

# Rijker Verantwoorden met SmartwayZ.NL

Casper Stelling – MuConsult – [c.stelling@muconsult.nl](mailto:c.stelling@muconsult.nl)

Eline Jonkers – Panteia – [e.jonkers@panteia.nl](mailto:e.jonkers@panteia.nl)

Michaël van Egeraat – Provincie Noord-Brabant - [mvegeraat@brabant.nl](mailto:mvegeraat@brabant.nl)

## Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

### Samenvatting

SmartwayZ.NL is hét innovatieve mobiliteitsprogramma in Noord-Brabant en Limburg. De aanpak varieert van het ontwikkelen van slimme oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het verbeteren van vervoersknooppunten. Het programma startte in 2016. De focus lag lange tijd op de lange termijn infrastructuuropgaven. Ondertussen staat de programmering van Smart Mobility steeds steviger in de steigers. In de nieuwe koers 2040 komt ook de MIRT opgave Verstedelijking en Mobiliteit Brainport erbij. Slimme en schone mobiliteit zijn randvoorwaarden voor een goed functionerende economie in Zuid-Nederland. Continue inzet hierop is urgent vanwege o.a. de verstedelijkingsopgave, de economie, de druk op de stikstofruimte en de ambities uit het Klimaatakkoord. Bovendien is de inzet hierop kansrijk gebleken tijdens de Covid-19 pandemie.

In 2021 is de Monitoring en Evaluatie (M&E) van SmartwayZ.NL stevig aangezet met de opzet van een activiteitendashboard om (1) meer inzicht te krijgen in de brede waaier van activiteiten die in SmartwayZ.NL-verband worden uitgevoerd en (2) de Programmaraad beter te kunnen voeden met inzichten en adviezen. Het activiteitendashboard is een innovatieve manier om resultaten van Smart Mobility programma's te monitoren.

In het activiteitendashboard worden alle uitgevoerde activiteiten geregistreerd en gekoppeld aan (1) een deelprogramma, (2) een geografisch gebied, (3) een doelgroep en (4) een archetype gedragsverandering. Deze activiteiten worden vervolgens vertaald naar aan netwerken en gebieden gekoppelde effecten via vuist- en rekenregels. Later moeten effectmetingen in het veld leiden tot verbetering van het instrumentarium waarbij ook de samenwerking met andere regio's wordt opgezocht. Het activiteitendashboard heeft een prominente plaats in het Jaarrapport 2020-2021. Het opstellen van het Jaarrapport is geïnspireerd op 'Rijker Verantwoorden'. Dat is een methode om te laten zien waarmee we dagelijks bezig zijn, om mensen te mobiliseren om meer te doen met onze inzichten en natuurlijk ook om te laten zien dat we onze doelen effectief realiseren.

In dit paper wordt uiteengezet hoe SmartwayZ.NL de afgelopen periode (2020 en 1e helft van 2021) heeft geopereerd, welke impact SmartwayZ.NL maakt en welke lessen en bijsturingmogelijkheden dat oplevert voor de uitvoeringsperiode 2022-2023. Tijdens het CVS zullen wij verder ingaan op activiteitendashboard en de resultaten van de Smart Mobility maatregelen.

## 1. Krachtenbundeling Smart Mobility

### 1.1 Inleiding

SmartwayZ.NL is hét innovatieve mobiliteitsprogramma in Noord-Brabant en Limburg. De aanpak varieert van het ontwikkelen van slimme oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het verbeteren van vervoersknooppunten. Het programma startte in 2016 en bestaat uit acht opgaven in Noord-Brabant en Limburg. De focus lag lange tijd op de lange termijn infrastructuuropgaven. Ondertussen staat de programmering van Smart Mobility steeds steviger in de steigers.

### 1.2 Mobiliteitstransitie

Alle lagen van het systeem (zie figuur 1) zijn onderdeel van de scope. Denk daarbij aan:

- Mobiliteitsdiensten: diensten die (delen van) de reis faciliteren en ondersteunen, zoals deelfietsaanbieders, deelauto aanbieders en reisinformatieapps.
- Vervoersdiensten: vervoermiddelen en –diensten. De verschillende modaliteiten, zoals trein, bus, personenauto, vrachtwagen, fiets en binnenvaartschip.
- Verkeersdiensten: maatregelen om de capaciteit op netwerkniveau optimaal te benutten inclusief C-ITS maatregelen zoals intelligente verkeerslichten, parkeerinformatiesystemen en routeinformatiesystemen.
- Infrastructuur: fysieke infrastructuur. Wegen, fietspaden, spoorwegen, vaarwegen, maar ook digitale infrastructuur (kabels) en fysieke maatregelen voor hub- en gebiedsontwikkeling.

### 1.3 Krachtenbundeling

Vanuit SmartwayZ.NL zetten expertteams (Shared Services en Innovatie & Ontwikkeling) en regionale uitvoeringsorganisaties van de zeven regio's in Brabant en Limburg zich steeds meer in om de bovenste lagen van het systeem te verbeteren. Dit onderdeel van de mobiliteitstransitie staat voor anders kijken naar mobiliteit. Slimme en schone mobiliteit zijn randvoorwaarden voor een goed functionerende economie in Zuid-Nederland. Continue inzet hierop is urgent vanwege o.a. de verstedelijkingsopgave, de economie, de druk op de stikstofruimte en de ambities uit het Klimaatakkoord. Bovendien is de inzet hierop kansrijk gebleken tijdens de Covid-19 pandemie.

Figuur 1: vier lagensysteem

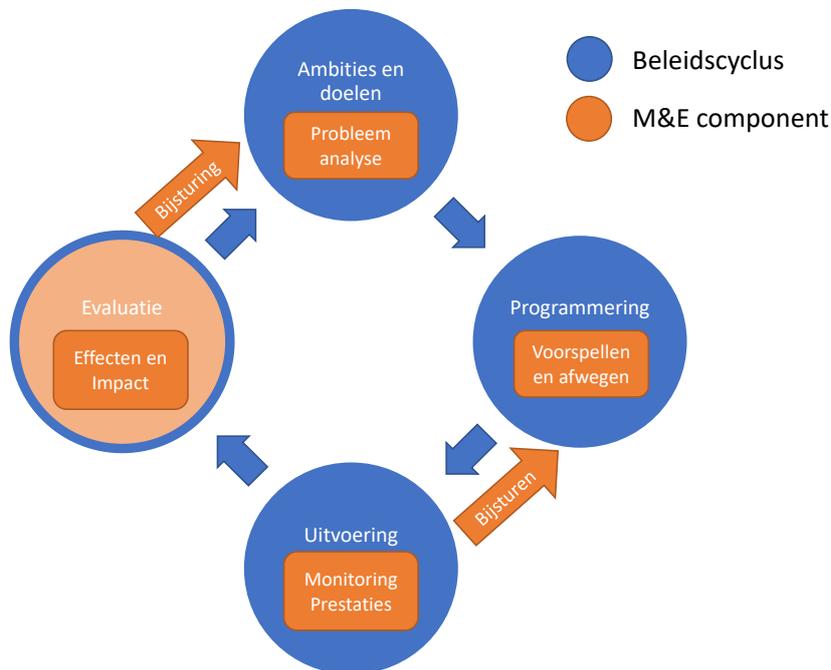


Bron: Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility 2020

#### 1.4 De rol van Monitoring en Evaluatie

Figuur 2 toont de rol van team M&E in de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland. De figuur illustreert dat team M&E zich niet alleen bezig houdt met het evalueren van maatregelen. In de fase van ambities en doelen stellen staat M&E de teams bij met het uitvoeren van brede probleemanalyses, het SMART maken van de ambities van het team of de regio en het stellen van realistische doelen voor de uitvoeringsperiode van de Krachtenbundeling. In de programmeringsfase voert M&E ex-ante evaluaties uit van regionale uitvoeringsprogramma's om de regio's te helpen om plannen af te wegen en bij te stellen. Hierbij wordt hetzelfde instrumentarium gebruikt als bij de monitoring van prestaties en de jaarlijkse evaluaties. In de uitvoeringsfase maakt M&E afspraken met alle teams over de aanlevering van output indicatoren. Dit gaat over aantallen deelnemers, bereik onder de doelgroep en andere concrete activiteiten. M&E verzamelt, uniformeert en classificeert deze input in de database van het activiteitendashboard (zie verderop). Daarnaast monitort M&E de trends in de mobiliteit en de effecten van Covid. Op basis hiervan worden ook de jaarresultaten berekend. In de evaluatiefase voert M&E zelf evaluaties uit (bijvoorbeeld geclusterde effectmetingen) en ondersteunt M&E de andere teams bij het uitvoeren van evaluaties. Deze evaluaties worden gebruikt om het activiteitendashboard te verrijken en om de programmaraad te adviseren over bijstelling van de programmering voor de lange termijn.

Figuur 2: De rol van team M&E in SmartwayZ.NL



#### 1.5 Inhoud van dit paper

Dit paper is verder als volgt opgebouwd. In Hoofdstuk 2 gaan wij in op de opzet en uitvoering van Monitoring en Evaluatie in SmartwayZ.NL. In Hoofdstuk 3 geven wij een nadere toelichting op de werking van het effectmodel Smart Mobility en in hoofdstuk 4 zetten wij uiteen hoe we komen tot inzichtrijke verhaallijnen voor de verantwoording en bijsturing van het complexe programma van SmartwayZ.NL.

## 2. Monitoring en Evaluatie in SmartwayZ.NL

### 2.1 Inleiding

Vanuit de ambitie om de mobiliteitstransitie mede vorm te geven zijn in het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility afspraken gemaakt over activiteiten voor de periode 2020-2023. Deze activiteiten worden uitgevoerd door de teams Innovatie & Ontwikkeling (het stimuleren van startups om te komen tot deployment), Shared Services (gezamenlijke aanpak op thema's zoals de Werkgeversaankpak, Smart Logistics, Talking Traffic en Mobility as a Service) en Gebiedsgerichte realisatie (uitvoeringsorganisaties van zeven regio's in Zuid-Nederland).

Figuur 3: drie werkwijzen in de Krachtenbundeling Smart Mobility

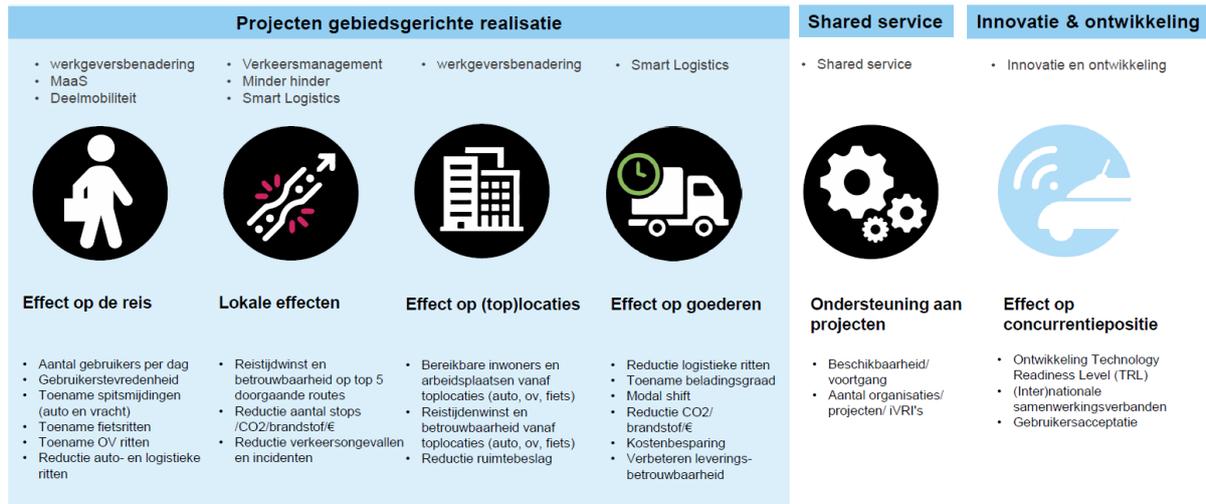


Bron: Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility 2020

### 2.2 Monitoringsplan

Vanuit de Krachtenbundeling is het Monitoringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility ZNL Uitvoeringsplan 2020-2023 opgesteld (Studio Bereikbaar 2020). Door het monitoren van de effecten van Smart Mobility zijn we in staat om kortcyclisch en langcyclisch bij te sturen. Het monitoringsplan biedt handvatten aan teams die monitoring en evaluatie willen uitvoeren over de aanpak en indicatoren. In het monitoringsplan is een 'longlist' van 23 indicatoren voorgesteld, gespecificeerd per type project, zie figuur 4. Daarnaast is de organisatie omschreven, waarin de afspraken zijn vastgelegd over rollen en verantwoordelijkheden. Basisbeginsel daarbij is dat alle teams een verantwoordelijkheid dragen voor de M&E opgave van de Krachtenbundeling, en dat team M&E van SmartwayZ.NL ondersteunt, convergeert en integreert.

Figuur 4: indicatoren die relevant zijn in SmartwayZ.NL



Bron: Studio Bereikbaar 2020

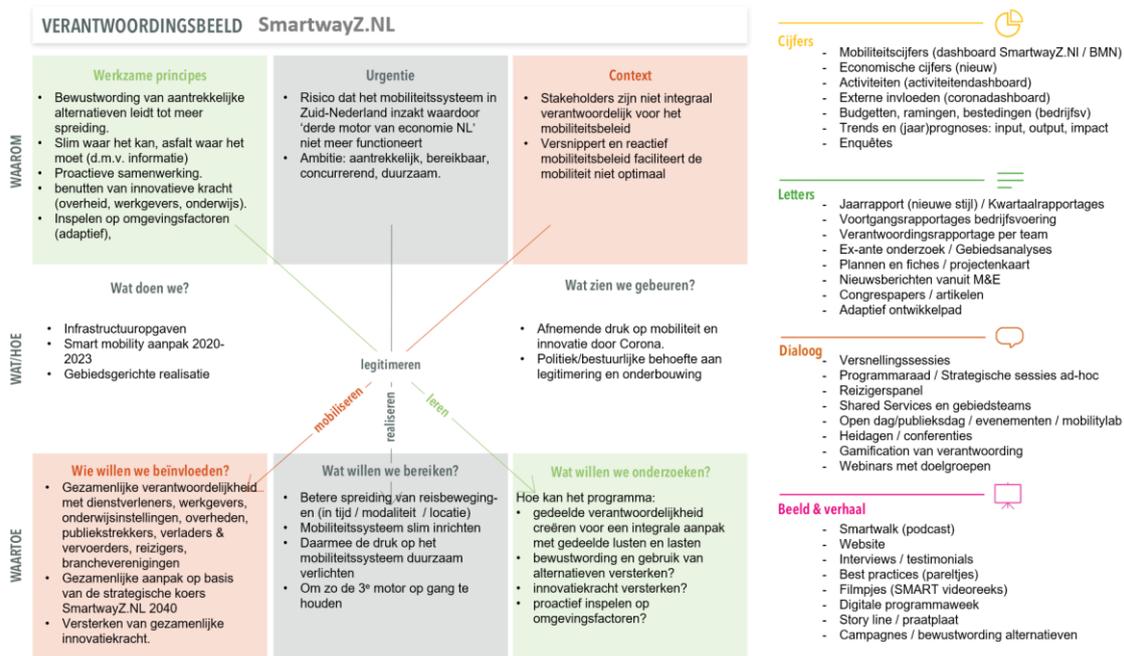
Voor projecten geldt dat ze alleen iets doen met de indicatoren die voor dat project relevant zijn en aansluiten bij de projectdoelen; over andere indicatoren hoeft niet gerapporteerd te worden. Vanuit de M&E op programmaniveau ligt het anders; daar kijken we naar de indicatoren die belangrijk zijn om op programmaniveau te rapporteren. We hebben vijf indicatoren benoemd die voor het bepalen van de effecten van Smart Mobility op programmaniveau het belangrijkste zijn:

1. Aantal reizigers/gebruikers per dag (effecten op de reis)
2. Reductie auto- en logistieke ritten (effecten op de reis)
3. Spreidingsindicator (nog uit te werken – een indicator die iets zegt over de spreiding van verkeer over een netwerk (routekeuze, bijv. bij sluiproutes) en over de tijd) (lokaal effect)
4. Reductie CO<sub>2</sub> uitstoot (mondiaal effect)
5. Ontwikkeling Technology Readiness Level (TRL) (effect op concurrentiepositie)

### 2.3 Rijker verantwoord

In 2021 heeft team M&E de methode 'Rijker Verantwoord' toegepast om de informatie die verzameld wordt beter te vertalen naar beleidsrelevante inzichten. Hiertoe is tijdens een meerdaagse cursus onder leiding van RONT management consultants een compleet verantwoordingsbeeld opgesteld (zie figuur 5) waarin de relaties worden gelegd tussen het waarom, het wat en hoe en het waartoe. 'Waarom' staat in het teken van werkzame principes (ambities) binnen de relevante context (omgeving). Ook is de urgentie van de dag (Corona) een belangrijk onderdeel van de waarom. In het 'wat en hoe' bepalen we de scope van de verhaallijn over het programma. Dit betreft afbakening met oog voor trends in het mobiliteitssysteem en het (politiek-bestuurlijke) speelveld. Ten slotte leidt dit tot de 'waartoe'. Onderdelen hiervan zijn wie willen we beïnvloeden, wat willen bereiken en wat willen we onderzoeken om te leren, bij te sturen en te verantwoorden. In SmartwayZ.NL verband geldt daarnaast dat de M&E een instrument is om de gedeelde verantwoordelijkheid van publieke en private partners aan te tonen en daarmee de samenwerking te stimuleren.

Figuur 5: verantwoordingsbeeld SmartwayZ.NL



Bron: RONT Management Consultants 2021.

De inzichten uit Rijker verantwoord en hebben geleid tot een Jaarrapport Nieuwe Stijl. In deze rapportage verzamelen we niet alleen informatie, maar verbinden wij informatie tussen lagen om inzichten te genereren. Figuur 6 toont de lagen van de verhaallijn van het Jaarrapport 2020-2021.

1. Ambities en doelen: zo concreet mogelijke vertaling van de stip op de horizon naar haalbare resultaten voor de uitvoeringsperiode.
2. Trends: totale ontwikkeling van indicatoren die voortvloeien uit de concrete doelen (zoals fietsgebruik in Zuid-Nederland) die wordt veroorzaakt door autonome trends en effecten van maatregelen.
3. Impact: de confrontatie tussen uitvoering van maatregelen en de trends (punt 2), waarmee wordt bepaald in hoeverre de maatregelen impact hebben op de trends en dus bijdragen aan de doelen.
4. Uitvoering: de monitoring van de uitvoering van de maatregelen, het behalen van targets en deadlines en eventuele uitloop in projecten. Monitoring van de uitvoering verklaart deels de hoogte van de impact van de maatregelen.
5. Planning: de toekomstige activiteiten gegeven de uitvoering. Is onderdeel van de prognoses en het bijstellen van activiteiten als de impact op de trends niet groot genoeg is.
6. Prognoses: de voorspellingen voor de rest van de uitvoeringsperiode op basis van de impact van wat is uitgevoerd en de verwachtingen van wat nog uitgevoerd moet worden, in relatie tot de trends en de prognose van hoe die zich ontwikkelt.
7. Aanbevelingen: verhaallijnen zoals hieronder beschreven.

Naast de aparte onderdelen van het jaarrapport 2020-2021 onderscheiden wij drie samenhangende verhaallijnen waarover team M&E het programmaraad adviseert:

1. De prognoses voor de komende jaren op basis van de (autonome) trends in het mobiliteitssysteem en de impact van de maatregelen die in het afgelopen jaar zijn uitgevoerd.
2. De planning voor de komende jaren op basis van de in het afgelopen jaar uitgevoerde activiteiten en de impact die deze hebben gehad.
3. De aanbevelingen voor bijsturing van het programma op basis van de prognoses voor de komende jaren en de planning van de geprogrammeerde maatregelen.

*Figuur 6: gelaagde, samenhangende verhaallijn SmartwayZ.NL*



*Bron: team M&E SmartwayZ.NL 2021*

#### 2.4 Instrumentarium team M&E

Team M&E heeft een breed instrumentarium voor het uitvoeren van haar taken. Dit instrumentarium omvat de volgende elementen. In het vervolg van dit paper ligt de focus op de toepassing van het Effectmodel Smart Mobility.

1. SmartwayZ.NL Dashboard:
  - a. Monitoring van verkeersprestaties.
  - b. Monitoring van Economische ontwikkeling.
  - c. COVID monitor mobiliteit.
2. Effectmodel Smart Mobility (voor ex-ante en ex-durante toepassing):
  - a. Database uitgevoerde activiteiten.
  - b. Database vuist- en rekenregels Smart Mobility.
  - c. Toedelingmethodiek van effecten naar plaats en corridor.
  - d. Quickscan Kosteneffectiviteit module.
3. Overige instrumenten:
  - a. Gebiedsanalyse per regio.
  - b. Integrale planning Krachtenbundeling Smart Mobility.
  - c. Voortgangsrapportage Bedrijfsvoering
  - d. Geclusterde effectmetingen via panels en het Landelijk Reizigersonderzoek.
  - e. Planning Minder Hinder uitvoeringskalender Zuid-Nederland.

### 3. Het effectmodel Smart Mobility

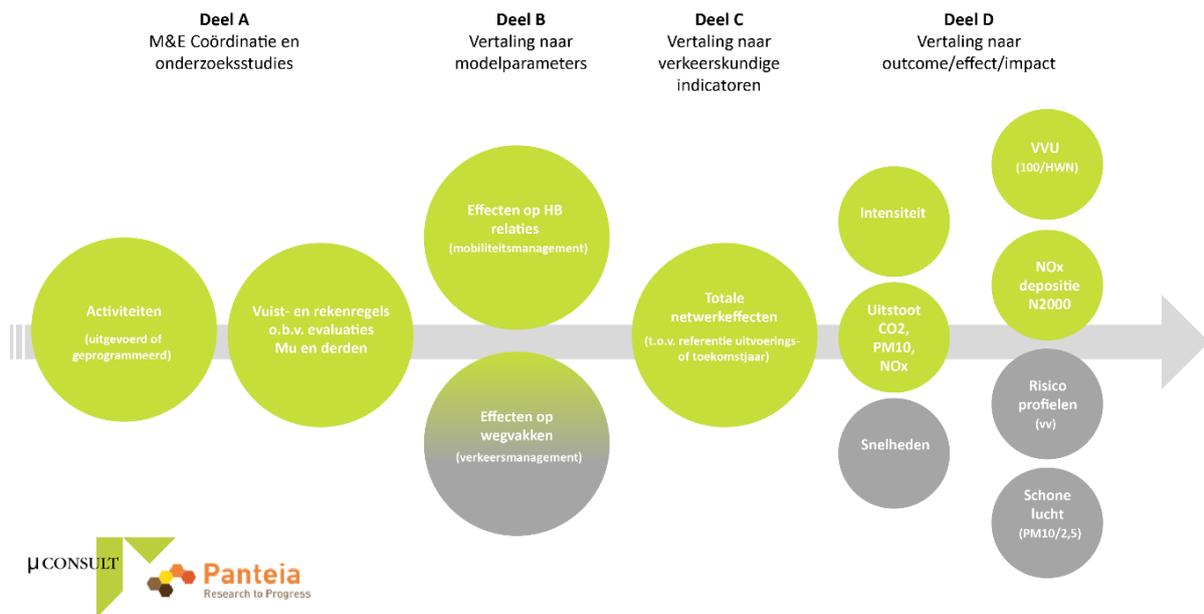
#### 3.1 Inleiding

Monitoring en Evaluatie heeft een belangrijke rol in de beleidscyclus. In de tussentijdse review van de invulling van de M&E opgave is geconstateerd dat er meer inzicht moest komen in de effecten van de korte termijnmaatregelen (Studio Bereikbaar 2019). Daarom heeft team M&E ervoor gekozen het effectmodel Smart Mobility te gebruiken. Dit is een model van MuConsult en Panteia waarmee korte termijn maatregelen van een breed scala aan smart mobility projecten op uniforme wijze worden geregistreerd en vertaald naar inzicht in de behaalde output (typen activiteiten) en het effecten op vooraf bepaalde indicatoren (in dit geval automijdingen en CO<sub>2</sub> reductie).

#### 3.2 Werking van het effectmodel Smart Mobility

Het model bevat (A) classificering van alle archetypen activiteiten die uitgevoerd kunnen worden in mobiliteitsbeleid, (B) vertaling daarvan naar modelparameters via vuist- en rekenregels, (C) todelingsmethodieken om de vertaling te maken naar netwerkeffecten en (D) een doorvertaling daarvan naar beleidsmatige indicatoren, die afgezet kunnen worden tegen ambities of trends.

Figuur 7: illustratie effectmodel Smart Mobility



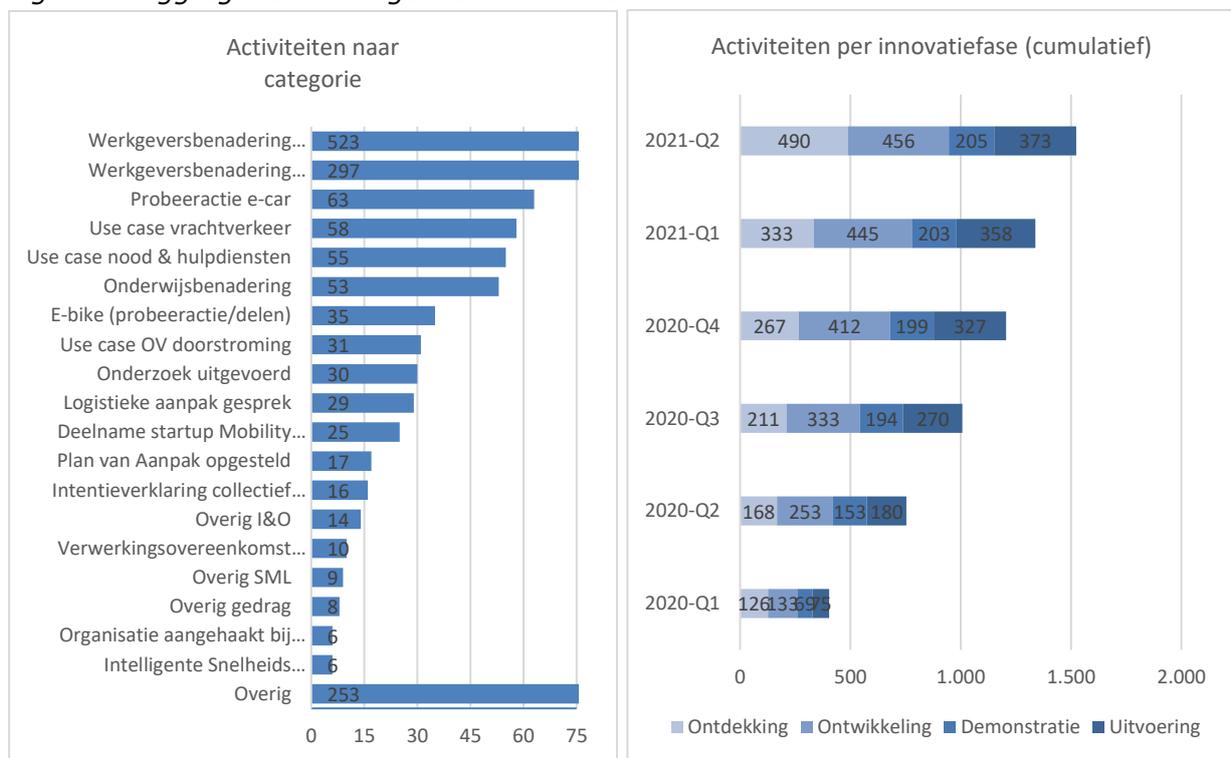
Bron: MuConsult en Panteia 2021

Het effectmodel dient als basis voor het activiteitendashboard. Het doel van het activiteitendashboard is om de output (activiteiten en resultaten) en de (gerealiseerde en geschatte) effecten van de Smart Mobility maatregelen van het programma SmartwayZ.NL in kaart te brengen. Omdat de output en effecten op verschillende manieren gelabeld worden (o.a. naar kwartaal, thema en regio) zijn uitsneden op verschillende niveaus mogelijk. Het dashboard vormt input voor bijsturing: project-output die met het dashboard in kaart gebracht wordt, kan gebruikt worden voor kortcyclische bijsturing. Project-effecten die met het dashboard in kaart gebracht worden, kunnen als input gebruikt worden voor langcyclische bijsturing.

### 3.3 Registratie van uitgevoerde activiteiten

Per team worden afspraken gemaakt over de aan te leveren gegevens en de frequentie van aanleveren. De ambitie is om elk kwartaal de in het afgelopen kwartaal uitgevoerde activiteiten op te halen. Activiteiten worden geregistreerd en gelabeld. Hiermee kunnen uitsneden gemaakt worden van de data en effecten worden doorgerekend. De labels die per regel (activiteit) in de database worden toegevoegd zijn (1) het archetype effect van de activiteit, (2) de regio en het deelprogramma waar de activiteit bij hoort, (3) de fase van de activiteit in de innovatiecyclus, (4) de laag van het mobiliteitssysteem waarop de activiteit ingrijpt en (5) een geografische aanduiding van waar het effect zit (PC4, kruispunt, wegvak). Er zijn t/m de zomer van 2021 ruim 1.500 activiteiten geregistreerd. Figuur 8 toont twee voorbeelden van aggregatie van de uitgevoerde activiteiten.

Figuur 8: aggregatie van uitgevoerde activiteiten



### 3.4 Vertalen naar effecten

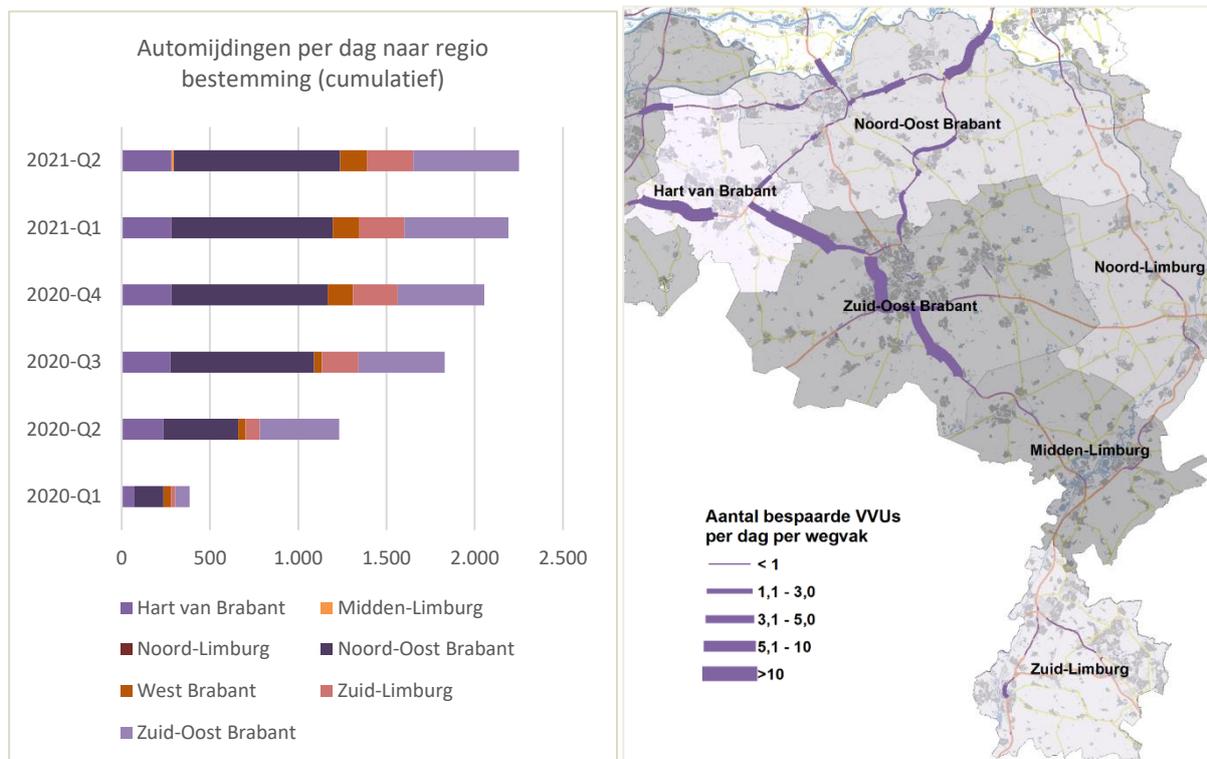
Alle activiteiten in het dashboard in de categorie uitvoering (demonstratie en deployment) worden via de vuist- en rekenregels<sup>1</sup> vertaald naar effecten. Het directe effect van een maatregel is (A) modal shift (mobiliteitsmanagement), (B) reductie piek intensiteit (verkeersmanagement) of (C) reductie van uitstoot van schadelijke stoffen

<sup>1</sup> Vuist- en rekenregels zijn percentages gedragsverandering die bekend zijn uit evaluaties van archetypen maatregelen. Als uit de evaluatie van een probeerpool e-bikes blijkt dat deelnemers gemiddeld 40% van hun oorspronkelijke autoritten gaan mijden dan is dat de vuistregel voor de berekening van effecten van die archetype maatregel. De formule is dan [automijdingen] = [omvang doelgroep] \* [percentage deelnemers] \* [referentiegedrag autoritten] \* 40%. Deze formule wordt toegepast op alle volgende activiteiten die onder dit archetype vallen. De in het dashboard opgenomen vuistregels worden afgeleid uit uitgevoerde evaluaties. Hierbij geldt dat vuistregels robuuster zijn als zij gebaseerd worden op meerdere evaluaties. Bij het bepalen van vuistregels gebruiken wij (A) uitgevoerde evaluaties van SmartwayZ en haar partners, (B) uitgevoerde evaluaties op landelijk niveau of uit andere regio's en (C) expert judgment en toetsing door team M&E.

(vergroenen zonder shift). De effecten die op dit moment worden berekend zijn (1) automijdingen, (2) CO<sub>2</sub> reductie, (3) kilometerreductie en (4) VVU reductie.

De automijdingen zijn een direct effect. Deze worden berekend op basis van de omvang van de doelgroep bij de primaire stakeholder (bijvoorbeeld alle medewerkers van een provincie) en de geografische aanduiding van waar die doelgroep naartoe reist (provinciehuis). De vuist- en rekenregels en de archetype van de activiteit bepalen vervolgens hoeveel automijdingen dat oplevert. Deze automijdingen worden toegedeeld aan het autonetwerk via een eenvoudig toedelingsmodel. Hieruit volgen de reductie van autokilometers en, via uitstootwaarden van het jaar van uitvoering, CO<sub>2</sub> reductie. Ten slotte worden de delta intensiteiten op wegvakniveau gebruikt om de VVU reductie (ten opzichte van een normale pre-Corona situatie) te berekenen. Hierbij wordt de vuistregel gebruikt 1% daling intensiteit is 2% daling VVU's (Meurs e.a. 2012). Onderstaande figuur toont voorbeelden van de visualisatie van effecten.

Figuur 9: voorbeelden van visualisering van effecten



### 3.5 Meerwaarde van de methode

SmartwayZ.NL is een programma met een breed scala aan maatregelen waarbij veel partijen werken aan deelopgaven en innovatie. Het activiteitendashboard uniformeert en classificeert en maakt het mogelijk om de vinger goed aan de pols te houden en een jaarrapportage op te stellen die de impact van de maatregelen en advies voor bijsturing bevat. Dankzij goede werkafspraken met alle teams over de aanlevering van hun uitgevoerde activiteiten wordt het aanvullen van de database steeds makkelijker. Voor de toekomst worden extra doelindicatoren (zoals bv Stikstofdepositie in N2000 gebieden) toegevoegd, de vuist- en rekenregels verrijkt met actuele evaluaties en de toedelingsmethodiek en VVU berekeningen verbeterd.

## 4. Resultaten 2020-2021

### 4.1 Inleiding

In de zomer van 2021 zijn alle actuele voortgangs- en monitoringsgegevens opgehaald en is bekeken hoe SmartwayZ.NL de afgelopen periode (2020 en 1e helft van 2021) heeft geopereerd, welke impact SmartwayZ.NL maakt en welke lessen en bijsturingsmogelijkheden dat oplevert voor de uitvoeringsperiode 2022-2023. In dit hoofdstuk staan de belangrijkste bevindingen. Zoals in hoofdstuk 2 is toegelicht zijn er drie samenhangende verhaallijnen.

### 4.2 Verhaallijn 1: impact op de goede plekken

De uitgevoerde maatregelen hebben op grote lijnen impact op de goede plekken. Voor deze conclusie zijn er prioritaire corridors benoemd op basis van (a) de filezwaarte pre-covid, (b) de prognoses van welke wegen het eerste vollopen als het weer drukker wordt en (c) de planning van de wegwerkzaamheden in Zuid-Nederland. De impact op de problemen is in de zomer van 2021 nog relatief klein. Deze impact zal echter toenemen omdat: (1) uit de trendanalyse en prognoses blijkt dat de drukte in het mobiliteitssysteem weer toeneemt door het afbouwen van de COVID maatregelen en (2) uit de planning van de activiteiten voor de komende jaren blijkt dat de projecten van het Uitvoeringsprogramma meer in de Deploymentfase komen. Figuur 10 illustreert de impact op de prioritaire corridors. Hieruit blijkt ook welke aandachtspunten er zijn voor de uitvoeringsperiode 2022-2023. Zo is de impact op sommige prioritaire corridors nog te laag en zal er op een aantal andere corridors extra impact gerealiseerd moeten worden om de hinder door wegwerkzaamheden op te vangen.

*Figuur 10: impact op prioritaire corridors*

corridor	Top Filezwaarte 2019 (km.min)	gemiddeld mijdingen (per dag per wegvak)	Werkzaam heden
A27 Hooipolder-Houten	93.000	12	2023-2029
A58 Tilburg-Eindhoven	93.000	169	2025-2026
A2 Deil-Vught	62.000	85	2025-2029
A2 Batadorp-de Hogt	60.000	92	
A58 Galder-Sint-Annabosch-Breda-Tilburg	56.000	132	2026-2027
A2/A67 de Hogt-Leenderheide	45.000	77	
A67 Leenderheide (Eindhoven)-Geldrop	45.000	34	2027
A2 Weert-Eindhoven	42.000	167	
A67 Leenderheide (Eindhoven) - Venlo	32.000	14	2027
A59 A27-Zonzeel (aansl A16)	29.000	17	
A50 Oss-Wijchen	21.000	67	
A4 Willemstad-Landsgrens	10.000	2	

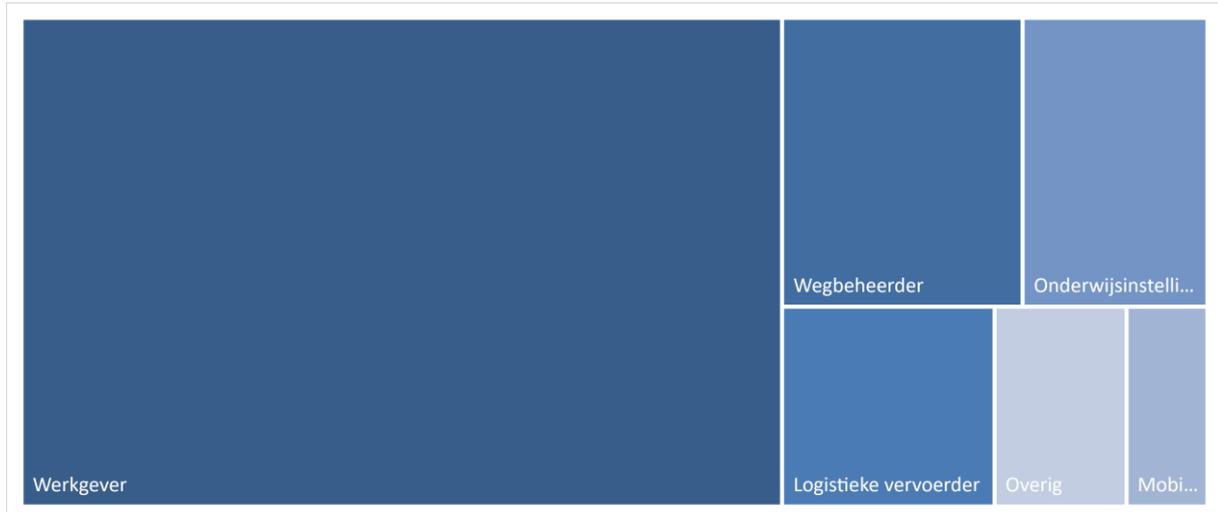
corridor	Top Filezwaarte 2019 (km.min)	gemiddeld mijdingen (per dag per wegvak)	Werkzaamheden
A2 Vonderen (Echt)-Kerensheide (Geleen)	5.000	95	2025-2026
A50 Eindhoven-Veghel	5.000	76	
A59 's Hertogenbosch-A27	4.000	67	
A67 Belgische grens - De Hogt	4.000	18	
A65/N65 Tilburg-Vught- 's Hertogenbosch	600	31	
A58 Bergen op Zoom-Breda	400	9	2026-2027
A73 Ring Roermond (tunnels)	300	5	2023

#### 4.3 Verhaallijn 2: gezamenlijke verantwoordelijkheid voor korte en lange termijn

Alle stakeholders dragen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het mobiliteitssysteem om de derde motor van de Zuid-Nederlandse economie te laten functioneren op korte en lange termijn. Het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility is hard op weg en we zien dat het nu al effect heeft. Dit komt onder andere omdat het publiek-private netwerk van SmartwayZ.NL is gegroeid. In de zomer van 2021 zijn er ruim 700 stakeholders geregistreerd die concrete activiteiten uitvoeren ter voorbereiding of uitvoering van Smart Mobility maatregelen.

Alle wegbeheerders in Zuid-Nederland zijn aangesloten bij SmartwayZ.NL en werken aan innovatief verkeersmanagement, uitrol van Talking Traffic en overige (data georiënteerde) activiteiten zoals de wegwerkzaamhedenkalender. 214 van de 500 werkgevers die zijn aangesloten bij het Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) waren in 2021-2022 actief betrokken bij de werkgeversaanpak en alle onderwijsinstellingen en Openbaar Vervoeraanbieders in Brabant en Limburg zijn betrokken bij regionaal gecoördineerde activiteiten ten behoeve van mijden en spreiden. Er wordt intensief samengewerkt, ontwikkeld en uitgevoerd met de markt, o.a. in Mobility Lab en MobilitymoveZ.NL. Figuur 11 toont een overzicht van de betrokken stakeholders.

Figuur 11: aangesloten stakeholders bij SmartwayZ.NL



Het netwerk zal in 2022-2023 verder groeien omdat de gebiedsgerichte realisatie in de zeven regio's in de uitvoeringsfase komt. Daarnaast wordt de urgentie voor stakeholders groter omdat (a) de COVID lockdown wegvalt en (b) veel wegwerkzaamheden in uitvoering komen en, zonder aanvullende activiteiten, veel hinder zullen veroorzaken. Ook zal het netwerk verder groeien omdat via team I&O steeds meer innovatieve mobiliteitsaanbieders aanhaken die launching customers vinden in de regio om hun innovatieve mobiliteitsconcepten uit te proberen en op te schalen. Voor 2022-2023 zijn de belangrijkste aandachtspunten dat de financiering en menskracht bij stakeholders onder druk staan (met name de kleinere gemeenten), en dat de aandacht verschuift naar activiteiten met concrete effecten waardoor de inzet op innovatie onder druk komt te staan. Actieve inzet van alle stakeholders is de komende jaren hard nodig voor het stimuleren van mijden en spreiden en het innoveren van het mobiliteitssysteem zodat Zuid-Nederland op korte termijn een goed functionerend systeem heeft en voor de lange termijn blijft bouwen aan het mobiliteitssysteem van de toekomst met maximale benutting van de bestaande capaciteit, sterke reductie van de externe effecten zoals uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersongevallen) en de uitbreiding van de diverse netwerken waar dat nodig is.

#### 4.4 Verhaallijn 3: advies voor bijsturing van het programma

Uit de evaluatie 2020-2021 blijkt dat SmartwayZ.NL erin slaagt om een goede balans te leggen tussen het voorbereiden en uitvoeren van activiteiten die direct impact hebben op de prioritaire corridors in Zuid-Nederland enerzijds en het blijven investeren in innovatie en het mobiliteitssysteem van de toekomst anderzijds. Ondanks de Coronacrisis zijn er een groot aantal activiteiten uitgevoerd door de diverse teams en loopt het programma op koers. Uit de evaluatie blijkt echter ook dat er donkere wolken samepakken voor de komende jaren.

De economie van Zuid-Nederland heeft weinig te lijden gehad van de COVID crisis waardoor de knelpunten in het mobiliteitssysteem post-Corona nu alweer terugkomen en mogelijk groter worden. Dit wordt versterkt door een blijvende modal shift van OV naar auto en het feit dat er op korte termijn sprake zal zijn van grote verkeershinder door wegwerkzaamheden. Bovendien blijkt uit de IMA (IenW 2021) dat de corridors richting Randstad (die in SmartwayZ.NL verband al prioritair zijn) mogelijk zwaarder belast gaan

worden als er blijvend meer gespreid gaat worden (lange termijn effect van COVID). Bovendien komt de uitvoering van het programma onder druk te staan door capaciteits- en financieringszorgen bij een aantal primaire stakeholders. Aanbevelingen voor bijsturing van het programma zijn dan ook:

1. Faciliteer de verdere ontwikkeling van de regionale uitvoeringsorganisaties die de gebiedsgerichte realisatie doen. Hier zal in toenemende mate de deployment van innovatie en de coördinatie van mijden en spreiden, ook in relatie tot grote werkzaamheden, plaatsvinden.
2. Monitor de trends van het functioneren van het systeem post-corona intensief en stel de voorspellingen voor de korte termijn (2025) en de lange termijn (2040) adaptief bij wanneer er nieuwe inzichten komen over de blijvende effecten van COVID-19.
3. Zet meer in op de deployment van innovatieve mobiliteitsconcepten bij publieke en private stakeholders om het mijden en spreiden te stimuleren. Zorg dat de overheid het goede voorbeeld geeft en blijf werken aan het ontdekken en ontwikkelen van nieuwe innovaties.
4. Verbreed de scope van het programma om ook meer te leren over effectief beleid om de Stikstofproblematiek aan te pakken, een effectieve bijdrage te leveren aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord en het aantal verkeersongevallen terug te dringen.
5. Werk de methodiek voor het bepalen van de kosteneffectiviteit verder uit en pas deze ex-post toe voor de verantwoording van de besteding van publieke middelen en ex-ante voor de ondersteuning van optimale programmering in de teams.
6. Blijf het activiteitendashboard intensief bijhouden om per kwartaal inzicht te krijgen in de impact van uitgevoerde activiteiten en de verwachtingen voor de komende jaren. Deze methode ligt aan de basis voor het onderbouwd kunnen doen van dit soort aanbevelingen.

## Literatuurlijst

**Meurs, Van Wee, Perdok, Hoogendoorn** (2012) *A quick-scan appraisal method to determine cost-effectiveness of Traffic and Demand Management measures*. December 2013, Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board 2359(2359):36-43.

**MuConsult** (2021) *Langetermijneffecten coronacrisis op mobiliteit*. Beschikbaar op het www: [https://www.crow.nl/getmedia/6acf0c64-164f-4a10-b7d4-09d83b889e45/Onderzoeksrapport\\_LT-effecten\\_corona.pdf.aspx](https://www.crow.nl/getmedia/6acf0c64-164f-4a10-b7d4-09d83b889e45/Onderzoeksrapport_LT-effecten_corona.pdf.aspx).

**RONT Management Consultants** (2021) *Rijker verantwoord*. Zie <https://rijkerverantwoord.nl/>.

**Rijkswaterstaat** (2021) *Integrale Mobiliteitsanalyse*. Beschikbaar op het www: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/06/29/integrale-mobiliteitsanalyse-2021>.

**SmartwayZ.NL** (2020) *Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility 2020-2023*. Beschikbaar op het www: <https://www.smartwayz.nl/media/2161/uitvoeringsplan-krachtenbundeling-smart-mobility-2020.pdf>.

**Studio Bereikbaar** (2020) *Monitoringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility ZNL Uitvoeringsplan 2020-2023*. Niet openbaar.

**Studio Bereikbaar** (2019) *Next Step M&E SmartwayZ.NL*. Niet openbaar.