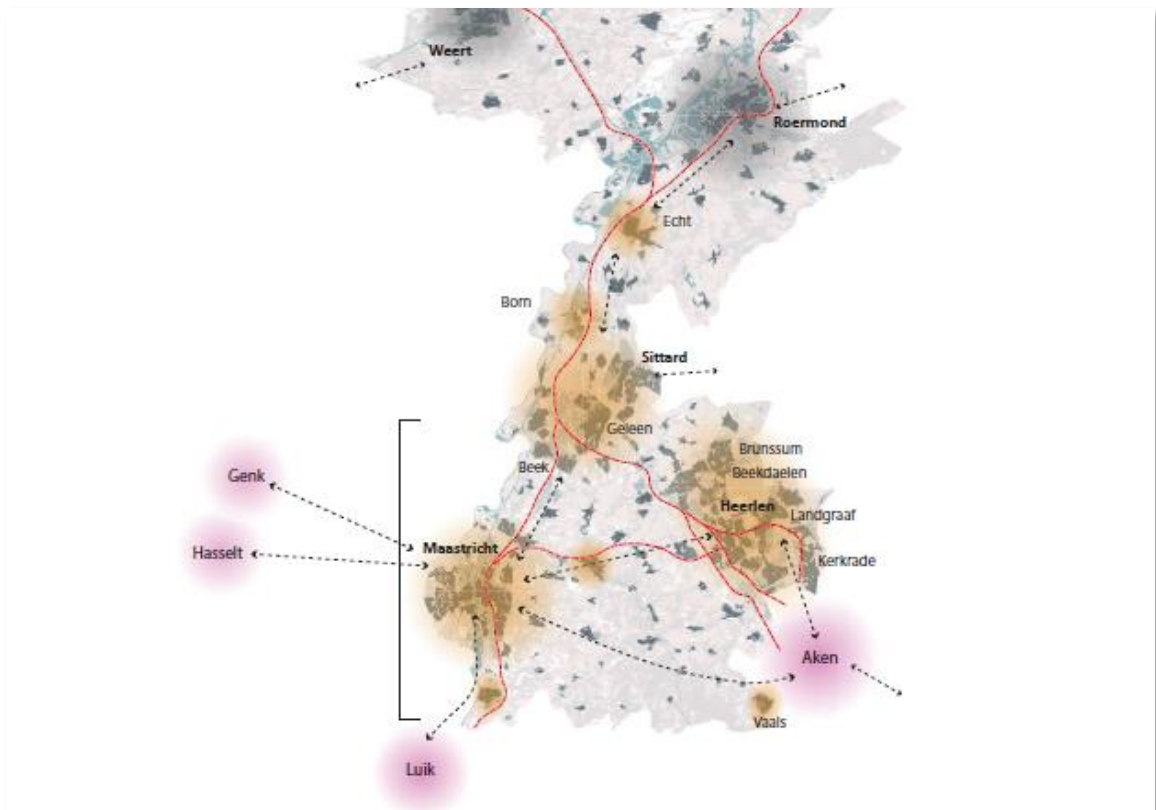


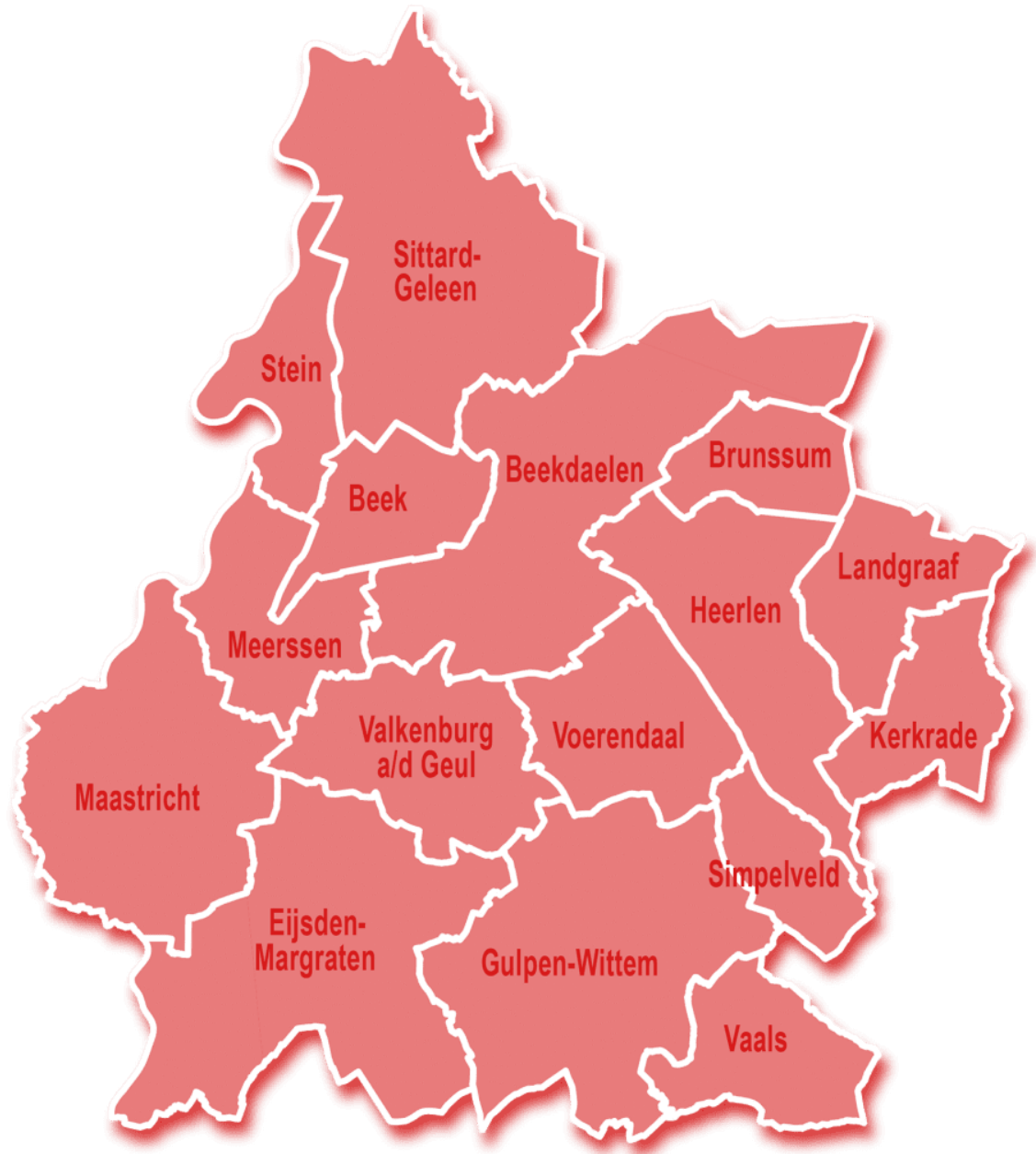
# Uitvoeringsagenda **Slim, Duurzaam en Veilig** Zuid-Limburg **2019-2022**

Versie januari 2019



Opgesteld in opdracht van:  
Stuurgroep Zuid-Limburg Bereikbaar

Figuur 1: gemeenten Zuid-Limburg

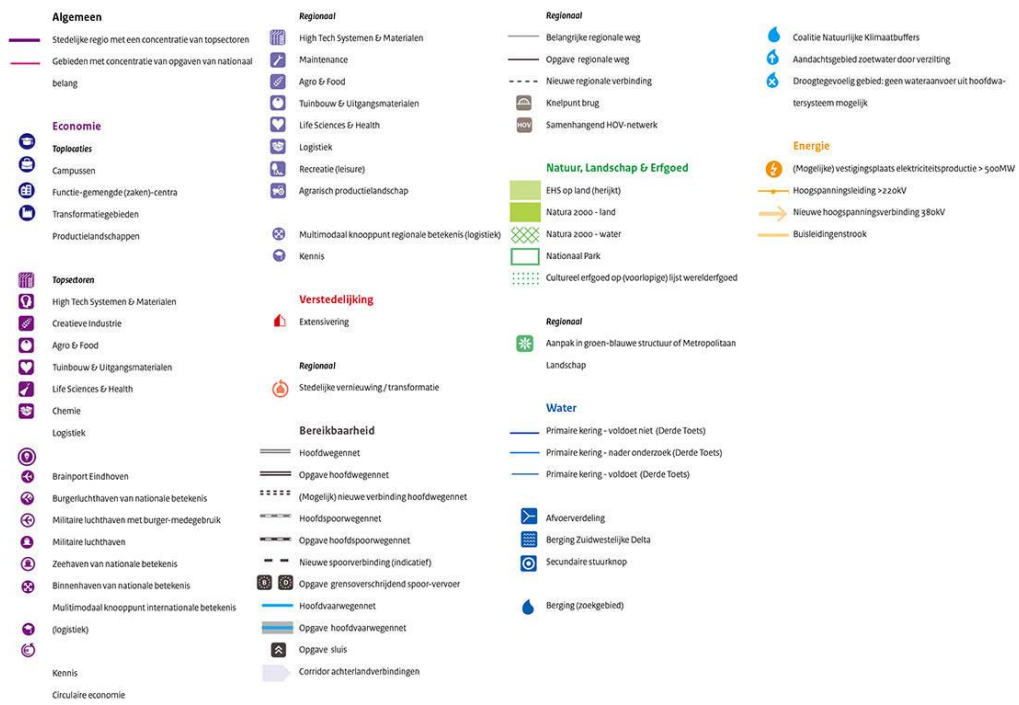
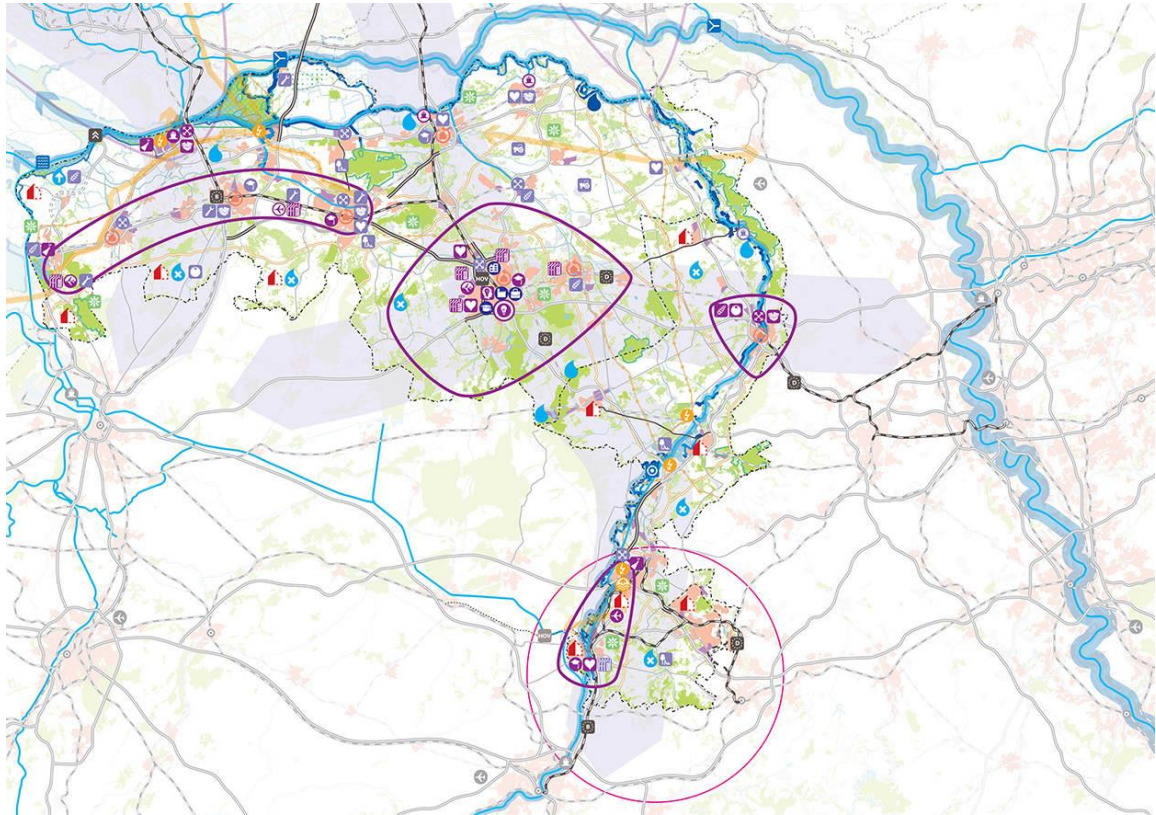


## Inhoudsopgave

<b>1. Aanleiding (de opdracht)</b>	<b>6</b>
1.1. Het kapitaal: publiek-privaat mobiliteitsbeleid	<b>6</b>
1.2. De bestuurlijke opdracht: van incidentele naar structurele en integrale aanpak	<b>6</b>
1.3. Werkagenda MIRT	7
1.4. Inhoud meerjarenprogramma	7
<b>2. Ambitie (waarom)</b>	<b>8</b>
2.1. Bereikbaarheid en doorstroming: beheersing groei automobilititeit	8
2.2. Duurzame mobiliteit: CO2-reductie, energiebesparing en leefbare steden	9
2.3. Vitaliteit in woon- en werkverkeer	9
2.4. Structurele samenwerking voor lange termijn	10
2.5. Verkeersveiligheid	11
<b>3. Scope (wat)</b>	<b>12</b>
3.1. Partners generiek Figuur 9: huidige partners	12
3.2. PPS Werkgeversaanpak	13
3.3. PPS Gebiedsaanpak	14
3.4. PPS Krachtenbundeling Smart Mobility	16
3.5. PPS (stads)logistiek	18
3.6. PPS Minder Hinder netwerk	18
3.7. PPS Euregionale samenwerken	19
<b>4. Governance (hoe)</b>	<b>20</b>
4.1. Uitgangspunten voor hedendaagse manier van regionaal samenwerken	20
4.2. Doorontwikkeling governance	20
4.3. Eerste stappen	21
4.4. Schets mogelijke governance structuur	21
4.5. Bijsturing programma	24
<b>5. Planning (wanneer)</b>	<b>25</b>
5.1. BO MIRT	25
5.2. Adaptiviteit in relatie tot belangrijke kader-stellende processen	25
5.3. Adaptiviteit in relatie tot ontwikkelingen in de sector	26
<b>6. Maatregelenpakket 2019-2022</b>	<b>27</b>
6.1. Uitgangspunten	27
6.2. Koppeling met werkagenda IenW	28
6.3. PPS netwerkopbouw	29
6.4. Fiets	29
6.5. OV, knopen, hubs en P&R	30
6.6. Autoverduurzamende maatregelen en laden	31
6.7. Smart Mobility	32
6.8. Zero Emissie (stads)logistiek	34

6.9. Communicatie en marketing	35
6.10. Monitoring en Evaluatie	35
6.11. Specials	36
<b>7. Kosten en dekking</b>	<b>38</b>
7.1. Kosten	38
7.2. 7.2. Dekking door partners	38

Figuur 2: MIRT Agenda Zuid Nederland



Bron: gebiedsagenda Zuid Nederland 2017

## 1. Aanleiding (de opdracht)

### 1.1. Het kapitaal: publiek-privaat mobiliteitsbeleid

De afgelopen jaren is via Maastricht Bereikbaar in Zuid-Limburg samengewerkt aan het uitvoeren van innovatief mobiliteitsbeleid op basis van publiek en privaat gedragen ambities en gezamenlijke verantwoordelijkheid in een brede stuurgroep. De uitvoering was innovatief omdat zij ter hand genomen is door een dedicated programmaorganisatie die opdracht kreeg om op korte termijn (twee tranches van vier jaar) een maatregelenpakket uit te voeren op basis van de kernbegrippen publiek-private samenwerking en innovatie om zodoende te komen tot noodzakelijke hinderbeperking en gedragsverandering.

Samen met werkgevers, belangenorganisaties, kennisinstututen, aanbieders van mobiliteitsdiensten en overheden zijn maatregelen bedacht, uitgewerkt, adaptief uitgevoerd en nauwkeurig en meetbaar geëvalueerd. De inspanningen hebben ruim 300 stakeholders in beweging gebracht en duizenden weggebruikers beïnvloedt in hun mobiliteitsgedrag. Deze aanpak, met gezamenlijke dedicated uitvoeringsorganisatie voor de korte termijn en een maatregelenpakket met een nauw afgestemde aanpak heeft veel draagvlak vergaard bij publieke en private stakeholders. Die laatste onderschrijven dat dit de manier is waarop overheid en bedrijfsleven effectief kunnen samenwerken. Essentieel hierbij is dat er meerjarenafspraken gemaakt worden waarin publieke en private partners zich voor langere tijd committeren aan de gezamenlijke aanpak en ambities. Ook de private partners vragen om een dergelijke structuur.

*Figuur 3: foto PPS netwerk Zuid-Limburg tijdens CEO meeting december 2018*



### 1.2. De bestuurlijke opdracht: van incidentele naar structurele en integrale aanpak

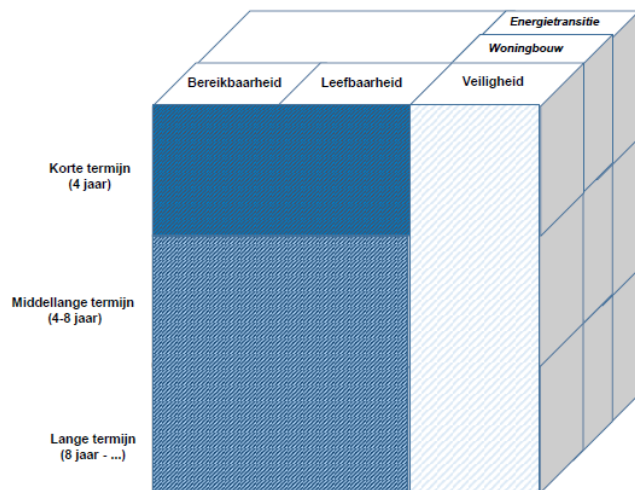
De bestuurders hebben opdracht gegeven om te komen tot een nieuw meerjarenprogramma (periode 2019-2022) waarbij de lessen van de afgelopen tien jaar worden toegepast en het opgebouwde PPS-netwerk wordt behouden en verder

uitgewerkt en opgeschaald naar de hele regio Zuid-Limburg. Opdracht is óók om de aanpak beter te verankeren in het integrale beleid voor korte, middellange en lange termijn. Voorliggende proeve voor een meerjarenprogramma is een uitwerking van deze opdracht en is opgesteld in samenspraak met de betrokkenen van de moederorganisaties (ministerie van IenW, Rijkswaterstaat Zuid, Provincie Limburg, Gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen en regio Parkstad Limburg) en met input van de private convenantpartners (ophaalronde in december 2018).

*Figuur 4: scope werkagenda IenW*

### 1.3. Werkagenda MIRT

Het meerjarenprogramma sluit aan op de landelijke ambitie ten aanzien van de Werkagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit gericht op stappen die we op korte termijn kunnen zetten vanuit doelen en ontwikkelingen op middellange en lange termijn opgave in het MIRT. Het meerjarenprogramma is uitvoerend op korte termijn en signalerend en agenderend voor de lange termijn. De korte termijn wordt uitgevoerd in tranches van vier jaar. De basisaanpak voor het meerjarenprogramma is uitgewerkt met concrete producten en diensten die binnen vier jaar effecten opleveren. De signalerende en agenderende functie van het programma zorgen voor het adaptieve karakter voor de korte termijn en het leveren van input voor de investeringsagenda voor middellange en lange termijn. PPS kan leiden tot draagvlak voor aanvullende kansen die vervolgens worden uitgevoerd door de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie ofwel via de lijn van de moederorganisaties (zie governance).



Samengevat ziet dit uitvoeringsprogramma er als volgt uit:

- Korte termijn: uitvoering producten en diensten met no regret karakter t.a.v. lange termijn beleid en aantoonbare (kosten)effectiviteit en resultaat binnen 4 jaar.
- Middellange termijn: ontschotten en verbinden in de regio om daadkrachtig beleid te maken en urgentie en kansen voor de toekomst vroegtijdig te kunnen signaleren en agenderen bij alle betrokkenen.
- Lange termijn: Zuid-Limburg in MIRT regio Zuid agenderen en vroegtijdig signaleren welke kansen en bedreigingen er op lange termijn spelen.

### 1.4. Inhoud meerjarenprogramma

In voorliggende proeve van een meerjarenprogramma zijn de ambitie (het waarom), de scope (het wat), de governance (het hoe)

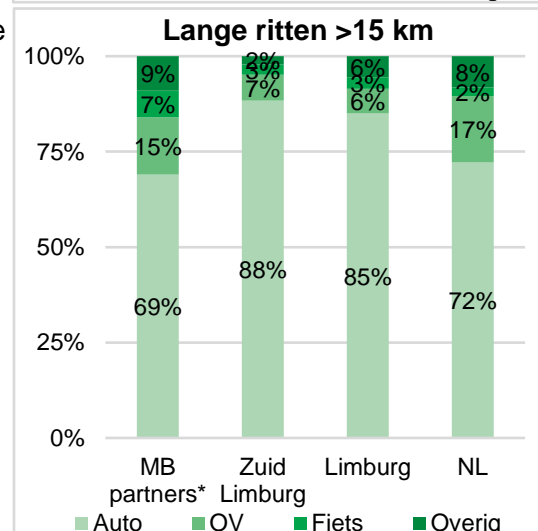
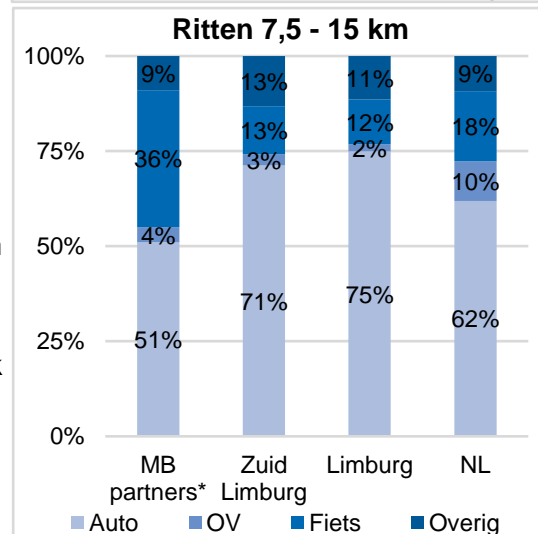
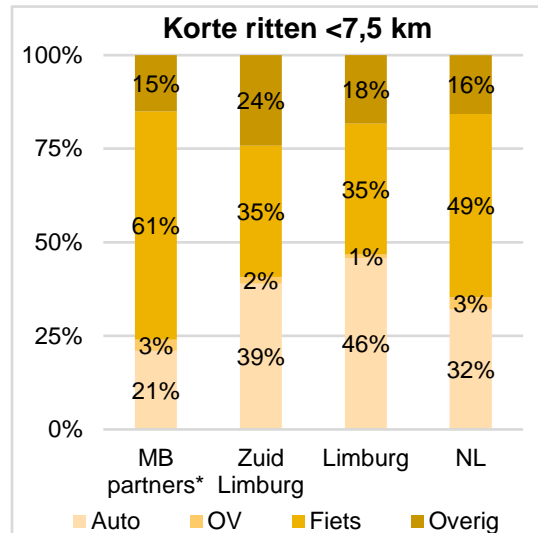
en de planning (het wanneer) uitgewerkt. Daarna wordt ingegaan op het maatregelenpakket dat wordt ingezet in de periode 2020-2022. De uitwerking in H.6 betreft een uitwerking op hoofdlijnen die na de zomer met codesign sessies, parallel aan het BO MIRT proces, verder wordt geconcretiseerd. Daarbij wordt opgemerkt dat het maatregelenpakket een adaptief karakter heeft; de uit te voeren maatregelen worden kortcyclisch bijgestuurd op basis van monitoring en evaluatie en de signalerings- en agenderingsfunctie van het programma kunnen aanleiding zijn voor herprioritering of uitbreiding van de activiteiten binnen de uitvoeringsperiode.

Figuur 5: modal split per afstandsklasse  
Bron: CBS data i.c.m. effectmeting MB

## 2. Ambitie (waarom)

### 2.1. Bereikbaarheid en doorstroming: beheersing groei automobiliteit

Bereikbaarheid en doorstroming blijven een nadrukkelijk aandachtspunt in Zuid-Limburg. De stedelijke bereikbaarheid staat onder druk, de bereikbaarheid van de westelijke Mijnstreek moet betrouwbaar zijn, de economische kerngebieden moeten goed bereikbaar en onderling verbonden zijn en de barrièrewerking van de landsgrenzen voor het mobiliteitssysteem en de functionele regio moeten geslecht worden. Een belangrijke oorzaak van deze aandachtspunten is het relatief hoge autogebruik in de regio (zie figuren). Bovendien heeft de verbeterde doorstroming op de internationale A2 corridor (dankzij de Koning Willem-Alexandertunnel) een aantrekkende werking op internationale stromen. Economische groei en de voorziene invoering van vrachtwagenheffing vergroten deze trend en zetten druk op de betrouwbare doorstroming op de A2 corridor van Eindhoven tot Maastricht. De primaire ambitie is daarom de groei van automobiliteit te beheersen en slimme en schone vervoerwijzen te stimuleren. Deze ambitie is vertaald naar een haalbare en meetbare doelstelling van 3.500 vermeden autoritten per dag van en naar de economische kerngebieden.





### **Hinderbeperking als continue aandachtspunt**

De hinderopgave van de A2 tunnel en Noorderbrug liggen achter ons, maar er zullen in de toekomst nieuwe hinderopgaven komen. In het verlengde van de bereikbaarheidsambitie is daarom de ambitie om de succesvolle opgebouwde structuur voor hinderbeperking te verankeren in het beleid en toe te passen waar en wanneer nodig. Hier wordt expliciet gezocht naar opschaling naar het niveau van Zuid-Nederland om de samenhang tussen regio's en de verschillende geplande en toekomstige hinderopgaven goed te bewaken. Het samenwerkingsverband tussen RWS Zuid Nederland, de provincies Brabant en Limburg en ProRail heeft opdracht gekregen om te komen tot een integrale hinderaanpak. Met de opgebouwde kennis en netwerken wordt hier vanuit Zuid-Limburg een actieve bijdrage aan geleverd. Op het moment van nieuwe hinderopgaven met bijbehorende minder hinder budgetten, zorgt deze verankering voor efficiënte inzet van deze middelen.

### **2.2. Duurzame mobiliteit: CO2-reductie, energiebesparing en leefbare steden**

Dit is een ambitie die goed te combineren is met de bereikbaarheidsambitie. Op landelijk niveau is het klimaatakkoord in de maak waarmee Nederland haar verantwoordelijkheid neemt in het beperken van de opwarming van de aarde. Ook op decentraal niveau is er een forse ambitie om bij te dragen aan het oplossen van dit probleem. Zo heeft de stadsregio Parkstad zich tot doel gesteld om in 2040 een energie neutrale regio te zijn, waarbij mobiliteit een bijdrage levert. De partners onderschrijven de ambitie om via het voorliggende meerjarenprogramma een evenredige bijdrage te leveren aan de landelijke doelstelling. Diezelfde maatregelen dragen bij aan de leefbaarheid van de grote steden in Zuid-Limburg: schonere lucht, minder geluidsoverlast en minder auto's in de openbare ruimte. Met de verdere uitwerking van dit programma is een concrete ambitie van 10 kiloton CO2-reductie in 2022 ten opzichte van 2018 haalbaar. Het accent van de aanpak ligt op het stimuleren van slimme, gezonde en schone mobiliteit, de energietransitie en het verbeteren van de leefbaarheid van de stedelijke centra en het landelijk gebied .

### **2.3. Vitaliteit in woon- en werkverkeer**

Vitale inwoners en werknemers zijn van groot belang voor de regio. Het ziekteverzuim in Limburg ligt 20% boven het landelijke gemiddelde. De levensverwachting van inwoners in Zuid- Limburg bij geboorte is 80,8 jaar, terwijl het gemiddelde in Nederland 81,5 is. Meer bewegen (fietsen/lopen) zorgt voor betere gezondheid. Het meerjarenprogramma stimuleert actieve mobiliteit en draagt zo direct bij aan de gezondheid van de deelnemers. Ook deze ambitie is goed te combineren met de bereikbaarheidsopgave en wordt daarom integraal meegenomen in het meerjarenprogramma. Een concrete vertaling naar een beoogd resultaat kon nog niet worden gemaakt. Wel is geconstateerd dat het thema vitaliteit herhaaldelijk werd ingebracht door (private) convenantpartners als een van hun bedrijfsdoelstellingen.

## 2.4. Structurele samenwerking voor lange termijn

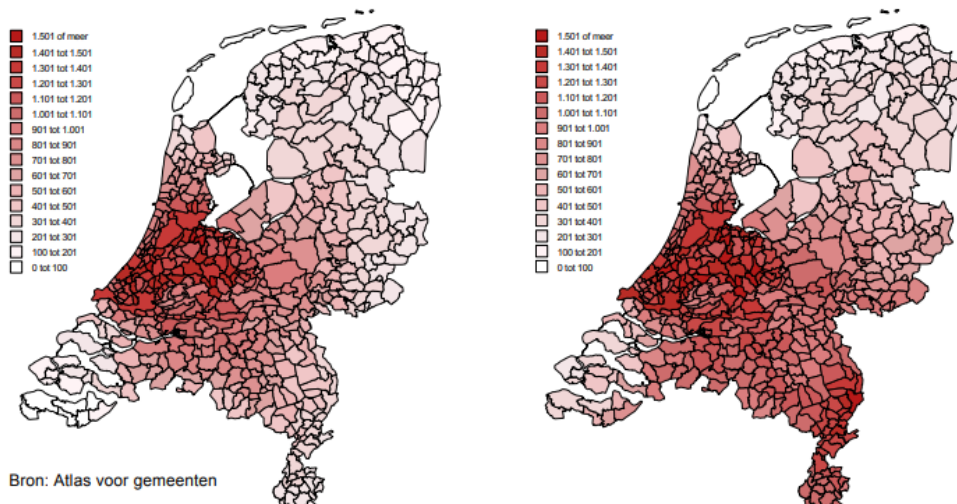
Een ander soort ambitie die door de partners is uitgesproken is het organiseren van structurele nieuwe manier van werken. De eerdere opgaven blijven voor de overzienbare toekomst relevant en raken bovendien andere opgaven zoals het klimaatakkoord en het provinciale vestigingsklimaat in de Euregio. Om die opgaven effectief en in samenhang op te pakken, is een structurele samenwerking nodig. We gaan voortvarend aan de slag, houden oog voor de bredere (MIRT) werkagenda en zetten jaarlijks nieuwe stappen (op inhoud én samenwerking/governance). Deze ambitie heeft enerzijds betrekking op het beantwoorden van de vragen rondom de governance (zie verderop in deze proeve) en anderzijds op het borgen van de aanpak van de publiek-private samenwerking en de kennis en ervaring die daarmee worden opgedaan bij de medewerkers van de moederorganisaties. Ten slotte zal deze ambitie ook de slagkracht van de uitvoeringsorganisatie vergroten. In de huidige situatie gaat veel energie zitten in de jaarlijkse besluitvormingscyclus.

Bij de structurele samenwerking hoort ook de vraag welke inhoudelijke ambities en samenwerkingsverbanden er nog meer zijn en hoe die zich verhouden tot de governance vraagstukken rondom dit en andere thema's zoals verkeersveiligheid. Uitgangspunt voor de lange termijn is ook zoveel mogelijk ontschotten van de mobiliteitsvraagstukken en integreren via het leggen van horizontale verbindingen met andere beleidsterreinen (energie transitie, economische ontwikkeling (ESZL), Gezondheidsakkoord, MEA/LEA etc. Met name de private partijen geven aan graag zoveel mogelijk integraal te opereren met één eigenstandige overheidsentiteit. Bij het vormgeven van de onderwerpelijke structurele samenwerking voor de lange termijn en bereikbaarheid van resultaten op korte termijn is essentieel ook de samenwerking op grensoverschrijdende bereikbaarheid nadrukkelijk op de zoeken. De pilot MaaS (Mobility as a Service) is hier een sprekend voorbeeld van. De ambitie is in dit kader om de samenwerking met stadsregio's over de grenzen aan te halen.

**Figuur 6: agglomeratie Zuid-Limburg met en zonder buitenland**

Kaart 1: Bereikbaarheid van banen vanuit de gemeente, banen in het buitenland tellen **niet** mee.

Kaart 2: Bereikbaarheid van banen vanuit de gemeente, banen in het buitenland tellen **wel** mee.



## 2.5. Verkeersveiligheid

Eveneens een ambitie van dit meerjarenprogramma is om via de diverse publiek-private samenwerkingsverbanden een concrete bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Na decennia van dalende cijfers, stagneert het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Het verkeer verandert. Het wordt met name in de stad steeds drukker op de fietspaden. Er zijn nieuwe (stillere) voertuigen. Er zit steeds meer techniek in de auto, waar we mee moeten leren omgaan. Er is meer afleiding door social media, en mensen blijven op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer.

De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen. Veel maatregelen uit dit programma hebben een link met verkeersveiligheid. Denk aan het project Band op Spanning, de werkgeversaanpak waarmee invloed op forenzen uitgeoefend kan worden om bijvoorbeeld niet onderweg te telefoneren, de rol van het programma bij de aanleg van snelle fietsroutes met minder gelijkvloers kruisende stromen en meer ruimte voor snelheidsverschillen op het fietspad en het stimuleren van (goed) gebruik van diensten zoals MaaS en ADAS. In overleg met de regionale samenwerking verkeersveiligheid (ROVL) en in het verlengde van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (dec 2018) wordt deze ambitie de komende jaren verder uitgewerkt. Hierbij staat de werkgeversaanpak centraal waarin een menukaart<sup>1</sup> wordt ontwikkeld voor werkgevers om verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Een belangrijke pijler daarbij is het aansluiten bij de MONO campagne van het Ministerie van IenW.

Figuur 7: kernelementen SVP 2030 die leidend zijn voor dit programma

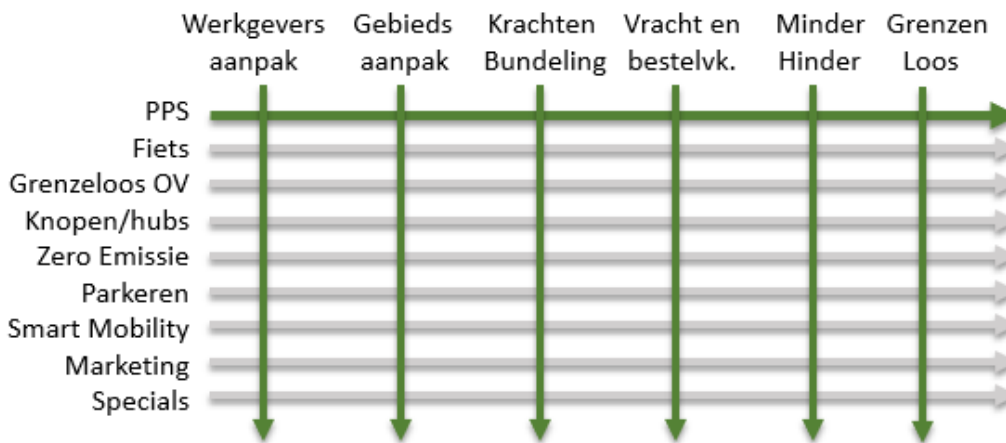


<sup>1</sup> Op basis van de maatregelen die zijn uitgewerkt in de menukaart van ROV Zuid Holland. Zie: [https://maakeenpuntvannul.nl/files/Bedrijvenpagina/Menukaart\\_Verkeersveiligheid.pdf](https://maakeenpuntvannul.nl/files/Bedrijvenpagina/Menukaart_Verkeersveiligheid.pdf)

### 3. Scope (wat)

De essentie van dit meerjarenprogramma is het verankeren en uitbreiden van de publiek-private samenwerking in Zuid-Limburg om innovatie en gedragsverandering te bewerkstelligen bij stakeholders en eindgebruikers. Samen beheersen we de groei van de automobilititeit en stimuleren we slimme en duurzame alternatieven. Onderstaande figuur toont aan om welke publiek-private netwerken het gaat. In ieder netwerk wordt globaal dezelfde succesformule toegepast: gezamenlijk ambities bepalen, op maat gemaakte oplossingsrichtingen toepassen, partijen verbinden en waar nodig op weg helpen en nauwkeurig monitoren en evalueren om waar nodig adaptief bij te sturen. Voor het opbouwen en in stand houden van deze netwerken zijn meerjarenafspraken essentieel omdat publieke en private partners langdurig commitment moeten geven voor de samenwerking en de gedeelde ambities.

*Figuur 8: schematische weergave scope programma*



Hierna worden de verschillende PPS netwerken van waaruit wordt gewerkt (de kolommen) kort benoemd. De projecten die in dit programma worden uitgevoerd zijn uitgewerkt via de rijen van de matrix en komen terug in hoofdstuk 6.

#### 3.1. Partners generiek

*Figuur 9: huidige partners*

Inmiddels zijn ruim 300 partners verbonden aan de onderwerpelijke aanpak. Dit partnership is in de loop der jaren opgebouwd vanuit met name de thematiek 'Hinder'. Cruciaal is het commitment vast te houden en te gebruiken om de onder hoofdstuk 2 geformuleerde bredere ambitie tot stand te brengen. Momenteel loopt een aanvullend onderzoek om de stakeholderanalyse te actualiseren en te verdiepen, zodat er meer inzicht wordt verkregen in o.a. de private investeringen die worden losgemaakt via de samenwerking met het programmabureau van Zuid-Limburg Bereikbaar.



### **3.2. PPS Werkgeversaanpak**

Dit is het netwerk van momenteel 40 grote werkgevers uit Zuid-Limburg met 49.000 werknemers<sup>2</sup> die zich bij het programmabureau hebben aangesloten met als doel het autogebruik te verminderen via stimuleringsmaatregelen, innovatie en structureel ander bedrijfsbeleid. Er wordt gewerkt aan een koppeling met het landelijk netwerk Anders Reizen. De lijst convenantpartners bevat toonaangevende bedrijven zoals Vodafone/Ziggo, Enexis, Maastricht UMC+, de Chemelot Campus, Mercedes-Benz CAC (Customer Assistance Center) en Zuyderland. De ambitie is om dit netwerk te laten groeien tot 100 partners in 2022.

#### ***Klimaatakkoord en wetgeving CO2 norm***

De komende jaren komt het accent van de werkgeversaanpak steeds meer te liggen op het reduceren van CO2 uitstoot en het adviseren van werkgevers ten aanzien van het stimuleren van slimme, duurzame en veilige mobiliteit in het algemeen en het benutten van nieuwe (fiscale en innovatieve) mogelijkheden in het bijzonder (denk aan leasefiets en MaaS). Hiermee bereiden wij werkgevers in Zuid-Limburg voor op de in 2022 komende wetgeving inzake CO2 reductie (waarvoor de voorbereidingen momenteel landelijk in volle gang zijn). CO2 reductie is in december 2018 al in het nieuwe convenant opgenomen dat de bedrijven hebben getekend.

#### ***Samenwerking Anders Reizen en andere regio's***

Verder gaat Zuid-Limburg nog meer dan in voorgaande jaren de samenwerking opzoeken met andere regio's en het platform Anders Reizen om grote bedrijven met meerdere vestigingen in Nederland nog beter te kunnen bedienen en stimuleren.

#### ***Oog voor de markt voor mobiliteitsdiensten***

De markt voor mobiliteitsdiensten is de afgelopen jaren in een stroomversnelling geraakt. Dit betekent dat de rol van Zuid-Limburg Bereikbaar gaat veranderen in de komende periode. Marktpartijen hebben steeds betere producten en diensten beschikbaar voor bedrijven om hun mobiliteitsbeleid mee vorm te geven. De door Zuid-Limburg Bereikbaar ingekochte probeerpools worden daarom uit gefaseerd. In plaats daarvan zal Zuid-Limburg Bereikbaar een verbindende rol gaan spelen tussen markt en overheid. Dit is al gedaan bij het fietsbeloningsprogramma (dat niet meer door ZLB wordt ingekocht); na afloop van de huidige contracten in 2020 zal dit ook gedaan worden voor de probeerpools e-bikes en de probeerpools e-cars.

De overheden (provincie, gemeenten, Rijk) maken de inzet van de werkgeversbenadering mogelijk. Het team van Zuid-Limburg Bereikbaar bestaat uit ambtenaren van moederorganisaties en onafhankelijke adviseurs. De mobiliteitsmakelaars hebben de contacten met de bedrijven. Zij worden ondersteund op het gebied van inhoud en communicatie door onafhankelijke specialisten die verantwoordelijk zijn voor de producten en diensten die per thema worden aangeboden.

---

<sup>2</sup> Dat is 19% van alle 262.000 werknemersbanen in de regio Zuid-Limburg (bron: CBS 2017).

*Figuur 10: presentatie tussenresultaten tijdens CEO meeting*



### ***Fietsmissie 2020***

Het Ministerie van IenW werkt aan het doel om deze kabinetsperiode 200.000 meer mensen op de fiets naar het werk te krijgen. IenW wil deze ambitie uitrollen bij andere werkgevers en sectoren onder de communicatieaanpak 'Fietsmissie 2020'. De Staatssecretaris nodigt alle werkgevers in Nederland uit om zich actief in te spannen voor 'Fietsmissie 2020: iedere organisatie zorgt ervoor dat er in 2020 minimaal 10% meer medewerkers voor de fiets kiezen als vervoermiddel naar het werk (minimaal 1 keer per week). De werkgeversaanpak van Zuid-Limburg Bereikbaar zet zich in om de aangesloten bedrijven te informeren, activeren en verbinden om de fietsmissie in Zuid Limburg een succes te maken. Ook wordt op dit punt aanvullende M&E opgezet om de behaalde resultaten op passende wijze te delen met het Ministerie.

### ***Werkgevers en verkeersveiligheid***

De Staatssecretaris heeft werkgevers opgeroepen na te denken over hun rol bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Denk aan het verbieden van telefoneren in de auto en het stimuleren van veilig fietsen. Via de werkgeversaanpak worden de mogelijkheden verkend om in 2020 werkgevers te activeren op dit thema. Het programma ontwikkelt een menukaart<sup>3</sup> verkeersveiligheidsmaatregelen en stimuleert werkgevers om zich aan te sluiten bij verkeersveiligheidsnetwerken.

### **3.3. PPS Gebiedsaanpak**

Dit betreft het vormen van coalities in economische kerngebieden om PPS te versterken, moeilijke dossiers los te trekken en concrete resultaten te halen op korte termijn. Voorbeelden zijn Maastricht Binnenstad, Heerlen Binnenstad, Randwyck en de Chemelot Campus / VDL in de regio Sittard.

<sup>3</sup> Op basis van het goede voorbeeld van ROV Zuid Holland. Zie: [https://maakeenpuntvannul.nl/files/Bedrijvenpagina/Menukaart\\_Verkeersveiligheid.pdf](https://maakeenpuntvannul.nl/files/Bedrijvenpagina/Menukaart_Verkeersveiligheid.pdf)

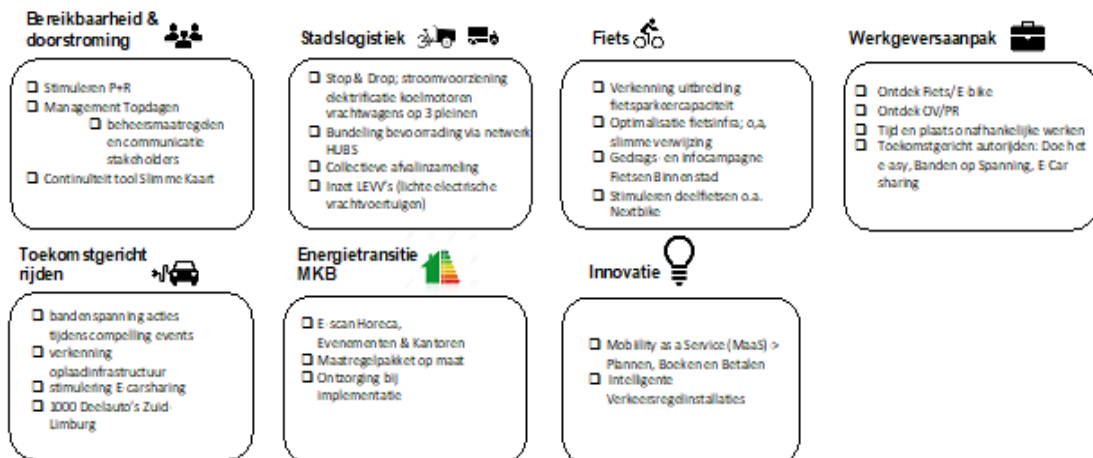
De eerste gebiedsaanpak die in 2019 is gestart is Binnenstad Maastricht. In deze gebiedsaanpak worden ambities van alle stakeholders gekoppeld aan het eindbeeld van een emissieloze stad. De gemeenteraad van Maastricht heeft hierover recentelijk twee moties aangenomen, te weten (1) vervolg verkenning milieuzone binnenstad met camera's in plaats van vignettes en (2) uitwerken van overige kansrijke oplossingsrichtingen voor leefbaarheids- en veiligheidsproblematiek in de stad. Reeds aangesloten partners zijn o.a. ondernemersverenigingen VOC en Ondernemend Wyck, Mecc Maastricht, Maastricht Marketing en Centrummanagement Maastricht vertegenwoordigd o.a. Koninklijke Horeca Nederland afdeling Maastricht & Heuvelland, Samenwerkende hotels Maastricht, Vereniging Eigenaren Binnenstad, Les Tables, Maastricht Culinair, Jeker- en Sphinxkwartier,

Figuur 11: Locatiebezoek Markt Maastricht met ondernemers, toeleveranciers, bewoners en gemeente.



Bij elke gebiedsaanpak wordt een checklist gebruikt van onderwerpen die tot de scope behoren (zie figuur).

Figuur 12 Checklist gebiedsaanpak in Zuid Limburg



### 3.4. PPS Krachtenbundeling Smart Mobility

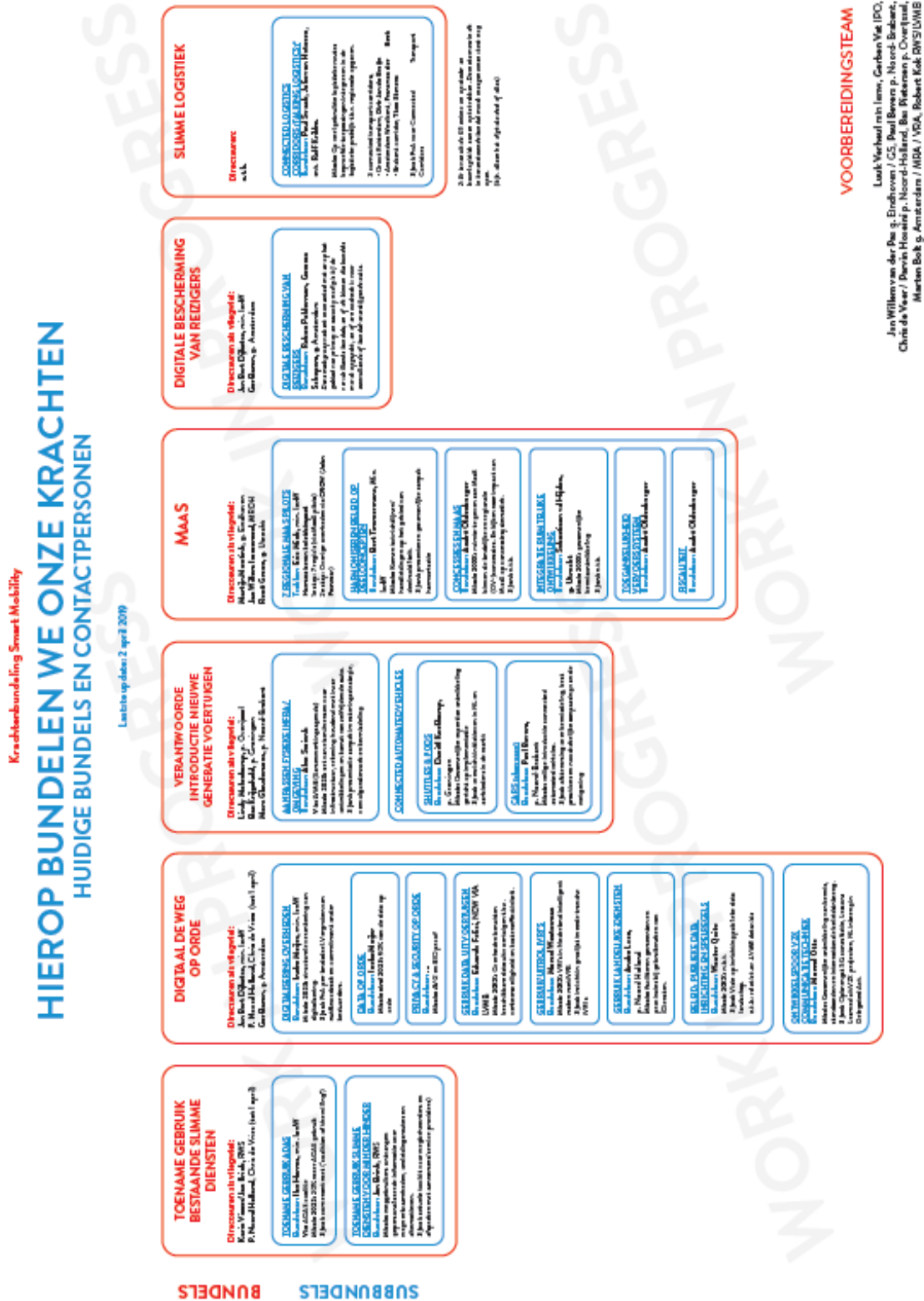
Dit netwerk omvat de thema's van Digitalisering overheden, iVRI's iDiensten, Mobility as a Service en de vorming van een landelijke Human Capital Agenda. Figuur 13 toont een overzicht van de beoogde bundels, welke allemaal terugkomen in H.6. Dit PPS netwerk dient nadere uitwerking in samenwerking met de partners. De digitaliseringsopgave is binnen dit kader elementair voor de overige bundels. Voor de krachtenbundeling is de benoemde meerjarenscope essentieel voor het realiseren van de ambities in alle bundels.

*Figuur 13: MaaS dienst Euregio is in ontwikkeling i.s.m. Rijk en 6 andere regio's*





Figuur 14 onderdelen krachtenbundeling Smart Mobility



### 3.5. PPS (stads)logistiek

Dit betreft het netwerk aan logistieke partners in de regio met als doel om samen werkprocessen en logistieke ketens in stad en regio te ontwikkelen en te realiseren en de voorbereidingen te treffen voor Zero Emissie Zones Stadslogistiek. Vanuit het kapitaal zijn ca. 53 logistieke partners reeds aangehaakt bij het programma, waaronder EPM, Servatius, Maasveste Berben Bouw, Gilissen en Gilissen Installatietechniek, Wessels VGO, Bouw en Renovatie, Rions Riooltechniek, Jansen Huybrechts, OTIS, LaudyBouw, Dolmans en koploper Houben Vastgoedsservice. De gesprekken met bedrijven op de Chemelot Campus en met VDL zijn ook opgestart.

De komende jaren wordt gewerkt aan het formaliseren van deze PPS in een convenantstructuur rondom de thema's (1) Zero Emissie zones Stadslogistiek in Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen, (2) lading bundelen, (3) vergroenen wagenpark, (4) efficiënt bestelverkeer, (5) CO2 prestatieladder, (6) Maatwerk hogere efficiëntie/minder kilometers. Sinds 2019 worden afspraken met private partijen vastgelegd in convenanten waarbij de private partijen zich committeren aan zero emissie (stads)logistiek en op korte termijn al maatregelen nemen om hun verplaatsingen te vergroenen en te verminderen.

*Figuur 15: slimme logistiek bij Houben Vastgoed*



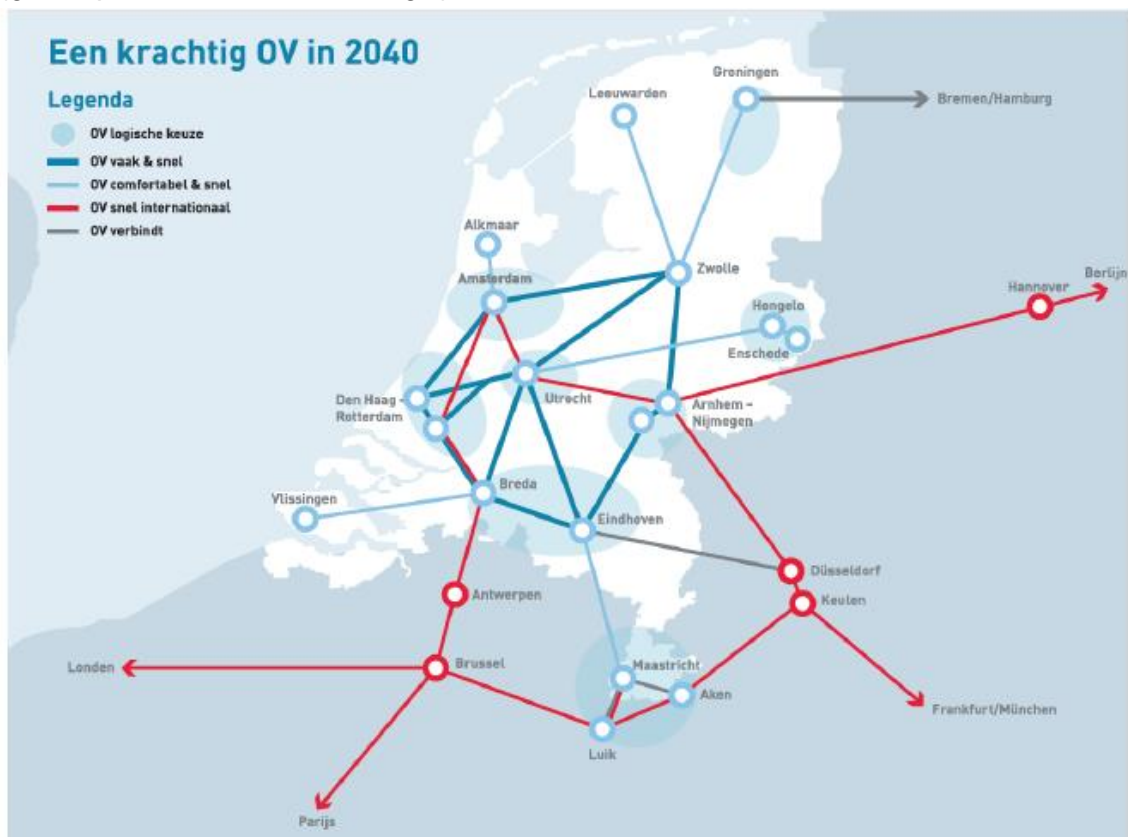
### 3.6. PPS Minder Hinder netwerk

Dit betreft het netwerk aan infrastructuurbeheerders, aannemers en overige stakeholders met als doel hinder door werkzaamheden en topdagen te beperken. Het thema van hinder blijft een aandachtspunt. De ambitie is om het Minder Hinder Netwerk op te schalen naar Zuid Nederlandse schaal. De oproep van RWS Zuid, de provincies Limburg en Brabant en ProRail om te komen tot een integrale hinderaanpak is hierbij leidend. De hinderaanpak is voor Zuid-Limburg relevant vanwege de invloed van grote werkzaamheden in Zuid Nederland (waaronder Brabant) op de bereikbaarheid van Zuid-Limburg. Met name de versnelling van de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide is daarbij een belangrijk aandachtspunt voor de regio. Daarnaast is in dit kader ook tunnelmanagement op landsdeelniveau (of hoger) relevant.

### 3.7. PPS Euregionale samenwerken

Limburg ambieert een grenzeloos mobiliteitssysteem om de provincie in Euregionaal agglomeratieverband optimaal te laten functioneren. Dat vergt veel investeringen op korte, middellange en lange termijn, ten aanzien van infrastructuur, dienstverlening, interoperabiliteit, tarieven en ticketing en gedragsbeïnvloeding. Voor het uitvoeren van korte termijn maatregelen en het signaleren en agenderen van kansen en risico's is een Euregionale publiek-private samenwerking nodig. Denk bijvoorbeeld aan de implementatie van de MaaS pilot (zie H.6) waarbij Duitse en Belgische overheden en vervoerders een actieve rol moeten gaan spelen. Andere voorbeelden zijn het agenderen en promoten van de Tram naar Hasselt en de drielandentrein Liège – Maastricht – Heerlen – Aachen, het verbinden van de Euregionale campussen RHTV, Hasselt, Luik en Aachen, het onderzoek naar station Maastricht Centraal van kopstation naar internationaal knooppunt, het grensoverschrijdende fietsnetwerk, de interoperabiliteit van deelmobiliteitsdiensten in de Euregio en de functie van Maastricht Aachen Airport in de grensoverschrijdende mobiliteit (ook in relatie tot internationale treinverbindingen en de CO2 footprint van internationale mobiliteit).

*Figuur 17: OV Visie 2040 met Euregionale en verdere internationale oriëntatie (gecomplementeerd door de regio)*



## 4. Governance (hoe)

### 4.1. Uitgangspunten voor hedendaagse manier van regionaal samenwerken

Een publiek-private samenwerking op regionale schaal betekent dat alle publieke en private partijen vanuit hun gedeelde en individuele visies een gezamenlijk beeld van de opgaven en ideeën over wat er nodig is op korte, middellange en lange termijn een opdracht verlenen aan het samenwerkingsverband om een programma uit te voeren en waar mogelijk te ontschotten en te verbinden. Dit programma beoogt daarom zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor een gezamenlijke aanpak en een bijdrage te leveren aan het solidariteitsdenken in de regio. Het gaat om de uitvoering van een meerjarenprogramma voor vier jaar gebaseerd op samenwerking, innovatie en gedragsverandering. Het programma levert concrete, meetbare resultaten en legt verantwoording af aan de bestuurders van de financierende moederorganisaties. Het programma is uitvoerend en complementair aan de beleidsmatige en visievormende samenwerkingsstructuren in de regio en werkt aan thema's waar regionale publiek-private samenwerking meerwaarde heeft boven uitvoering door de organisaties.

### 4.2. Doorontwikkeling governance

Belangrijk is dat de samenwerking niet (meer) ad hoc georganiseerd wordt, maar structureel verankerd wordt in de regio. De ambitie is om vanuit bestaande structuren te werken aan een betere verknoping van visievorming en uitvoering op de verschillende schaalniveaus. Uit onderzoek bleek dat gezamenlijke regie en uitvoering het voorkeursscenario is (zie figuur). Dit betekent dat de provincie, de lokale overheden en het bedrijfsleven samen het mobiliteitsplan actueel houden en samen op basis van cofinanciering de uitvoering ter hand nemen met nadruk op betrokkenheid, draagvlak, commitment en gezamenlijk eigenaarschap. De uitvoering van voorliggend meerjarenprogramma 'Slimme en Duurzame Mobiliteit' zal komende jaren worden aangepast aan de provinciale samenwerkingsstructuur.

Figuur 18: opbrengst governance onderzoek provincie Limburg (2018)

## Scenario 3; Gezamenlijke regie en uitvoering

\* Twee regionale mobiliteitsoverleggen



\* Één provinciale mobiliteitsboard



Legenda:  
 P = Provincie  
 G = Gemeenten  
 O = Ondernemers  
 K = Kennisinstituten  
 R = Regio's  
 V = Vervoerder

#### 4.3. Eerste stappen

Om te komen tot een nieuwe, structurele samenwerkingsvorm wordt er parallel uitvoering gegeven aan vier sporen, te weten:

- (A) evaluatie en eventuele aanpassing van de aansturing (huidige Stuurgroep MB omvormen tot Zuid-Limburg Bereikbaar),
- (B) omvorming huidige uitvoeringsorganisatie MB tot Zuid-Limburg Bereikbaar met lokale inkleuring per stedelijke zone respectievelijk nog te bepalen gebieden binnen regio,
- (C) verdere uitwerking van dit meerjarenprogramma o.b.v. visies en uitvoeringsagenda's van moederorganisaties t.b.v. besluitvorming in het najaar en
- (D) uitwerking van de structurele kennisborging van het team bij de moederorganisaties o.a. door de inzet van eigen medewerkers in het uitvoeringsteam te versterken. Parallel aan deze proactieve stappen zal de uitvoeringsorganisatie op adaptieve wijze de verankering in de regio via de Mobiliteitsboard Limburg en het Regionale Mobiliteitsoverleg Zuid-Limburg vorm geven in samenwerking met de regionale partners (gemeenten, provincie en afvaardiging private partners). Elke moederorganisatie moet besluit en mandaat regelen.

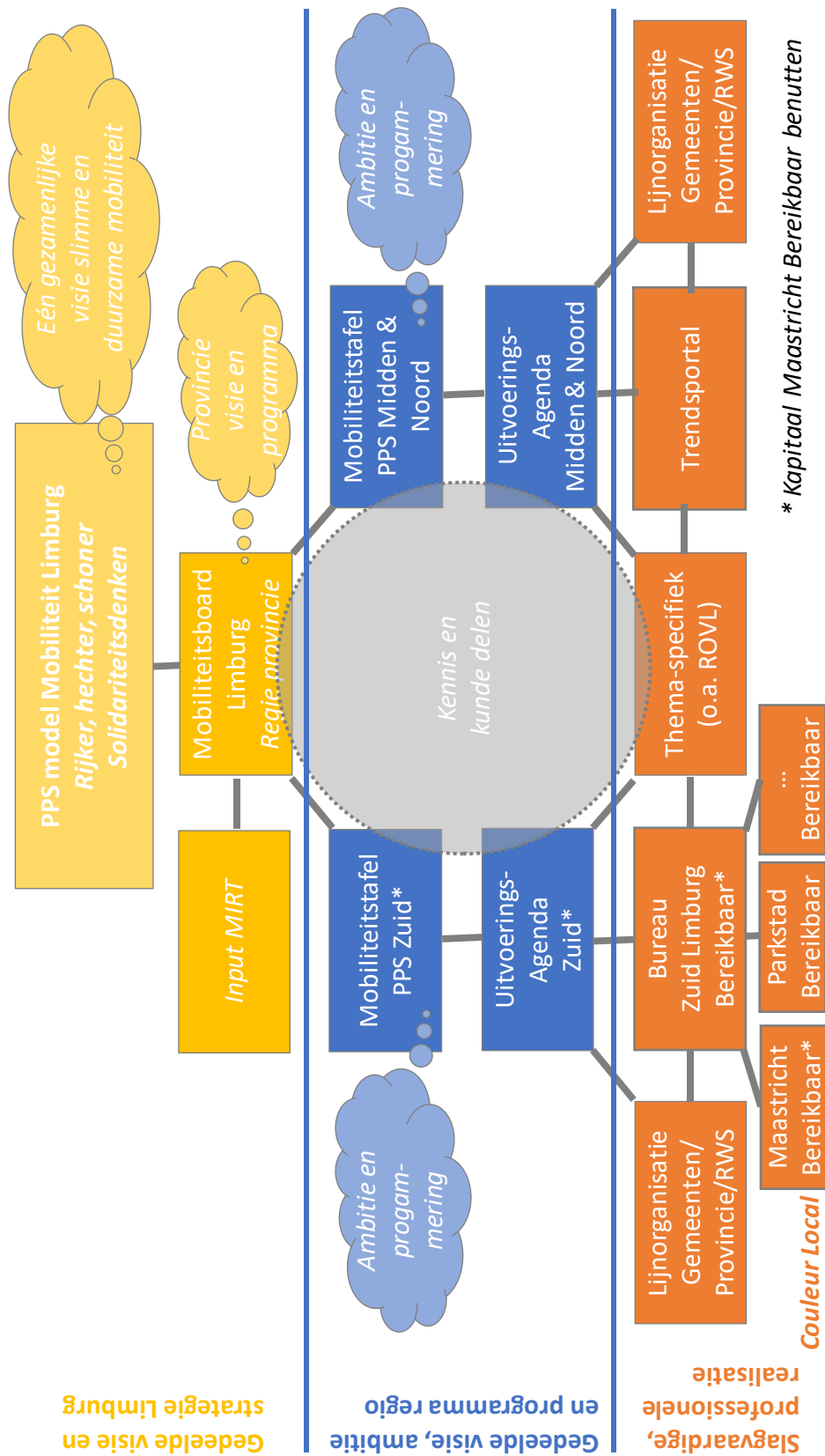
Daarbij worden waar nodig ook afspraken gemaakt over samenwerking met de andere gebieden in het MIRT Landsdeel Zuid Nederland (Midden en Noord-Limburg en Brabant). Deze gesprekken zijn gepland in Q4-2019 en Q1-2020 en de ambitie om meer samen te werken wordt vastgelegd in het BO MIRT najaar 2019.

#### 4.4. Schets mogelijke governance structuur

Er is tijdens de gezamenlijke brainstorm sessie en het kernteam gesproken over de governance structuur. Op basis van die informatie werkt het schrijfteam een overzicht uit van hoe de governance er ten aanzien van de PPS uit kan zien. Onderstaande figuur toont een schematische weergave van de mogelijke governance.

Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn dat Zuid-Limburg Bereikbaar naast de lijnorganisaties van de overheden en eventuele thematische samenwerkingen een uitvoeringsorganisatie is en dat de ambitie en beleid binnen de moederorganisaties worden uitgewerkt. Elke uitvoeringsorganisatie kan bijdragen aan de uitvoering van de ambitie en het geformuleerde beleid. Met betrekking tot de Board/Mobiliteitsberaad moet nog nader gedetailleerd worden hoe zij worden betrokken hierin.

Figuur 19: eerste aanzet governance PPS Zuid-Limburg binnen provinciale kaders

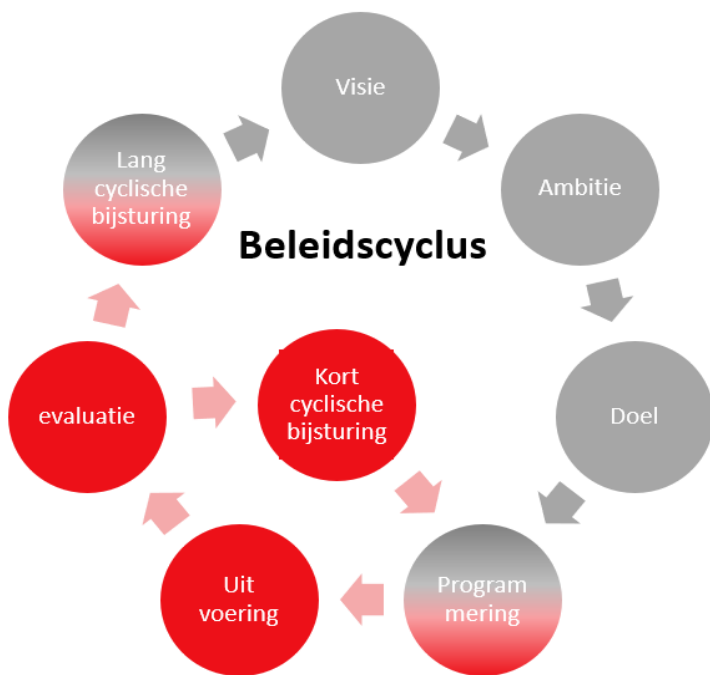




#### 4.5. Bijsturing programma

Vanuit de dynamische context (zie ook H.5) is het essentieel dat het Meerjarenprogramma Zuid-Limburg adaptief wordt vorm gegeven, zodat enerzijds geborgd is dat er concrete resultaten geboekt kunnen worden op korte termijn (cyclus van vierjaars-perioden met de daarvan afgeleide jaarplannen), en anderzijds de koers gewijzigd kan worden als de context (beleidsvisies mobiliteit, trends) daarom vragen. Het in stand houden en uitbreiden van de benoemde PPS netwerken en het experimenteren met innovatieve maatregelen is de basis waarop regionale samenwerking vorm gegeven wordt.

*Figuur 20: rol van de uitvoeringsorganisatie*



In hoofdstuk 6 is een ambitieus aantal projecten gedefinieerd in vergelijking met het beoogde budget uit hoofdstuk 7. De oranje maatregelen hebben een hoog no regret karakter in relatie tot de in ontwikkeling zijnde beleidskaders en trends in de sector. de gele projecten zijn signalerend en agenderend van aard. Op hoofdlijnen ligt de prioriteit bij de uitvoering van de oranje projecten.

Daarnaast wordt de uitvoering aangestuurd vanuit de integrale stuurgroep (zie governance). Op basis van een integraal programma met een “schottenloos” budget prioriteert de stuurgroep de activiteiten en stuurt zij bij door projecten te intensiveren, stop te zetten of om te vormen. Dit doet zij op basis van een uitgebreide structuur van Monitoring en Evaluatie, die op project- cluster en programmaniveau rapporteert. Ten slotte vraagt de aanpak ook inzet van de moederorganisaties. Waar mogelijk worden medewerkers van moederorganisaties ingezet in de projectteams van de diverse thema’s uit hoofdstuk 6. Specialisten worden op projectbasis ingehuurd om de capaciteit aan te vullen. De inzet van eigen medewerkers is meegewogen in de begroting van hoofdstuk 7.

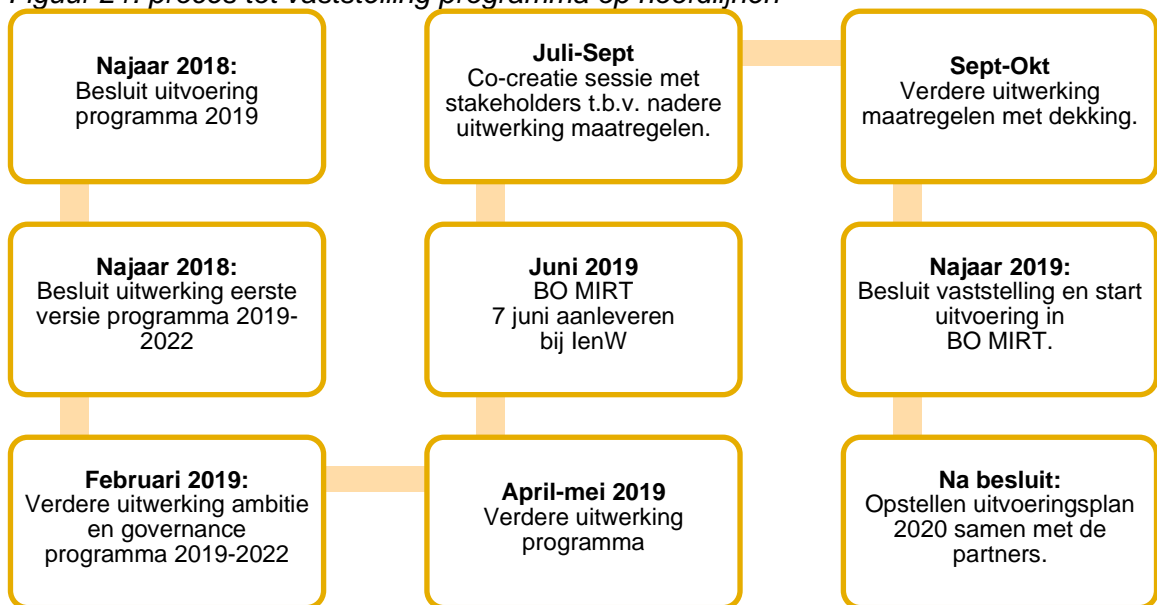


## 5. Planning (wanneer)

### 5.1. BO MIRT

Afspraken tussen Rijk en Provincie worden gemaakt in het Bestuurlijk Overleg Meerjaren Programma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT). De uitwerking en vaststelling van het Meerjarenprogramma Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022 is daarom gekoppeld aan deze overlegstructuur. Om te komen tot vaststelling van het programma in het najaar van 2019 worden onderstaande stappen gezet. De eerste versie van dit programma wordt geagendeerd in het BO MIRT. Dit voorstel is één van de voorlopers voor de nieuw op te zetten samenwerking tussen Rijk en regio's in het kader van de Werkagenda's Slimme en Duurzame Mobiliteit per regio of MIRT landsdeel.

*Figuur 21: proces tot vaststelling programma op hoofdlijnen*



### 5.2. Adaptiviteit in relatie tot belangrijke kader-stellende processen

Diverse moederorganisaties zijn bezig met het opstellen van nieuwe visies en beleid. Deze kaders zijn van toepassing op dit programma (zie ook hoofdstuk governance). De uitvoeringsorganisatie van dit programma is uitvoerend, signalerend en agenderend. Adaptiviteit in de programmering is noodzakelijk omdat de kaders vanuit het beleid van de moederorganisaties nog niet compleet zijn.

Bij het opstellen van dit programma en gedurende de uitvoering ervan wordt adaptief bijgestuurd op basis van de ontwikkelingen van (in ieder geval) de volgende kaders:

1. Ministerie van IenW, DG Mobiliteit en gebieden: werkagenda's Slimme en Duurzame Mobiliteit, met op dit moment de focusgebieden fiets, smart mobility / krachtenbundeling, elektrificatie, logistiek en de werkgeversaanpak.
2. Ons allen: (ontwerp) klimaatakkoord. In beeld brengen wat in de regio al speelt, wat nog moet worden opgepakt en waar de prioriteit ligt. Mede hiervoor is de co-creatie in september georganiseerd.

3. Mobiliteitsplan Limburg<sup>4</sup> “Slim op weg naar morgen”: gebiedsgerichte, grenzeloze programma-aanpak Mobiliteit met gezamenlijke regie en uitvoering. Per regio wordt met de regionale stakeholders de opgave bepaald ten aanzien van: bereikbare steden, vitaal platteland, bereikbare economische clusters, concurrerende logistieke sector en grenzeloze vrijetijdseconomie. Met Gebiedsvisie Westelijke Mijnstreek als eerste uitwerking en prioritair gebied.
4. Concept Mobiliteitsvisie Maastricht 2040 “Ruimte voor Verbinden”: bouwsteen van omgevingsvisie Maastricht met als opgaven verbeteren van de bereikbaarheid in het belang van de bezoekerstad, agglomeratiekracht en connectiviteit, verbeteren van de gezondheid en leefbaarheid van haar inwoners, reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot ten behoeve van klimaatdoelstellingen en garanderen van inclusieve mobiliteit door verbeteren toegankelijkheid en verkeersveiligheid.
5. PvA Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg: Samenhangende visie op steden en Heuvelland. Proces is opgestart in mei 2019. Ambities en doelen worden medio juni 2020 verwacht.
6. Parkstad: de regio heeft zich met de ondertekening van PALET tot doel gesteld om in 2040 een energie neutrale regio te zijn. Op het gebied van mobiliteit zijn concrete doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de energiebesparing. Deze doelstellingen dienen te worden vertaald in een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren (Sustainable Urban Mobility Plan) waarbij zoveel mogelijk aangesloten wordt bij de activiteiten van Zuid-Limburg Bereikbaar.
7. Mobiliteitsvisie Heerlen: De gemeente Heerlen werkt op het gebied van mobiliteit aan het realiseren van een groene en gezonde stad. De komende jaren zet zij in op vier strategieën: 1) het stimuleren van bewustwording en gebruik van gezonde en duurzame mobiliteit, 2) het verbeteren van de verkeersveiligheid, 3) het verbeteren van de leefbaarheid en 4) het optimaliseren van de duurzame netwerken. Momenteel wordt een uitvoeringsprogramma uitgewerkt waarbij inhoudelijke aansluiting wordt gezocht bij de activiteiten van Zuid-Limburg Bereikbaar.
8. Mobiliteitsvisie Sittard-Geleen: nog verder aan te vullen.
9. Vertegenwoordiging beleid kleine gemeenten Zuid-Limburg: nog niet belegd.
10. Integrale Minder Hinder Aanpak Zuid Nederland: in ontwikkeling in opdracht van Rijkswaterstaat Zuid, Provincies Brabant en Limburg en ProRail.

### **5.3. Adaptiviteit in relatie tot ontwikkelingen in de sector**

De komende decennia zal de mobiliteit wereldwijd substantieel toenemen. Nederland is hierop geen uitzondering: de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid zullen nog meer onder druk komen te staan. Deze problemen kunnen niet met alleen traditionele oplossingen worden aangepakt. De hoop is gevestigd op toekomstige innovaties als zelfrijdende auto's, vraaggestuurd transport en schone vervoerswijzen. Deze innovaties kunnen toekomstige transportproblemen reduceren. Het punt is alleen dat zowel de uitdagingen als de mogelijke oplossingen zo nieuw en anders zijn, dat de onzekerheden erg groot worden. Dit vraagt om adaptief beleid. Dit programma is

---

<sup>4</sup> Het is mogelijk dat n.a.v. de recente Provinciale Statenverkiezingen accenten worden ge- of verlegd in de prioritering binnen het Mobiliteitsplan. Hierover is meer duidelijk wanneer de coalitievorming afgerond is en het coalitieprogramma bekend wordt (medio najaar 2019).

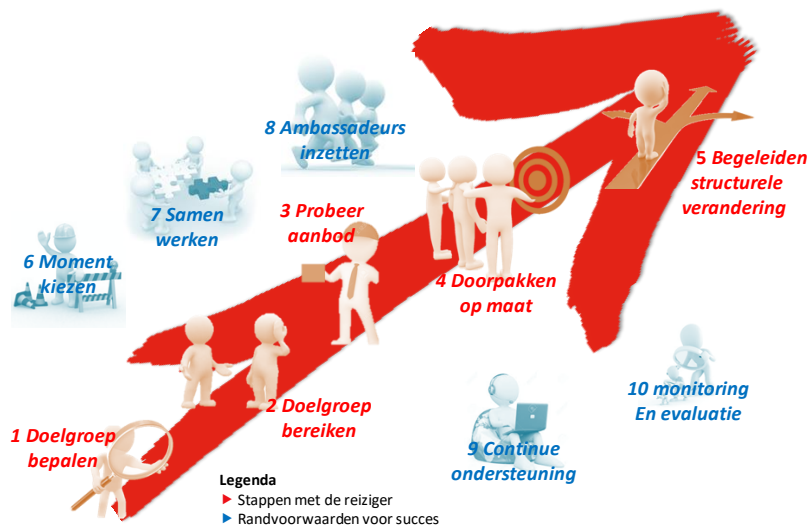
adaptief in de uitvoering en signaleert en agendeert vroegtijdig kansen en risico's vanuit de PPS constructies t.b.v. beleidsvorming (langcyclisch) en bijsturing van de uitvoering (kortcyclisch).

## 6. Maatregelenpakket 2019-2022

### 6.1. Uitgangspunten

De maatregelen die binnen de verschillende PPS netwerken worden ingezet zijn (A) uitvoerend, (B) signalerend of (C) agenderend. Uitvoeringsmaatregelen zijn bedoeld als vliegwiel om concrete resultaten te halen binnen vier jaar en een bredere ontwikkeling in gang te zetten. Signalerende en agenderende projecten zijn bedoeld om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange termijn. Alle uitvoeringsmaatregelen worden ontwikkeld volgens het 10 stappenplan voor structurele gedragsbeïnvloeding (zie figuur). De filosofie is dat gedragsverandering bij doelgroepen en bij stakeholders zoals werkgevers gebaseerd moet zijn op intrinsieke motivatie. Die verschilt per persoon, doelgroep en bedrijf. Om hen op weg te helpen worden aanjaagprojecten opgezet als probeerervaring. Doelgroepen en bedrijven worden daarnaast ondersteund bij en gestimuleerd tot het nemen van structurele maatregelen. Hier staan zij voor open nadat zij ervaren hebben dat de gedragsverandering aansluit bij intrinsieke motieven. Met deze aanpak wordt het beschikbare budget efficiënt ingezet om zoveel mogelijk mensen te bereiken, en worden zoveel mogelijk partijen in beweging gebracht om zelf te investeren in de transitie naar slimme en duurzame mobiliteit.

Figuur 22: 10 stappenplan voor structurele gedragsverandering



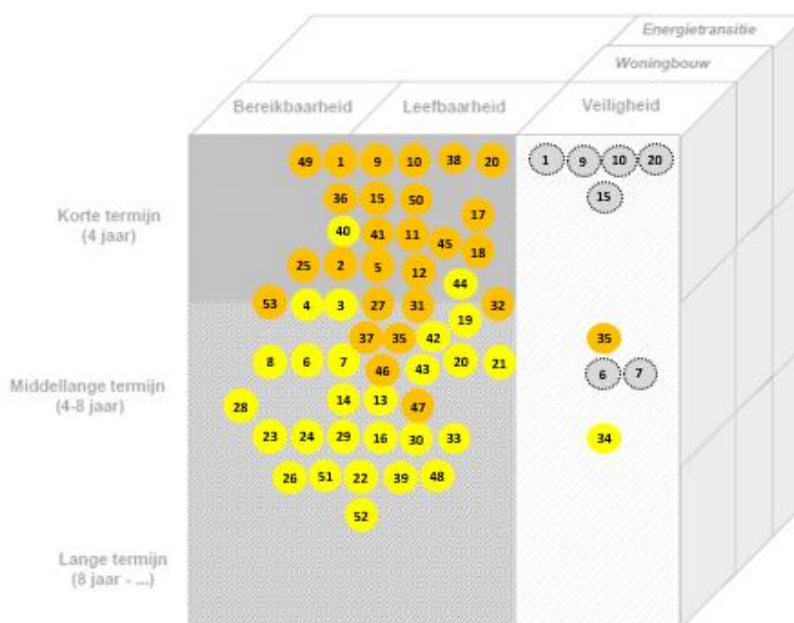
**Voorbeelden van aanjaagprojecten:**

- Scans uitvoeren bij bedrijven die aansluiten op de ambitie van die bedrijven (mobiliteitsscans met CO2 berekeningen, arbeidsvoorwaardenscan, vitaliteitsscan.
- Marktgestuurde probeerpool e-bikes of e-cars bij werkgevers beschikbaar stellen die forenzen de voordelen laat ervaren en werkgevers aan het denken zet over regelingen en faciliteiten.
- Logistiek advies en aanjaagsubsidie om bijvoorbeeld een bouwbedrijf te stimuleren werkprocessen te digitaliseren en wagenparken te vergroenen.
- Meebetalen aan een pilot om een aantal callcenter medewerkers thuis te laten werken met als doel dat het bedrijf het zelf opschaaft als het succesvol is.
- Probeerpool e-cargobikes voor last mile logistiek waarmee partijen kunnen uitproberen of de e-cargobike een goed alternatief is voor de bestelbus.
- Een MaaS dienstverlener een opstartsubsidie geven en hem helpen bij het werven van de eerste klanten in de regio met als doel opschaling en zelfstandige businesscase.

**6.2. Koppeling met werkagenda lenW**

De projecten die in de volgende paragrafen worden benoemd zijn te plaatsen binnen de werkagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit waaraan het Ministerie samen met de landsdelen invulling wil geven. Onderstaande figuur toont de focus van dit programma in relatie tot de kubus. De oranje projecten zijn uitvoeringsprojecten die binnen 4 jaar effect genereren en partners aanjagen om actief mee te doen. Gele projecten zijn signalerings- en agenderingsprojecten om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange termijn. De hieruit voort vloeiende investeringen kunnen binnen de termijn van dit programma adaptief worden belegd bij de uitvoeringsorganisatie (zie governance).

*Figuur 23: visualisering projecten Werkagenda Zuid-Limburg t.b.v. MIRT*



Bovenstaande categorisering van de projecten van dit programma is indicatief. Met name in de kolom verkeersveiligheid zal bij de nadere uitwerking worden gekeken welke projecten (ook) aan die ambities bijdragen en hoe die zo integraal mogelijk ingezet kunnen worden ten behoeve van de bijdrage aan alle ambities.

Hierna komen de thema's van het programma aan de orde waarin alle nummers in de figuur hierboven terugkomen. Elk project wordt toegelicht en gekoppeld aan een primair PPS netwerk; het netwerk waarvoor de maatregel wordt ingezet. In de kolom ook relevant voor staan de andere PPS netwerken waarin de maatregel ingezet kan worden. op deze wijze wordt de samenhang en kosteneffectiviteit van het programma geborgd omdat (A) gedane investeringen in maatregelen optimaal kunnen renderen en (B) het niet zo is dat elk netwerk het wiel opnieuw hoeft uit te vinden.

### **6.3. PPS netwerkopbouw**

De basis voor het meerjarenprogramma is het in stand houden en uitbouwen van de benoemde PPS netwerken. Dit zijn geen projecten en zich, maar bij het in stand houden en uitbouwen van die netwerken worden wel enkele belangrijke producten en diensten ingezet die in de begroting terugkomen. Het betreft het gratis aanbieden van mobiliteits- en vitaliteitsscans bij bedrijven om hun potentieel en ambitie te bepalen, advieswerkzaamheden op het vlak van tijd en plaatsafhankelijk werken, het organiseren en hosten van netwerkbijeenkomsten en CEO meetings, de jaarlijkse geclusterde effectmeting en personele inzet van mobiliteitsmakelaars in alle PPS netwerken.

### **6.4. Fiets**

Fiets is een cruciaal thema voor slimme en duurzame mobiliteit omdat het een goed alternatief is voor de auto op korte afstanden en een belangrijke schakel in de keten op middellange- en lange afstanden. Uit analyses blijkt (A) dat veel problemen worden veroorzaakt door autoverkeer dat korte ritten maakt en (B) dat fietsstimulering relatief snel aansluit bij intrinsieke motieven van de reiziger (gezondheid, kostenbesparing, tijdsbesparing). In Zuid-Limburg loopt het fietsgebruik nog fors achter op het landelijke gemiddelde. Er is nog een groot potentieel om meer modal shift van auto naar fiets (of keten) te realiseren. Daarom wordt in dit programma fors ingezet op fietsstimulering.

De regio is verder voornemens om actief samen te werken met het Ministerie van IenW om de fietsmissie 2020 uit te dragen. Enerzijds door de missie bij de partners en doelgroepen onder de aandacht te brengen en anderzijds door de signalen die vanuit het Ministerie komen over partijen in Limburg actief op te volgen om hen te ondersteunen bij het invullen van hun eigen fietsmissie 2020. Via de werkgeversaanpak en de gebiedsaanpak worden grote en kleine bedrijven geïnformeerd, geactiveerd en verbonden om bij te dragen aan een succesvolle fietsmissie 2020 in Zuid Limburg.

Onderstaande tabel toont alle maatregelen op het thema fiets die in dit programma op worden gepakt in 2019-2022. Merk op dat dit het startpunt is. De oranje projecten zijn uitvoeringsprojecten die binnen 4 jaar effect genereren en partners aanjagen om actief

mee te doen. Gele projecten zijn signalerings- en agenderingsprojecten om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange termijn. De hieruit voortvloeiende investeringen kunnen binnen de termijn van dit programma adaptief worden belegd bij de uitvoeringsorganisatie (zie hoofdstuk over governance).

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
1	Probeer aanbod e-bikes: de bestaande opzet van de probeerpool wordt aangepast om de markt meer leidend te maken.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak Hinderaanpak
2	Deal via rijwielhandelaren: korting aan klanten van programma op uitproberen, aanschaf, verzekering en onderhoud.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak Hinderaanpak
3	Faciliteren aanbieders fietsbeloningssysteem om via partners hun diensten bij bestaande en nieuwe fietsers uit te zetten: vanaf nu geen eigen inkoop maar via marktwerking.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak Hinderaanpak Krachtenbundeling
4	Ondersteuning e-bike leaseregeling door informatiepakket, campagne en kwaliteitscontrole aanbod markt in de regio.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak Hinderaanpak Krachtenbundeling
5	Ondersteuning werkgevers bij herziening fietsbeleid, regelingen en fietsfaciliteiten i.c.m. auto- en parkeerbeleid en andere modaliteiten.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
6	Signaleren en agenderen grensoverschrijdend fietsroutenetwerk. In ieder geval snelle fietsroute Geul en Maas. Vanuit IPO opdracht gekoppeld aan 3 jaar inzet werkgeversaanpak.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Hinderaanpak
7	Aanjagen implementatie use cases fiets van Talking Traffic in relatie tot de uitrol van iVRI's en bijbehorende diensten.	Krachtenbundeling	Werkgeversaanpak Gebiedsaanpak
8	Ondersteunen en aanjagen aanbieders deelfietsen met aandacht voor MaaS ecosysteem en internationale interoperabiliteit.	Krachtenbundeling	Werkgeversaanpak Gebiedsaanpak Logistieke aanpak
9	Inkoop en inzet probeerpool e-cargobikes ten behoeve van stimuleren actieve mobiliteit bij stadslogistiek en ondernemers.	Gebiedsaanpak	Logistieke aanpak Werkgeversaanpak
36	Invulling regionale inspanningen om de landelijke fietsmissie 2020 succesvol te maken.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak

## 6.5. OV, knopen, hubs en P&R

Openbaar vervoer is een belangrijke modaliteit voor (inter)nationale verplaatsingen, voor de verbinding van (economische kerngebieden in) de driehoek Maastricht-Sittard-Parkstad en voor de leefbaarheid van het landelijke gebied in Zuid-Limburg. In Euregionaal verband is er veel potentieel voor een modal shift van auto naar OV. Daarnaast wordt OV steeds meer verknoopt met andere vormen van deelmobiliteit zoals deelfietsen en deelauto's. Om de toename van het aantal beschikbare mogelijkheden voor ketenverplaatsingen te stimuleren en aan te jagen wordt ingezet op OV stimulering en het stimuleren van ketenverplaatsingen via knopen en hubs met lokale, regionale en (inter)nationale functies. Goed aanbod op deze knopen en hubs is eveneens onderdeel

van de aanpak. Zuid Limburg Bereikbaar steunt ten slotte de suggesties genoemd in de 'rode looper autodelen' en zal deze bij de overheden onder de aandacht brengen.

Onderstaande tabel toont alle maatregelen op het thema OV, knopen en hubs die in dit programma op worden gepakt in 2019-2022. Merk op dat dit het startpunt is. De oranje projecten zijn uitvoeringsprojecten die binnen 4 jaar effect genereren en partners aanjagen om actief mee te doen. Gele projecten zijn signalerings- en agenderingsprojecten om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange termijn. De hieruit voortvloeiende investeringen kunnen binnen de termijn van dit programma adaptief worden belegd bij de uitvoeringsorganisatie (zie hoofdstuk over governance).

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
10	Probeeraanbod OV voor woon-werk traject; voor nieuwe OV gebruikers 4 weken gratis met speciale OV chipkaart en indien goed gebruikt nog 4 weken gratis. Propositie in samenwerking met regionale vervoerder.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak Hinderaanpak
11	Informatiecampagne t.b.v. informeren reizigers over ketenreizen via Hubs. Relatie met pilot MaaS en agenderingsfunctie investeringsagenda hubs.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Hinderaanpak
12	Ondersteuning werkgevers bij herziening OV beleid, regelingen en faciliteiten i.c.m. auto- en parkeerbeleid en andere modaliteiten.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
13	Signaleren en aanjagen aanbod en gebruik grensoverschrijdend OV, o.a. via project Stad en Spoor in Maastricht.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Krachtenbundeling
14	Signaleren en agenderen verbondenheid OV regionale agglomeratie (o.a. campussen).	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Logistieke aanpak
15	Probeeraanbod P&R inclusief natransport naar economische kerngebieden.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Hinderaanpak
16	Totstandkoming strategische agenda, samenwerking en aanpak OV, speelveld OV inzichtelijk en ontsloten maken.	Gebiedsaanpak	
37	Tickets voor evenementen en maatwerk werkgevers.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak
37	Zuid Limburg Bereikbaar steunt de suggesties genoemd in de 'rode looper autodelen' en zal deze bij de overheden onder de aandacht brengen.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak

## 6.6. Autoverduurzamende maatregelen en laden

De transitie naar zero emissie mobiliteit is essentieel voor het behalen van de klimaatdoelstellingen. De energietransitie is een bredere opgave dan mobiliteit; momenteel wordt in dit programma voor de korte termijn de focus gelegd op het stimuleren en aanjagen van beschikbare technologieën en het agenderen van de inzichten uit de energietransitie discussie (inzake energiedragers en infrastructuur). De focus ligt op brandstofbesparing, elektrificatie van vloten en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en slimme bandenpompen aanjagen.

Onderstaande tabel toont alle maatregelen op het thema zero emissie en overige auto verduurzamende maatregelen die in dit programma op worden gepakt in 2019-2022. Merk op dat dit het startpunt is. De oranje projecten zijn uitvoeringsprojecten die binnen 4 jaar effect genereren en partners aanjagen om actief mee te doen. Gele projecten zijn signalerings- en agenderingsprojecten om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange termijn. De hieruit voort vloeiende investeringen kunnen binnen de termijn van dit programma adaptief worden belegd bij de uitvoeringsorganisatie (zie hoofdstuk over governance).

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
17	Probeeraanbod e-cars: de bestaande opzet van de probeerpool wordt aangepast om de markt meer leidend te maken.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
38	Bijdrageregeling EV-Scan	Werkgeversaanpak	
18	Omzetten lease ('Doe het E-asy'): bijdrageregeling om leasecontracten versneld te vernieuwen richting ZE.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
19	Samen elektrisch: brede aanpak richting werkgevers voor elektrische deelauto's en het optimaal laten gebruiken ervan door werknemers.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
20	Slim & duurzaam autorijden: band op spanning acties, actieve informatie verstrekking bandenkeuze en het nieuwe rijden 3.0, faciliteren en aanjagen uitrol slimme bandenpompen.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak Logistieke aanpak
21	Campagne 1.000 Elektrische Deelauto's in Limburg in 2020: agenderende en aanjagende campagne om elektrische deelauto's in Zuid-Limburg te versnellen.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Logistieke aanpak
21	Zuid Limburg Bereikbaar steunt de suggesties genoemd in de 'rode loper autodelen' en zal deze bij de overheden onder de aandacht brengen.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak
22	Signaleren en agenderen rol van laadinfra, parkeerregulering en milieuzonering gemeenten bij transitie naar ZE in steden Zuid-Limburg.	Gebiedsaanpak	Werkgeversaanpak Logistieke aanpak

## 6.7. Smart Mobility

Smart Mobility is een essentieel onderdeel van dit programma. De veranderingen in de sector volgen elkaar snel op. Gemeenten en private partijen zijn niet in staat dit zelfstandig te volgen en vroegtijdig actie te ondernemen. Via dit programma worden de landelijke sporen uit de Krachtenbundeling Smart Mobility geagendeerd bij de partners in Zuid-Limburg. Onderstaande tabel toont alle maatregelen op het thema Smart Mobility die in dit programma op worden gepakt in 2019-2022. Merk op dat dit het startpunt is. De oranje projecten zijn uitvoeringsprojecten die binnen 4 jaar effect genereren en partners aanjagen om actief mee te doen. Gele projecten zijn signalerings- en agenderingsprojecten om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange



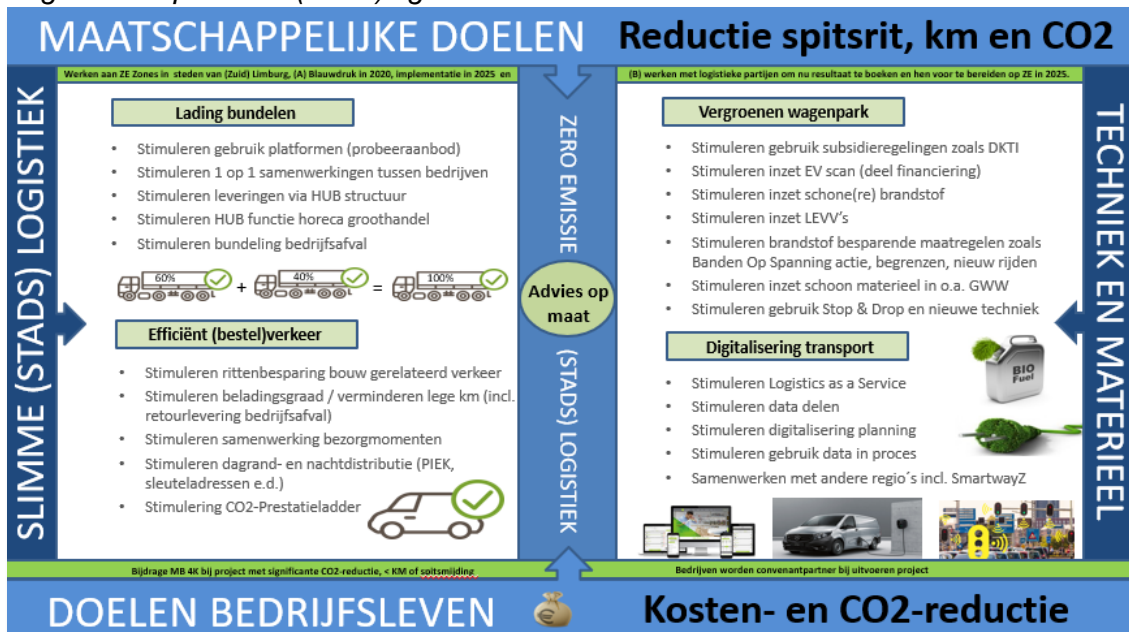
termijn. De hieruit voort vloeiende investeringen kunnen binnen de termijn van dit programma adaptief worden belegd bij de uitvoeringsorganisatie (zie hoofdstuk over governance).

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
23	Signaleren en agenderen hinderaanpak met slimme diensten voor minder hinder. Inzichten landelijke samenwerking doorzetten naar actie regionale partners.	Krachtenbundeling	Hinderaanpak Logistieke aanpak
35	Stimuleren van gebruik van Advanced Driver Assistance Systems (omvat een breed scala aan rijhulpsystemen). De systemen zijn een essentieel onderdeel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.	Krachtenbundeling	Werkgeversaanpak Logistieke aanpak Hinderaanpak
24	Ondersteunen regionale overheden bij opzetten Mobiliteitsdataplatform en – organisatie.	Krachtenbundeling	Hinderaanpak Logistieke aanpak Gebiedsaanpak
25	Opschaling en versnelling uitrol iVRI's en iDiensten in Zuid-Limburg o.b.v. doorzetten activiteiten uit Beter Benutten/Talking Traffic. Inzichten landelijke samenwerking doorzetten naar actie regionale partners*.	Krachtenbundeling	Gebiedsaanpak Logistieke aanpak
26	Signaleren en agenderen verantwoorde introductie nieuwe generatie voertuigen en aanpassingen aan infra (shuttles en pods, personenauto's en logistieke voertuigen, OV). Inzichten landelijke samenwerking doorzetten naar actie regionale partners.	Krachtenbundeling	Logistieke aanpak Gebiedsaanpak
27	Uitrol pilot met MaaS dienstverlener als onderdeel van (Euregionaal) MaaS ecosysteem en in nauwe samenwerking met 6 andere regionale pilots. Inzichten landelijke samenwerking doorzetten naar actie regionale partners**.	Krachtenbundeling	Werkgeversaanpak Gebiedsaanpak Logistieke aanpak
28	Signaleren en agenderen van digitale bescherming van reizigers. Inzichten landelijke samenwerking doorzetten naar actie regionale partners.	Krachtenbundeling	Werkgeversaanpak Gebiedsaanpak
29	Signaleren en agenderen van ontwikkelingen Slimme Logistiek. Inzichten landelijke samenwerking op 3 corridors doorzetten naar actie regionale partners.	Krachtenbundeling	Logistieke aanpak
30	Signaleren en agenderen van ontwikkelingen Slimme Logistiek. Stadslogistieke thema's. Inzichten landelijke samenwerking doorzetten naar actie regionale partners.	Krachtenbundeling	Logistieke aanpak
*	Financiering loopt via apart spoor Talking Traffic en zit niet in de begroting		
**	Financiering loopt via apart spoor MaaS en zit niet in de begroting		

## 6.8. Zero Emissie (stads)logistiek

Het in de afgelopen jaren PPS netwerk (stads)logistiek wordt uitgebreid en ingezet om Zero Emissie Stadslogistiek aan te jagen. Deze aanpak is tweeledig. Enerzijds wordt er gewerkt aan een blauwdruk voor ZE zones stadslogistiek in de grote steden van Zuid-Limburg (Maastricht, Heerlen, Sittard) en de implementatie van ZE zones in 2024 volgens het SPES stappenplan. Anderzijds wordt er gewerkt aan maatregelen die bedrijven (vervoerders, verladers) nu al kunnen nemen om hun logistieke processen te verduurzamen en hen voor te bereiden op de zero emissie zones die eraan komen. Met private bedrijven worden concrete prestatieafspraken gemaakt. De eerste convenanten in dit PPS netwerk zijn in Q3-2019 gesloten. De concrete maatregelen van de aanpak staan in onderstaande tabel.

Figuur : aanpak PPS (stads)logistiek



Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
39	Blauwdruk en implementatieplan ZE Zones Stadslogistiek Maastricht, Heerlen, Sittard	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
40	Convenantpartnerschap logistiek: formele afspraken maken met private partners.	Stadslogistiek	Werkgeversaanpak
41	Efficiënt bestelverkeer: adviseren bedrijven bij digitalisering, processen, ZE voertuigen.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak Werkgeversaanpak
42	CO2 prestatieladder: gemeenten en woning corporaties bewegen inzet aanbestedingen.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
43	Lading bundelen: via verbinden van partijen en stimuleren gebruik platformen.	Stadslogistiek	
44	Vergroenen voertuigen. Partners adviseren en wijzen op bestaande subsidieregelingen.	Stadslogistiek	
45	Stop & Drop Horeca: elektrificeren stationaire koeling bij belevering.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
46	Efficiënte bevoorrading: betere samenwerking, maatwerk advies per gebied.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
47	Stimuleren groothandelsfunctie als distributiecentrum met ZE last mile.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
48	Stadslogistieke hubs: verkenning en verbinden partijen voor (micro)hubs.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
49	Slimme inzameling bedrijfsafval. Efficiënt bundelen van ophalen afval met partners.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
50	ZE voertuigen en LEVV's (o.a. cargobikes). Partners stimuleren tot aanschaf.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
51	Verkenning optimalisering pakketdistributie consumenten en gedragsbeïnvloeding.	Stadslogistiek	Gebiedsaanpak
52	Smart Logistics ontwikkelingen bijhouden en waar mogelijk meenemen richting partners.	Stadslogistiek	

## 6.9. Communicatie en marketing

Ter ondersteuning van de PPS netwerken en de thema's wordt een integraal team communicatie en marketing aangesteld met als doel actief bij te dragen aan het vergroten van de bekendheid van het programma en haar netwerken, producten en diensten en het stimuleren van partners en eindgebruikers om zich in te zetten voor regio brede slimme en duurzame mobiliteit. Het team adviseert daarbij de projectleiders over de vermarkting van het product en stelt daarbij de eindgebruiker centraal. De vernieuwde communicatieaanpak bevat dan op hoofdlijnen drie soorten gedragsinterventies:

1. We organiseren mediacampagnes die aansluiten bij de programma- / productlijnen.
2. We faciliteren de werkgevers met concrete communicatie-uitwerkingen gericht op gedragsbeïnvloeding van hun medewerkers.
3. In een B2C-aanpak investeren we in meer rechtstreeks contact met forenzen; dit doen we 'datagedreven' om van daaruit zo effectief mogelijk individueel gedrag te beïnvloeden. Dit is een stapsgewijze aanpak die in 2019 en 2020 op gang zal komen.

## 6.10. Monitoring en Evaluatie

Ter ondersteuning van de PPS netwerken en de thema's wordt een integraal team monitoring en evaluatie aangesteld met als doel actief bij te dragen aan het verantwoorden van de besteding van de beschikbare middelen, het bijsturen ten behoeve van verhoging van (kosten)effectiviteit (kort-cyclische bijsturing), het enthousiasmeren van de partners om zich nog meer in te spannen en het leren van maatregelen ten behoeve van het maken van zorgvuldige keuzes in volgende programmeringen van beleid (lang-cyclische bijsturing). De monitoring en evaluatie zal zich richten op het verzamelen en rapporteren van gegevens over:

1. Output:
  - a. Aantallen gerealiseerde probeeracties;
  - b. Aantallen verspreide communicatieboodschappen;
  - c. Aantallen aangesloten stakeholders en hun bereik (werknemers, bezoekers, overige), en eigen inzet en investering van private partijen;
  - d. Aantallen gerealiseerde producten en diensten (zoals laadpalen, verkochte e-cargobikes, etc.).

## 2. Outcome:

- a. Effect op de doelen verminderen, veranderen en vergroenen (modal split, aandeel elektrische voertuigen, minder reizen en minder kilometers)
- b. Effect op bereikbaarheid (spitsspreiding, modal shift, intensiteit op prioritaire corridors, hinderbeperking)
- c. Effect op klimaatdoelen: CO2 reductie en energiebesparing (Terajoules) van maatregelen per gebied (gemeenten, regio, provincie)
- d. Effect op vitaliteit: bijdrage van maatregelen aan beweegnorm en vitaliteit van deelnemers t.b.v. ziekteverzuim, en effect maatregelen op rest inwoners Zuid-Limburg via verminderen uitstoot schadelijke stoffen.
- e. Effect op verkeersveiligheid: nader uit te werken o.b.v. overleg met Rijk, provincie en gemeenten.

**6.11. Specials**

De opgedane ervaringen met publiek-private samenwerking in Zuid-Limburg hebben geleid tot een aantal belangrijke inzichten die leiden tot een oproep tot ontschotten en verbinden van beleid. Er is gebleken dat er zelfs op regionaal niveau meerdere gremia zijn waarin publiek-private samenwerking wordt aangejaagd, vanuit voor de overheid afzonderlijke thema's (economie, energie, mobiliteit, gezondheid). Zelfs binnen de sector mobiliteit is er een veelheid aan actoren actief. Daarom worden er in het kader van specials een aantal activiteiten ontwikkeld die formeel buiten de scope van dit programma vallen maar in de publiek-private samenwerking logisch bijdragen aan het vergroten van de effectiviteit en het ontschotten en verbinden van verschillende netwerken en beleidsterreinen. Onderstaande tabel toont alle maatregelen op het thema specials die in dit programma op worden gepakt in 2019-2022. Merk op dat dit het startpunt is. De oranje projecten zijn uitvoeringsprojecten die binnen 4 jaar effect genereren en partners aanjagen om actief mee te doen. Gele projecten zijn signalerings- en agenderingsprojecten om vanuit de PPS netwerken bij te dragen aan de totstandkoming van de regionale investeringsagenda voor de middellange en lange termijn. De hieruit voort vloeiende investeringen kunnen binnen de termijn van dit programma adaptief worden belegd bij de uitvoeringsorganisatie (zie hoofdstuk over governance).

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
31	Pilots Vitaliteit: een belangrijke focus van veel werkgevers is vitaliteit van werknemers t.b.v. productiviteit, langere inzetbaarheid en lager ziekteverzuim. Bewegen is onderdeel van vitaliteit en draagt ook bij aan bereikbaarheidsdoelstellingen.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
32	Uitvoering MEA/LEA industrie <sup>**</sup> : in 2017 is op verzoek van de gemeente Maastricht de aanpak van de werkgeversaanpak gekopieerd naar het Maastrichts Energie Akkoord. Deze aanpak wordt waar mogelijk gekoppeld aan werkgeversaanpak, gebiedsaanpak en logistieke aanpak om bijdrage aan mobiliteit te vergroten.	MEA*	Werkgeversaanpak Gebiedsaanpak Logistieke aanpak

Nr	Omschrijving maatregel	Primaire aanpak	Ook voor
53	Onderwijsaanpak: met onderwijsinstellingen, overheden en vervoerbedrijven analyseren welke problemen er zijn bij de campus en welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om die tot uitvoering te kunnen brengen.	Werkgeversaanpak	Gebiedsaanpak
33	Agenderen integrale monitoring klimaatakkoord deeltafel mobiliteit in Zuid-Limburg t.b.v. goede aansluiting landelijk en internationaal klimaatakkoord.	<i>Klimaatakkoord*</i>	n.t.b.
34	Signaleren en agenderen regionale PPS samenwerking op het thema verkeersveiligheid in relatie tot de trendbreuk richting meer verkeersslachtoffers o.a. door gebruik smartphone in verkeer, toename snelheidsverschillen (speed pedelecs) en nieuwe mobiliteitsvormen (estep, stint)	n.t.b.	n.t.b.

\* deze PPS netwerken worden niet primair door dit programma gefaciliteerd maar het programma draagt er actief aan bij om concrete uitvoering aan te jagen en te ontschotten en verbinden met de eigen PPS netwerken en doelen.

\*\* Uitvoering wordt gefinancierd met aparte middelen (niet in begroting opgenomen)

## 7. Kosten en dekking

### 7.1. Kosten

Voor de jaarlijkse kosten van dit programma wordt uitgegaan van € 5,1 miljoen ex BTW per jaar. Deze begroting is o.a. gebaseerd op de uitvoering van het Jaarplan 2019. Hierbij wordt uitgegaan van de aanpak met alle projecten zoals die in H.6 zijn neergelegd. Voor de periode 2020-2022 is een budget nodig van €15,3 miljoen.

Om de effectiviteit te vergroten wordt ingezet op meerjarenafspraken waarmee deze dekking t/m 2022 geborgd kan worden. Dit bedrag is voor het opbouwen en in stand houden van de PPS netwerken en het uitvoeren van de 35 projecten zoals beschreven in H.6, maar exclusief mogelijke intensivering per gebied in Zuid-Limburg (afhankelijk van de intensivering en de bijdrage van de betreffende gemeente).

Vanwege het adaptieve karakter van dit programma is het mogelijk om de ambitie tussentijds te verhogen. Dat vraagt dan om meer budget. Wanneer dit aan de orde is zal dat worden voorbereid en besloten conform de governance structuur zoals weergegeven in hoofdstuk 5.

### 7.2. 7.2. Dekking door partners

Het dekkingsvoorstel voor de financiering van dit programma is ex BTW 1/3 Rijk, 1/3 Provincie, 1/3 gemeenten en private partijen. Dit betekent het volgende voorstel voor de financiering van het programma 2020-2022:

1. IenW € 5,1 mln
2. Provincie € 5,1 mln
3. Gemeenten + private partners € 5,1 mln