plan waarin de aanpak voor het komende jaar wordt beschreven, waarin de gewenste inzet van de mobiliteitsmakelaars, projectleiders, logistiek makelaars, communicatie en uitvoeringsbudget staat begroot. Op basis van deze plannen wordt een financiële bijdrage vanuit de programmapartners voor het komend jaar gevraagd en een voorlopige toewijzing van capaciteit en middelen. Gedurende het jaar wordt gemonitord hoe de voortgang is en of moet worden bijgestuurd.

Deze gebiedscoördinatoren stemmen af met de gedragsveranderaars en de projectleiders binnen hun gebied om samen met hen te bepalen waar de kansen en prioriteiten liggen voor hun inzet en om raakvlakken met andere ontwikkelingen en beleidsvelden te garanderen. Voor de regiobrede opgaven ligt deze aansturing bij de programmamanager.

In 2023 starten Rijkswaterstaat in de regio Noordoost en de gemeenten Arnhem en Nijmegen met een gebiedscoördinator. De inzet van capaciteit en middelen zal in 2023 op deze gebieden liggen, maar als er kansen liggen in het middengebied en de zuidwestflank, dan worden deze aangestuurd door de programmamanager en de programmamaterialen. Het streven is om in 2024 ook het middengebied en de zuidwestflank op dezelfde manier aan te sturen als de andere deelgebieden.

### 5.1.3 Programmabureau

Er komt een centraal programmabureau dat zorgt voor de aansturing en ondersteuning van het programma. Deze bestaat uit een aantal onderdelen:

#### *Programmamanager*

De programmamanager stuurt het programma op hoofdlijnen aan, maakt het jaarlijkse uitvoeringsplan inclusief begroting en zorgt dat er voldoende dekking is door het aanvragen van subsidies en bijdragen. De programmamanager zorgt ervoor dat de medewerkers / projectleiders onderling goed afstemmen, is eindverantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie en voor het aannemen en/of de inhuur van projectleiders en ondersteunende medewerkers. Ook stuurt de programmamanager op de samenhang tussen de verschillende gebieden en projecten, zodat zij samen zo goed mogelijk bijdragen aan de programmadoelen. Ten slotte is de programmamanager 'het gezicht naar buiten' en onderhoudt hij op strategisch niveau de van belang zijnde netwerken.

Samen met de adviseur(s) communicatie, procesondersteuner en ondersteunende functies (zoals financiën, juridisch, inkoop e.d.) vormt de programmamanager het Programmabureau.

De programmamanager wordt ingezet vanuit de Groene Metropoolregio, maar handelt namens het totale programma. Dit doet hij 32 uur per week, waarmee de totale kosten op € 100.000 komen.

#### *Communicatie*

In het programma 2019 – 2022 werden de communicatieadviseurs extern ingehuurd. De twee medewerkers maakten samen ongeveer 20 uur per week. Voor het nieuwe programma is ervoor gekozen om voor de communicatie een communicatieadviseur aan te nemen via de GMR. Dit heeft als voordeel dat er intensiever kan worden samengewerkt met de andere communicatieadviseurs van de GMR (en zo extra capaciteit bij piekmomenten), maar ook dat een betere afstemming is met andere opgaven en ontwikkelingen binnen de regio. Deze adviseur zal 3 – 3,5 week voor S&SO werkzaam zijn en daarbovenop nog voor andere projecten, zoals de Regionale Energie Strategie.

Voor specifieke klussen kan ook nog externe capaciteit of kennis worden ingehuurd.

Daar bovenop hebben we budget nodig voor de uit te voeren acties: deelnemen aan de Zo Werkt Het campagne, het doorontwikkelen van de eigen website en die van de wegwerkzaamheden, betaalde social-mediacampagnes, het organiseren van webinars en fysieke bijeenkomsten etc. Daarnaast is de website [www.slimschoononderweg.nl](http://www.slimschoononderweg.nl) verouderd en niet geschikt om de nieuwe opzet van het programma in onder te brengen. We bouwen daarom ook een nieuwe website. Waar mogelijk zullen we ook gebruik maken van gedragspsychologen om onze communicatie zo effectief mogelijk te laten zijn.

Voor communicatie-uren hebben we een bedrag van € 100.000 geraamd, bestaande uit de vaste adviseur en incidentele inhuur van specifieke kennis of vaardigheden. Voor die uitvoeringskosten wordt in 2023 een bedrag van € 60.000 per jaar geraamd, waarmee het totale communicatiebudget voor 2023 op € 160.000 komt.

ZOWERKTHET.NL



#### *Proces-/managementondersteuning*

In de afgelopen jaren was de managementondersteuning extern ingehuurd en beperkt tot 8 uur per week, verdeeld over meerdere dagen. Dat was te weinig en zorgde ervoor dat processen niet altijd vloeiend verliepen en dat de programmamanager soms te veel uitvoerend werk moest doen. Ook voor deze procesondersteuning zal iemand in dienst worden genomen bij de GMR, waarbij deze voor drie dagen per week beschikbaar is voor S&SO en nog 1 a 2 dagen voor andere klussen. Net als bij communicatie, geldt ook hier dat dat zorgt voor kortere lijntjes, meer flexibiliteit bij vakanties, drukte of ziekte en een betere afstemming met de andere opgaven waar de regio voor staat. Door deze intensievere ondersteuning moeten processen soepeler verlopen en heeft de programmamanager meer tijd om te werken aan de ontwikkeling van het netwerk en om het gezicht naar buiten te zijn.

Deze procesondersteuning betreft voor een beperkt deel secretariael werk, maar biedt vooral ondersteuning in het ordenen van processen, bijhouden van plannings, een rol in het monitoren en (tussentijds) verantwoorden door de projectleiders, maken van overzichten van voortgang en budgetten, ambtelijke en bestuurlijke besluitvorming en dergelijke, zodat de programmamanager duidelijke overzichten heeft en meer op hoofdlijnen kan sturen. Hiervoor is een budget van € 75.000 per jaar benodigd.

#### *Financiële en juridische ondersteuning en inkoop*

De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen zorgt voor een goede aansturing en ondersteuning van het programma, waarvan een deel van de kosten door de programmapartners wordt gedekt. De GMR levert de programmamanager, de procesondersteuner en de adviseur(s) communicatie. In eerste instantie is dat vooral de communicatie over het programma als geheel, maar het streven is om ook de communicatie over de (deel)projecten centraal te regelen. Ook is de GMR namens het programma penvoerder voor de subsidies van het ministerie en provincie. Ook de financiële administratie en verantwoording van de uitgaven vindt plaats via de GMR.

Ook zorgt de GMR voor de inkoop en aanbesteding van de gedragsveranderaars en projectleiders, zoals de mobiliteitsmakelaars en projectleiders werkgeversaanpak, de projectleiders digitalisering

en deelmobiliteit en de bewonersaanpak. Ook voor specifieke acties, onderzoeken en diensten in de deelgebieden is de GMR de formele opdrachtgever. Aan de betreffende persoon die een opdracht wil verstrekken, wordt gevraagd om de uitvraag te schrijven, een selectie te maken van partijen aan wie offerte wordt gevraagd en om offertes te beoordelen. Soms is dat de programmamanager, soms de gebiedscoördinator, soms de mobiliteitsmakelaar en soms een projectleider. De formele opdrachtverlening en betaling gebeurt door de GMR. De provincie Gelderland huurt de logistiek makelaars in, omdat zij dit doen voor de gehele provincie.

Dit betekent dat de financiën niet meer worden doorgesluisd van de GMR naar de programmapartners, maar dat alle budgetten bij de GMR blijven. Dit levert een aantal voordelen op:

- Geen gedoe meer met doordelegeren van subsidies, meerdere accountantsverklaringen e.d.;
- Beter inzicht in de stand van zaken van de financiën, omdat deze niet meer bij vier verschillende partijen wordt bijgehouden;
- Geen discussies meer of een project nu uit budget A12, onderwijsaanpak of werkgeversaanpak betaald moet worden;
- Meer flexibiliteit om uren of budgetten te schuiven tussen deelgebieden en/of deelprojecten. Ook kan efficiënter worden ingekocht, namelijk voor meerdere deelgebieden tegelijk;
- De gebiedscoördinatoren kunnen zich meer concentreren op hun inhoudelijke taak, in plaats van 'administratief gedoe'.

Omdat ook de projectcommunicatie voortaan centraal wordt geleverd, ontstaat een betere afstemming tussen programma- en projectcommunicatie.

Op basis van de jaarplannen van de gebiedscoördinatoren worden de beschikbare uren en budgetten in concept verdeeld over de vijf deelgebieden. Gedurende het jaar kan deze verdeling worden aangepast op basis van actuele behoeften. Het programmateam besluit daarover.

Deze nieuwe manier van werken gaat in per 2024 vanwege lopende afspraken voor 2023.

## 5.2 Samenwerking met externe stakeholders

We gaan intensiever samenwerken met onze partners en stakeholders om op die manier meer draagvlak en betrokkenheid te verkrijgen.

### *Contact en afspraken met bedrijven en bedrijventerreinen per gebied*

De gebiedscoördinatoren zorgen samen met de mobiliteitsmakelaar en de logistieke makelaars voor een goede afstemming met de bedrijven en andere werkgevers in hun gebied en zorgen dat met hen integrale afspraken worden gemaakt, over gedragsmaatregelen, infrastructurele maatregelen en flankerende maatregelen. Dat kan een op een met de grotere bedrijven, maar vaak zal het per bedrijfsterrein of gebied zijn, via een ondernemersvereniging of een parkmanager. Dit betreft de concrete maatregelen die op korte en middellange termijn getroffen gaan worden. Voor de strategische contacten wordt ook de programmamanager ingezet.

### *Kennisdeling en inspiratie via de community*

Daarnaast gaan we intensiever aan de slag met het bouwen van een community. We willen dat werkgevers elkaar ook onderling kennen en opzoeken om elkaar te stimuleren, te inspireren en te adviseren over het duurzaam reizen. Dat gaan we doen door nog meer dan nu goede voorbeelden uit te lichten via onze website, nieuwsbrief en (betaalde) social media posts, maar ook gaan we meer webinars organiseren om kennis uit te wisselen, te inspireren en aan te zetten tot actie en willen we

enkele fysieke bijeenkomsten organiseren waar we naast een inhoudelijk gedeelte ook ruimte bieden voor het netwerken.

### *Adviescommissie Werkgevers*

Ten slotte gaan we een Adviescommissie Werkgevers opzetten, die naar schatting tweemaal per jaar bijeen komt om de koers van het programma Slim & Schoon Onderweg te evalueren en advies te geven over mogelijke koerswijzigingen. Zo proberen we het draagvlak te vergroten en nog beter aan te sluiten bij wat de werkgevers zelf willen. Omdat dit over het algemeen te abstract is voor individuele bedrijven, vragen we hiervoor vooral de belangenverenigingen, denk aan Logistics Valley, Economic Board, Lindus etc. Ook denken we aan een of twee grotere onderwijs- of zorginstellingen, zoals de Radboud Universiteit of Ziekenhuis Rijnstate. De samenstelling wordt in een later stadium bepaald. VNO-NCW zal deze Adviescommissie voorzitten en de resultaten meenemen naar het Programmteam S&SO. Uiteraard zal ook de programmamanager S&SO een belangrijke rol spelen in deze Adviescommissie.

### *Overige stakeholders*

Voor de totstandkoming van dit programmaplan zijn twee stakeholdersbijeenkomsten georganiseerd. Daarin zaten naast vertegenwoordigers van het bedrijfsleven ook belangenorganisaties van bijvoorbeeld de eindgebruikers van mobiliteit. Ook voor hen gaan we jaarlijks een bijeenkomst organiseren met een terugblik op het afgelopen jaar en een vooruitblik op het komende jaar, waarin we input ophalen voor de concrete plannen voor het komende jaar. Ook willen we de politiek daarbij betrekken, bijvoorbeeld de betrokken wethouders van de 18 gemeenten en/of ook gemeenteraadsleden. Hiervoor wordt op een later moment een concreet plan voorgelegd.

## **5.3 Management van planning, risico's en kwaliteit**

De programmamanager is eindverantwoordelijk voor de aansturing van het gehele programma. Hij houdt, geholpen door de procesondersteuning, zicht op het verloop van het programma. Hij heeft regelmatig overleg met de projectleiders en de gebiedscoördinatoren over de voortgang en risico's. De conclusies daaruit worden besproken in het programmteam, waar – indien nodig – een voorstel tot bijsturing wordt besproken. Als dat binnen de door het BOM gestelde kaders is, heeft het programmteam mandaat om hierover te beslissen. Als het buiten de kaders valt, dan stuurt de programmamanager namens het programmteam een voorstel naar het BOM.

## **5.4 Monitoring en evaluatie**

Voor het programma 2019 – 2022 heeft Goudappel een monitoring-tool ontwikkeld waarmee de mobiliteitsontwikkeling tijdens de covid-pandemie in kaart kon worden gebracht voor de hele regio. Daarin staat de ontwikkeling van het autoverkeer, fiets en openbaar vervoer, de verdeling over de week en over de uren van de dag. Zo kunnen we de ontwikkeling van de mobiliteit volgen en waar nodig onze aanpak bijsturen. Omdat mobiliteit wordt beïnvloed door veel factoren waarop ons programma geen invloed heeft, is het vrijwel onmogelijk om hier meetbare doelstellingen op te formuleren. Wel vragen we Goudappel om jaarlijks een rapportage te maken van de ontwikkeling van de mobiliteit en kunnen we concluderen welke trends er waarneembaar zijn en beredeneren welke invloed S&SO daarop heeft gehad.

Mu Consult maakt in opdracht van de provincie Gelderland jaarlijks een rapportage van de effecten van het Werkprogramma Slimme Mobiliteit. Mu Consult rekent daarvoor de aangeleverde output uit

naar outcome, onder meer via een 'watervalmethode', waarmee de effecten van maatregelen worden ingeschat.

Het Ministerie van IenW onderzoekt op dit moment de mogelijkheden om hier een actievere rol in te spelen, door zelf de effecten van maatregelen te onderzoeken, zodat de onderzoeksmethode in de verschillende provincies gelijk is en resultaten beter met elkaar te vergelijken zijn. Ook biedt dit de mogelijkheid om meer informatie uit te wisselen en zo beter van elkaar te leren.

Tot slot zijn er de voortgangsrapportages van de projecten. Deze worden tweemaal per jaar aangeleverd en gerapporteerd. De managementondersteuner speelt hier een belangrijke rol in.

We onderzoeken of we de monitoring van het totale programma en die van de A12 corridor kunnen combineren / integreren.

Voor monitoring & evaluatie wordt een jaarlijks bedrag van € 25.000 geraamd.





## Begroting en financiering

In de vorige hoofdstukken zijn de kosten per project of activiteit begroot. Hoewel de programmapartners de wens hebben uitgesproken om meerjarige afspraken te maken, is dat voor 2023 helaas nog niet mogelijk, mede door de provinciale verkiezingen. Daarom volgt hieronder de begroting en financiering per partner voor 2023. Voor 2024 en verder worden aanvullende afspraken gemaakt.

Project	2023
Inhuur 2 mobiliteitsmakelaars (5 dgn/wk)	€ 195.000
Inhuur projectleiders (4 dgn/wk)	€ 120.000
Uitvoeringsbudget werkgeversaanpak	€ 156.436
<b>Totaal Werkgeversaanpak</b>	<b>€ 471.436</b>
<b>Logistiek makelaars</b>	<b>€ 150.000</b>
<b>Ontwikkeling bewonersaanpak</b>	<b>€ 30.000</b>
<b>A12 Slim Reizen*</b>	<b>€ 271.352</b>
<b>Digitaliseringsopgave mobiliteitsdata</b>	<b>€ 50.000</b>
Realisatie van deelmobiliteitshubs	€ 350.000
Opschaling en promotie deelmobiliteit	€ 110.000
<b>Totaal opschaling deelmobiliteit</b>	<b>€ 460.000</b>
<b>Campusaanpakken Arnhem en Nijmegen</b>	<b>€ 150.000</b>
<b>Programmamanager</b>	<b>€ 100.000</b>
<b>Gebiedscoördinatoren</b>	<b>Afhankelijk van gekozen inzet</b>
Uren communicatie	€ 100.000
Uitvoeringskosten communicatie	€ 60.000
<b>Totaal communicatie</b>	<b>€ 160.000</b>
<b>Managementondersteuning</b>	<b>€ 75.000</b>
<b>Monitoring &amp; Evaluatie</b>	<b>€ 25.000</b>
<b>Totaal programma S&amp;SO 2023 (excl BTW)</b>	<b>€ 1.942.788</b>

\*) het totale budget voor A12 Slim Reizen is in 2023 € 400.000, waarvan € 128.648 al door de provincie was toegekend in de beschikking van 2022

Deze kosten worden als volgt verdeeld over de partijen (bedragen exclusief BTW):

### Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Werkgeversaanpak:	€ 233.936
A12 Anders Reizen:	€ 200.000
Digitalisering:	€ 25.000 (vanuit werkagenda Smart Mobility)
Realisatie hubs:	€ 175.000
Onderwijsaanpak:	€ 33.058

(let op! Dit zijn bedragen exclusief BTW. Het ministerie begroot altijd inclusief BTW, dus de BTW moet hier nog bij op worden geteld!)

### Provincie Gelderland

Werkgeversaanpak:	€ 237.500
A12 Slim Reizen:	€ 71.352
Bewonersaanpak:	€ 30.000
Logistiek makelaars:	€ 120.000 (niet vanuit werkagenda Slim & Schoon)
Digitalisering:	€ 25.000 (vanuit werkagenda Smart Mobility)
Realisatie hubs:	€ 35.000 (indicatief, afhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde hubs)
Opschaling deelmobiliteit:	€ 27.500
Onderwijsaanpak:	€ 66.942
Programmakosten:	€ 180.000

### Groene Metropoolregio

Logistiek makelaars:	€ 30.000
Opschaling deelmobiliteit:	€ 27.500
Programmakosten:	€ 180.000

### Gemeente Arnhem

Realisatie hubs:	€ 35.000 (indicatief, afhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde hubs)
Opschaling deelmobiliteit:	€ 27.500
Onderwijsaanpak:	€ 50.000
Gebiedscoördinator:	pm

### Gemeente Nijmegen

Realisatie hubs:	€ 35.000 (indicatief, afhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde hubs)
Opschaling deelmobiliteit:	€ 27.500
Gebiedscoördinator:	pm

### Rijkswaterstaat

Gebiedscoördinator:	pm
---------------------	----

### Kleinere gemeenten en externe stakeholders

Realisatie hubs:	€ 70.000
------------------	----------



