



**BELEIDSEVALUATIE AMBITIE 2 'BEREIKBAAR ZUID-HOLLAND'
(BELEIDSDOELEN 2.1 EN 2.3) 2019-2023/2024**

3-4-2026

OPGESTELD DOOR: GOUDAPPEL
VOOR: DE PROVINCIE ZUID-HOLLAND

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

**Provincie Zuid-Holland
Krachtig Zuid-Holland**

Adres: [Zuid Hollandplein 1, 2596 AW, Den Haag](#)

Telefoon: [070-4416611](tel:070-4416611)

Email: Zuidholland@pzh.nl

Website: [Provincie Zuid-Holland](#)



Opdrachtgever	Provincie Zuid-Holland
Titel rapport	Evaluatie mobiliteitsbeleid Provincie Zuid-Holland
Kenmerk	021157.20260403.R3
Datum publicatie	3 april 2026
Projectleider Goudappel	<input type="text"/>
Projectteam Goudappel	<input type="text"/> <input type="text"/>
Status	Eindrapportage

© Copyright Goudappel BV 2026



Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting	6
2. Inleiding	11
2.1 Achtergrond	11
2.2 Onderzoekvraag	11
2.3 Afbakening	11
2.4 Methode	12
2.5 Leeswijzer	13
3. Algemene bevindingen	15
3.1 Beleidscyclus	15
3.2 Samenwerking met externe partijen	17
3.3 Subsidieregeling Mobiliteit (SRM)	19
3.4 Begrote lasten	21
3.5 Financiële bestedingen per beleidskeuze	21
3.6 Overig	24
4. Bevindingen per beleidskeuze	27
4.1 2.1.1 Adequaats openbaar vervoer	27
4.2 2.1.2 Efficiënt en duurzaam goederenvervoer	33
4.3 2.1.3 Mobiliteitstransitie	40
4.4 2.1.4 Slimmere mobiliteit	44
4.5 2.1.5 Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag	47
4.6 2.1.6 Vaker en verder fietsen	51
4.7 2.3.1 Duurzame mobiliteit	55
4.8 2.3.2 Veiliger verkeer	60
5. Conclusies en aanbevelingen	64
5.1 Doeltreffendheid	64
5.2 Doelmatigheid	66

5.3	Aanbevelingen	68
6.	Bijlagen	72
6.1	Interviews	72
6.2	Bronnen	72
6.3	Beleids Theorieën	75



1. Managementsamenvatting

Doel en scope van de evaluatie

De provincie Zuid-Holland heeft Goudappel gevraagd het mobiliteitsbeleid over de periode 2019-2023/2024 ex post te evalueren. De centrale vraag is in hoeverre het beleid doeltreffend (effectief) en doelmatig (efficiënt) is geweest. De evaluatie richt zich op de beleidsdoelen:

- 2.1 Snel van A naar B
 - 2.1.1 Adequaat openbaar vervoer
 - 2.1.2 Efficiënt en duurzaam goederenvervoer
 - 2.1.3 Mobiliteitstransitie
 - 2.1.4 Slimmere mobiliteit
 - 2.1.5 Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag
 - 2.1.6 Vaker en verder fietsen
- 2.3 Veilig en duurzaam
 - 2.3.1 Duurzame (schone) mobiliteit
 - 2.3.2 Veiliger verkeer

De focus ligt op de directe effecten van beleid en maatregelen; indirecte effecten vallen grotendeels buiten scope. De evaluatie is uitgevoerd via bureaustudie, reconstructie van beleidstheorieën, analyse van jaarstukken, en interviews met interne en externe stakeholders.

Hoofdbevindingen

Kaders en monitoring

Met de Omgevingsvisie is mobiliteit nadrukkelijk onderdeel geworden van bredere omgevingsopgaven. Dat heeft de integraliteit vergroot en samenwerking gestimuleerd. Een keerzijde is dat expliciete mobiliteitsdoelen en indicatoren minder prominent en minder systematisch zijn geborgd in de P&C-cyclus, waardoor Provinciale Staten beperkter structureel zicht hebben op resultaten. Binnen deelterreinen (zoals OV, fiets, schone mobiliteit en goederenvervoer) bestaan wel doelen/monitoring, maar deze zijn niet overal consistent verbonden en evenmin eenduidig gerapporteerd op provinciaal niveau.

Doeltreffendheid

Er is veel gerealiseerd en dit sluit in grote lijnen goed aan op de ambities:

- **Openbaar vervoer (2.1.1):** de provincie heeft via concessies, uitbouw van HOV/R-net, vraagafhankelijk vervoer en ketenvoorzieningen duidelijke stappen gezet richting bereikbaarheid en verduurzaming (incl. impuls naar zero-emissie bus/waterbus). Structurele provinciale outcome-indicatoren (bijv. modal split, reizigers, bereikbaarheid) zijn echter beperkt beschikbaar/benut.
- **Goederenvervoer (2.1.2):** sterke inzet op corridors, modal shift, hubs, CityBarge, truckparkings en Clean Energy Hubs. De provincie weet met beperkte middelen concrete beweging te organiseren richting water/spoor; totale impact op emissies en congestie is nog beperkt integraal gekwantificeerd.

- **Mobiliteitstransitie en slimme mobiliteit (2.1.3 en 2.1.4):** activiteiten via MoVe, MIRT-trajecten, duurzame provinciale wegen, Zuid-Holland Bereikbaar en datagedreven werken (o.a. iVRI's/mobiliteitsdata) zijn grotendeels volgens plan uitgevoerd; bijdrage aan gedrags- en systeemverandering is plausibel maar niet expliciet gemeten.
- **Mobiliteitsgedrag (2.1.5):** veel interventies bestaan (o.a. campagnes, hinderbeperking, spreiding), maar doelen, eigenaarschap en indicatoren zijn versnipperd. Daardoor blijft specifieke doeltreffendheid moeilijk vast te stellen.
- **Fiets (2.1.6):** omvangrijk pakket (o.a. 99 projecten, € 42,6 mln.) met netwerkverbeteringen en lichte groei in fietsaandeel; CO₂-reductie in aanleg/beheer is in gang gezet maar nog beperkt kwantitatief onderbouwd. Het beoogde veiligheidsdoel is niet gehaald; aantal gewonden stijgt mee met landelijke trend.
- **Duurzame/schone mobiliteit (2.3.1):** zeer snelle groei van publieke laadinfrastructuur en forse instroom van zero-emissie voer- en vaartuigen in concessies; de provincie creëert effectieve randvoorwaarden (o.a. RAL, waterstofvisie, concessie-eisen). Emissie-outcomes worden vooral indirect via nationale cijfers gevolgd.
- **Verkeersveiligheid (2.3.2):** breed pakket aan maatregelen (risicogestuurd werken, infrastructuur, gedrag via ROV-ZH, samenwerking politie/OM). De trend laat zien dat het aantal slachtoffers al sinds 2014 stijgt. Door beperkte uitwerking van SPI's is de relatie tussen maatregelen en effecten lastig aantoonbaar.

Doelmatigheid

- De provincie benut concessies, subsidies en cofinanciering effectief: met relatief beperkte eigen middelen worden substantiële investeringen van Rijk, EU, regio's en marktpartijen gemobiliseerd (met name bij goederenvervoer, duurzame mobiliteit en mobiliteitstransitie).
- Binnen Smart Mobility en pilots met autonome/connected voertuigen is bewust gekozen voor een tijdelijke voortrekkersrol, waarna verdere ontwikkeling aan de markt is gelaten.
- Jaarstukken laten bij met name verkeersveiligheid (ROV-ZH) en deels duurzame mobiliteit structurele onderbesteding zien door corona, onderbezetting en minder subsidieaanvragen. Dit wijst op doelmatigheidsverlies: beschikbare middelen zijn niet (tijdig) omgezet in maatregelen. Tegelijkertijd is er ook te zien dat er gedurende de jaren realistischer geraamd is en de onderbesteding af nam, wat wijst op een leereffect.

Conclusies

- **Doelmatigheid:** Waar middelen daadwerkelijk worden ingezet, is de inzet overwegend doelmatig, mede dankzij sterke cofinanciering en slimme inzet van concessies en subsidies. Onderbesteding en het ontbreken van integraal zicht op ingezette middelen per beleidsdoel temperen dit beeld.

- **Doeltreffendheid:** Het mobiliteitsbeleid heeft in de periode 2019-2024 veel en zichtbare resultaten opgeleverd die inhoudelijk goed aansluiten bij de ambities voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. De provincie vervult haar rol als regisseur, concessieverlener en mede-investeerder in het algemeen goed. De feitelijke doeltreffendheid is echter maar beperkt aantoonbaar, doordat expliciete doelen en een integraal monitoringskader vaak ontbreken.

De kernopgave voor de volgende beleidsperiode is daarom niet primair om méér te doen, maar om scherper te bepalen wat bereikt moet worden, hoe dat wordt gemeten en hoe middelen gericht worden ingezet op interventies met de grootste impact. Daarmee kan de provincie de doeltreffendheid en doelmatigheid van haar mobiliteitsbeleid in de komende jaren verder verhogen en beter aantoonbaar maken.

Aanbevelingen

De provincie heeft veel gedaan en inhoudelijk passend beleid gevoerd, maar de zichtbaarheid, aantoonbaarheid en prioritering van resultaten kunnen beter. De kern van de aanbevelingen:

- **Versterk doelen, indicatoren en monitoring**
Formuleer per beleidskeuze enkele concrete, meetbare doelen en kernindicatoren en veranker die in de P&C-cyclus. Koppel projecten, subsidies (SRM) en concessies expliciet aan deze doelen en benut bestaande monitoringen (OV, fiets, leefomgeving, veiligheid) systematisch voor sturing.
- **Benut concessies en subsidies gericht om aanvullende doelen te bereiken**
Blijf de OV-concessie als hoofdinstrument inzetten, maar actualiseer de prestatieafspraken en maak de bijdrage aan provinciale doelen explicieter. Vereenvoudig daarnaast de Subsidieregeling Mobiliteit en maak via duidelijke labeling beter zichtbaar wat subsidies per beleidsdoel opleveren.
- **Versterk de programmatische sturing**
Positioneer gedrag, slimme mobiliteit en schone mobiliteit als overkoepelende expertises, niet als losse pijlers. Versterk de rol van Zuid-Holland Bereikbaar in structurele gedragsverandering en benut de opgebouwde data-infrastructuur nadrukkelijk ook voor strategische keuzes.
- **Maak keuzes scherper bij beperkte capaciteit en middelen**
Bundel kleinere initiatieven in enkele gerichte programma's en leg vooraf vast wanneer de provincie een actieve, faciliterende of terughoudende rol kiest.
- **Versterk interne en externe rolinvulling**
Maak per thema duidelijk welke rol de provincie heeft ten opzichte van regio's, gemeenten en MRDH. Organiseer horizontale thema's als slimme mobiliteit, duurzaamheid en gedrag sterker over beleidsvelden heen en borg voldoende capaciteit en kennisdeling.
- **Zet een volgende stap in data-gedreven werken**
Benut beschikbare data niet alleen operationeel, maar ook strategisch voor beleidskeuzes. Verbeter vooral de fiets- en veiligheidsdata en zorg dat grote

beleidswijzigingen standaard worden onderbouwd en geëvalueerd met monitorinformatie.

Met deze aanscherpingen kan de provincie voortbouwen op een breed en grotendeels effectief beleid, terwijl doeltreffendheid, doelmatigheid en transparantie in de volgende periode aantoonbaar worden versterkt.



← Rij 39 Boven 29
Onder 56

← Rij 37 Boven 29
Onder 58

← Station

Rij 29
Rij 27
Rij 25
Rij 23
Rij 21

Rij 30
Rij 28
Rij 26
Rij 24

Rij 38 Boven
Onder

2. Inleiding

2.1 Achtergrond

In de periode 2019-2024 heeft de provincie Zuid-Holland invulling gegeven aan de ambitie 'Bereikbaar Zuid-Holland', zoals opgenomen in het Coalitieakkoord 'Zuid-Holland. Elke dag beter.'

Dit rapport is een ex-post-evaluatie van het beleid uitgevoerd door Goudappel, waarbij we op verzoek van provincie Zuid-Holland focussen op beleidskeuzes:

- Beleidsdoel 2.1: Snel van A naar B
- Beleidsdoel 2.3: Veilig en duurzaam

2.2 Onderzoekvraag

De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

"Hoe doeltreffend (effectief) en doelmatig (efficiënt) is het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland geweest?"

Om de hoofdvraag te beantwoorden, hebben we een aantal deelvragen opgesteld:

- Op welke wijze heeft de provincie Zuid-Holland het mobiliteitsbeleid vormgegeven?
- In hoeverre zijn concrete doelen en prestaties geformuleerd?
- Op welke wijze zijn financiële middelen, rollen en andere randvoorwaarden gedefinieerd voor de uitvoering van maatregelen?
- In hoeverre zijn voorgenomen maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd?
- Welke concrete prestaties hebben deze maatregelen opgeleverd?
- Op welke wijze is samengewerkt met andere actoren bij de uitvoering van maatregelen en in hoeverre past de provinciale rolinvulling bij de uitvoering?
- Wat zijn de belangrijkste obstakels bij het realiseren van het mobiliteitsbeleid? Hoe is de provincie daarmee omgegaan en wat kan daarvan worden geleerd?

2.3 Afbakening

Het onderzoek is als volgt afgebakend:

- De evaluatie richt zich op de periode van 2019 tot en met 2024
- Beleid heeft zowel directe als indirecte effecten. In dit onderzoek staan de directe effecten in relatie tot de geformuleerde doelen centraal.
- We bekijken de doeltreffendheid en doelmatigheid van de verschillende beleidsdoelen, zowel afzonderlijk van elkaar alsook in samenhang.

2.4 Methode

We zijn gestart met een documentstudie, waarin we themagewijs zoveel mogelijk informatie hebben opgehaald over de inhoud van het beleid en de daaruit volgende maatregelen. Dit is gedaan door gebruik te maken van de beleidsstukken (de Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma) van Provincie Zuid-Holland.

Op basis van de documentstudie hebben we onderwerpen geïdentificeerd die we wilden verdiepen of waarover nog informatie ontbrak, om deze in de interviews te behandelen. We hebben interviews afgenomen met beleidsambtenaren die te maken hebben met het mobiliteitsbeleid in de provincie Zuid-Holland. De deelnemers zijn geselecteerd in overleg met Provincie Zuid-Holland, waarbij geprobeerd is om met name op de onderwerpen waar minder beleidsstukken over beschikbaar waren een beleidsambtenaar te spreken. De interviews zijn uitgevoerd aan de hand van een interviewleidraad waarbij we de beleidsambtenaren hebben bevraagd op ontbrekende informatie in de beleidstheorieën.

Daarnaast hebben we medewerkers van externe partijen waarmee de provincie een relatie heeft in de uitvoering van haar beleid geïnterviewd om in te gaan op de samenwerking met de provincie. Deze personen zijn bepaald in overleg met Provincie Zuid-Holland, waarbij geprobeerd is diverse partijen te spreken (grote en kleine gemeente, vervoerder en een andere regio). De bevindingen van deze interviews zijn vervolgens teruggelegd bij de geïnterviewden ter controle. Bijlage I bevat een overzicht van de geïnterviewde personen.

Op basis van de verzamelde informatie hebben we een aantal stappen genomen om de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid te bepalen:

1. Het **reconstrueren van de beleidstheorie**: per beleidskeuze hebben we een schema gemaakt waarin we middelen, activiteiten, resultaten, effecten en impact hebben weergegeven. De opgestelde beleidstheorieën zijn een weergave van de veronderstelde verbanden zoals de provincie die zelf heeft vastgelegd. Goudappel heeft hierbij geen nieuwe beleidstheorieën ontwikkeld, maar bestaande uitgangspunten gereconstrueerd en gestructureerd;
2. Aan de hand van de beleidsstukken en interviews hebben we in beeld gebracht wat de aannemelijkheid was dat het beleid heeft bijgedragen aan de doelstellingen en resultaten zijn behaald (**doeltreffendheid: in welke mate het beleid de beoogde effecten bereikt**). We hebben doeltreffendheid bepaald door de beoogde doelen per beleidskeuze te spiegelen aan wat aantoonbaar is uitgevoerd en opgeleverd (outputs). Waar mogelijk zijn we nagegaan in hoeverre er plausibele aanwijzingen zijn dat de uitvoering bijdraagt aan de beoogde effecten (outcome/impact). Wanneer kwantitatieve informatie niet of slechts beperkt beschikbaar was, hebben we conclusies kwalitatief en indicatief onderbouwd vanuit de beleidslogica, signalen uit interviews en expert judgement van het onderzoeksteam.
3. Aan de hand van de beleidsstukken en interviews hebben we in beeld gebracht wat de aannemelijkheid was dat de verhouding tussen inzet en resultaten en effecten juist was (**doelmatigheid: de verhouding tussen inzet/middelen en opbrengsten**). We hebben doelmatigheid bepaald door de verhouding tussen ingezette middelen en de bereikte output te beschrijven. Daarbij hebben we nadrukkelijk gekeken naar de balans in begroting en realisatie, de uitvoeringslasten in verhouding tot de doelstellingen en de mate waarin provinciale investeringen

aanvullende middelen hebben gemobiliseerd (Rijks-, Europese en partnerbijdragen). Waar geen totaalbeeld van middelen en/of concrete output beschikbaar waren hebben we dit expliciet benoemd en zijn de conclusies veelal kwalitatief en indicatief geformuleerd.

2.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 presenteren we onze bevindingen op het gebied van de beleidscyclus, de SRM, de samenwerking met externe partijen en overige bevindingen. In hoofdstuk 4 gaan we in op de bevindingen per beleidskeuze. Op basis van alle bevindingen omschrijven we onze conclusies over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 betreft de bijlagen, met een overzicht van de geïnterviewde personen, de gebruikte bronnen en de uitgewerkte beleidstheorieën.



3. Algemene bevindingen

3.1 Beleidscyclus

In deze paragraaf reflecteren we op een aantal aspecten van de beleidscyclus zoals die in de periode 2019-2024 is vormgegeven rondom Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland.

Kaders en documenten

In 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld, dat de Visie Ruimte en Mobiliteit vervangt als strategische visiedocument voor mobiliteit. De Omgevingsvisie vormt één integrale visie op de gehele fysieke leefomgeving – waar mobiliteit onderdeel van is – en sluit aan op de Omgevingswet. Mobiliteit is daarmee niet langer een op zichzelf staande pijler, maar één van de instrumenten om bredere omgevingsdoelen, zoals gezondheid en beter leefklimaat, te realiseren. Dit biedt meer ruimte voor integrale afwegingen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit kende een concretisering in het Programma Mobiliteit, waarin doelstellingen en concrete projecten waren opgenomen. De Omgevingsvisie kent het Omgevingsprogramma. Hierin is vastgesteld op welke wijze de provincie haar ambities wil realiseren, maar de uitwerking is veel globaler en minder op projectniveau uitgewerkt. Het Omgevingsprogramma heeft bijvoorbeeld geen concrete, operationele doelen meer.

Een verdere concretisering had via deelprogramma's kunnen plaatsvinden, maar dit werd niet nodig bevonden. Dit hing samen met de wens flexibiliteit te behouden, Provinciale Staten uit te nodigen om mee te denken en om middelen vooral op de uitvoering te richten. Provinciale Staten hebben bovendien niet om deze concretisering gevraagd. De gehanteerde werkwijze biedt flexibiliteit, maar brengt ook enkele uitdagingen met zich mee:

- **Minder sturing op aanpak**
Zo is bijvoorbeeld de beschreven aanpak binnen de beleidskeuze *Efficiënt en duurzaam goederenvervoer* dusdanig breed geschreven, dat zeer diverse nader te bepalen projecten en initiatieven er altijd wel binnen zouden passen. Daarnaast heeft men binnen de 'nieuwe' beleidskeuzes *Duurzame mobiliteit* en *Slimme mobiliteit* met name in de beginperiode een heldere positie voor zichzelf moeten bepalen en zelf een aanpak moeten uitwerken, zonder heldere kaders en doelstellingen.
- **Minder heldere koppeling tussen projecten en ambities**
Sommige projecten waren minder eenduidig te linken aan provinciale ambities. Dit leidde tot gevallen waarbij er bij de besluitvorming over financiering van projecten discussie was in de Provinciale Staten over nut en noodzaak van maatregelen en de bijdrage aan de doelstellingen, die wellicht voorkomen had kunnen worden wanneer projecten duidelijker aan vastgestelde ambities gekoppeld konden worden.

De nieuwe indeling van de beleidsdoelen en -keuzes is terug te vinden in de jaarstukken vanaf 2020. Per 2024 is het beleidsdoel 2.3 Veilig en duurzaam komen te vervallen. De bijbehorende maatregelen zijn in de nieuwe systematiek ondergebracht bij de beleidskeuzes 2.1.1 en 2.1.2. Deze wijziging in de indeling is ingegeven door de wens om een scherper onderscheid te maken tussen beleidskeuzes die zich meer richten op beleidsuitwerking en

beleidskeuzes die zich primair richten op de realisatie van concrete infrastructuurprojecten. Een gevolg is echter dat de verantwoording over de oorspronkelijk in 2019 onderscheiden beleidsdoelen in het jaar 2024 niet één-op-één meer te reconstrueren is.

Doelstellingen

Met de invoering van de nieuwe Omgevingsvisie en de daarbij behorende nieuwe structuur van beleidsdoelen werkt de provincie Zuid-Holland in het domein van Mobiliteit niet langer met expliciete doelstellingen en bijbehorende indicatoren die systematisch in de P&C-cyclus worden gevolgd. In de oude structuur was dat nog wel het geval: daar werd onderscheid gemaakt tussen prestatie-indicatoren en effectindicatoren.

Vanaf de jaarstukken van 2020 wordt in de P&C-producten alleen nog gerapporteerd over een elftal wettelijke beleidsindicatoren, zoals vastgelegd in een regeling van het Ministerie BZK. Slechts één daarvan heeft direct betrekking op mobiliteit, namelijk de waardering van het openbaar vervoer op basis van de OV Klantenbarometer.

Naast de [wettelijke beleidsindicatoren](#) en een aantal [financiële kentallen](#) wordt bij de jaarstukken ook jaarlijks gerapporteerd over de [Monitor Leefomgeving Zuid-Holland](#). Deze monitor bevat voor mobiliteit de indicator Bereikbaarheid weg, spoor, water en fiets (deze is echter op dit moment niet ingevuld omdat het Planbureau voor de leefomgeving in 2024 is gestopt met het leveren van deze indicator en het alternatief (Bereikbaarheid op Peil) nog niet voorhanden is). De monitor is formeel onderdeel van de informatievoorziening richting Provinciale Staten. De monitor is niet bedoeld voor sturing, maar als input voor een gesprek tussen Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten over beleidskeuzes.

Het ontbreken van concrete doelstellingen en indicatoren in de P&C-cyclus heeft als gevaar dat Provinciale Staten beperkt zicht hebben op de resultaten van inspanningen binnen het domein Mobiliteit. In de periode 2019-2024 zijn weliswaar binnen de afzonderlijke beleidsdoelen diverse visies, agenda's en programma's uitgewerkt, met bijbehorende doelstellingen, maar over de voortgang op deze deelterreinen wordt niet structureel gerapporteerd.

Informatievoorziening en proces

In de jaarstukken, de voorjaarsnota en de najaarsnota wordt wat betreft de voorgenomen en ingezette middelen gerapporteerd op het niveau van beleidskeuzes. Deze stukken bevatten toelichtingen bij bijstellingen van de begroting (voorjaars- en najaarsnota) of afwijkingen van daadwerkelijke lasten ten opzichte van begrote lasten (jaarstukken). De toelichtingen kunnen op maatregel-, project-, of programmaniveau zijn en worden per beleidsdoel gebundeld aangeboden. Daardoor is op basis van de beschrijvingen niet altijd duidelijk op te maken op welke beleidskeuze een toelichting betrekking heeft.

Uit de interviews komt naar voren dat in de afgelopen periode binnen de ambtelijke organisatie een behoefte aanwezig was voor het scherper afbakenen van de momenten waar Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten aan zet zijn bij het vormgeven van programma's en projecten. Daar wordt op dit moment invulling aan gegeven.

3.2 Samenwerking met externe partijen

In deze paragraaf gaan we in op hoe externe partijen de samenwerking met de Provincie Zuid-Holland ervaren. In dit kader hebben we interviews gehouden met gemeenten Oegstgeest en Dordrecht, Qbuzz (Concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem) en de MRDH.

Beleid Provincie Zuid-Holland

Gemeenten herkennen zich in de brede ambities van de Provincie Zuid-Holland en ervaren dat de uitvoering in de praktijk grotendeels aansluit bij wat in beleidsdocumenten staat. Voor sommige thema's wordt ervaren dat gemeenten proactief worden betrokken, zoals bijvoorbeeld bij openbaar vervoer. Kleinere gemeente Oegstgeest voelt wat meer afstand, maar dit is vooral te wijten aan de rol van Regio Holland Rijnland. Tegelijkertijd worden beleidsstukken relatief abstract ervaren: ambities zijn herkenbaar, maar concrete doelen, KPI's en drempelwaarden blijven vaak impliciet.

Sturing vanuit Provincie Zuid-Holland

Partijen geven aan op sommige vlakken wat meer behoefte te hebben aan flexibiliteit vanuit de provincie. Qbuzz omschrijft dat er strikt gestuurd wordt op prestatienormen in de concessie, terwijl dit niet altijd meer aansluit bij de realiteit post-corona. Ook gemeente Dordrecht herkent dat de experimenteerruimte beperkt is door de sterke focus op de concessie. Een concreet voorbeeld hiervan is de Beverbus (Dordrecht-Biesbosch). De gemeente Dordrecht had graag de pilot nog langer door laten lopen, maar door eisen vanuit de provincie om dit in de concessie op te nemen, was dit niet mogelijk vanwege lage gebruikersaantallen. Deze flexibiliteit wordt juist wel ervaren door Qbuzz, waar er veel ruimte was om samen te experimenteren met vraaggestuurd vervoer in Molenlanden en deelfietsen.

Subsidies, governance en samenwerkingservaring

Zowel PZH als MRDH zetten subsidies effectief in om gemeenten in beweging te krijgen. In de Drechtsteden coördineren gemeenten onderling welke projecten worden ingediend voor SRM-subsidies; PZH bewaakt actief de voortgang per regio en wijst gemeenten expliciet op nog niet ingediende projecten. Dit wordt door Dordrecht als zeer ondersteunend ervaren.

Rol Provincie Zuid-Holland

De inhoudelijke kennis, bereikbaarheid en korte lijnen van de provincie Zuid-Holland worden meermaals in de interviews benoemd. Gemeenten typeren de provincie nadrukkelijk niet als "ivoren toren". Tegelijkertijd ervaren gemeenten dat de provincie graag betrokken is en overall bij wil zijn, ook aan tafels waar vooral lokale of regionale uitwerking centraal staat. Ze prefereren dat de provincie zich focust op provinciale zaken en de uitwerking bij de gemeenten of regio's laat. Daarentegen wordt aanwezigheid soms juist wel gewenst bij bewonersavonden waar het specifiek om provinciale wegen gaat.

Afstemming Provincie Zuid-Holland - MRDH

De onderlinge beleidsafstemming tussen Provincie Zuid-Holland en MRDH wordt als middelmatig beoordeeld. De beleidsdocumenten lijken op elkaar, maar een gezamenlijke of complementaire koers is niet altijd helder voor gemeenten. Op Smart Mobility, iVRI's en verkeersmanagement weten PZH en MRDH elkaar goed te vinden. Zij treden gezamenlijk op richting wegbeheerders en zijn samen opdrachtgever van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB), dat

door gemeenten als nuttig kennis- en uitvoeringsplatform wordt gezien. De opdracht aan ZHB is echter bewust vrij vaag geformuleerd, waardoor KPI's en beoordelingskaders pas recentelijk scherper worden geformuleerd. PZH en MRDH werken nu aan de vraag wanneer ZHB "het goed doet" en hoe prestaties concreet gemeten moeten worden. Dit past in een bredere observatie: het operationaliseren van smart mobility-doelen blijkt in de praktijk lastig; PZH en MRDH zetten wel middelen (subsidies, programma's) in, maar gezamenlijke, heldere en gebiedsspecifieke doelstellingen ontbreken vaak.

Concessie

Qbuzz benadrukt dat de onderzochte periode (2019–2023/24) sterk werd gedomineerd door de COVID-crisis en de nasleep daarvan. Tijdens de eerste coronagolf zakte het aantal reizigers naar circa 10% van het oude niveau, terwijl de dienstregeling grotendeels in stand moest blijven vanwege de rol van het OV als vitale sector. In deze fase ervoer Qbuzz de provincie Zuid-Holland als "schouder aan schouder" partner, bijvoorbeeld bij het samen optrekken richting het Rijk om financiële continuïteit te borgen, maar ook rond het invoeren van de mondkapjesplicht en kuchschermen.

Deze manier van samenwerken heeft zich ook in recentere jaren doorgezet, onder meer in de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord. Tegelijkertijd merkt Qbuzz dat veel prestatie- en boeteregimes nog gebaseerd zijn op de situatie voor corona. Daardoor passen deze niet altijd meer bij de huidige realiteit van zero-emissie, personeelskrapte en infrastructurele hinder.

In de ogen van Qbuzz zou de provincie een grotere rol kunnen spelen in het coördineren van wegwerkzaamheden. Veel en vaak samenlopende wegwerkzaamheden (o.a. Papendrechtse brug, N214/N14) vragen om stevige inzet van de provincie (bv. busvriendelijke maatregelen, vluchtstroken, extra deelfietsen) om OV aantrekkelijk te houden. Ook bij GOW-30 en vooral GOW-60 vraagt Qbuzz om vroege betrokkenheid en OV-vriendelijke inrichting.

Gemeenten ervaren de formele invloed op de OV-concessies als beperkt. Provincie stelt kaders (zoals dekkingspercentages en halteafstanden), maar bij het schrappen of verleggen van lijnen worden gemeenten politiek aangesproken, terwijl zij slechts beperkt kunnen sturen op de dienstregeling. Oegstgeest herkent dat de dagelijkse afstemming vooral bilateraal tussen gemeente en vervoerder loopt; de rol van PZH is vooral op concessieniveau merkbaar.

Conclusies

De provincie wordt gezien als constructieve partner. Er zit veel kennis, mensen zijn benaderbaar en de samenwerking wordt als prettig ervaren. Met name de gezamenlijke inzet tijdens corona werd erg gewaardeerd. De provincie heeft heldere en herkenbare ambities en de uitvoering is in grote lijnen consistent met het beleid. Het beleid zou verder aangescherpt worden door explicietere doelen en KPI's te benoemen, waar mogelijk in samenwerking met de MRDH. Ook liggen er kansen bij rolzuiverheid, zichtbaarheid richting inwoners en flexibiliteit in de toepassing van beleids- en concessiekaders.

3.3 Subsidieregeling Mobiliteit (SRM)

De regeling

De Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) is een gebundelde regeling die in 2016 is ingesteld (SRM 2017) en in 2022 integraal is herzien om zaken te verduidelijken en de werking te verbeteren. De regeling bundelt subsidies voor uiteenlopende mobiliteitsonderwerpen, van bushaltes en grote infrastructuurprojecten tot sociale veiligheid en buurtbussen. Grote exploitatiegelden voor openbaar vervoer vallen wel onder de SRM, maar de besluitvorming verloopt via een afzonderlijk traject.

De SRM draagt bij aan de beleidsdoelen 2.1 (Van A naar Beter) en 2.3 (Veilig en Duurzaam). Dit omvat het verbeteren van bereikbaarheid over weg, OV en fiets, het veiliger en aantrekkelijker maken van fietsen, en het bijdragen aan andere provinciale beleidsdoelen zoals verstedelijking, gezondheid, leefbaarheid en circulariteit.

Evaluaties van de SRM

Tot voorheen werd de SRM elke twee jaar separaat geëvalueerd. In 2022 is de SRM (2015-2020) voor het laatst als geheel geëvalueerd. Hieruit is gebleken dat de regeling op het gebied van mobiliteit als overwegend doelmatig en doeltreffend wordt beoordeeld. Vanaf heden wordt de evaluatie van de SRM opgenomen in de evaluatie van het mobiliteitsbeleid, zoals in voorliggend document.

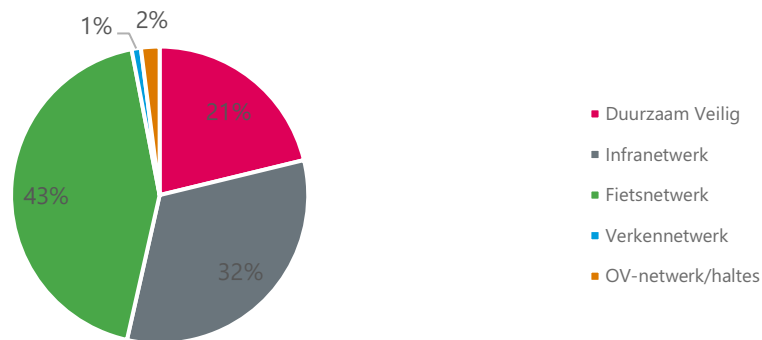
Het gebruik van de SRM

Het aantal subsidieaanvragen fluctueert jaarlijks. De provincie benadert actief wegbeheerders (gemeenten en waterschappen) om hen te informeren over de regeling, bijvoorbeeld voor de toegankelijkheid van bushaltes. Voor infrastructurele subsidies werken verkeersregio's met meerjarenprogramma's via gebiedsagenda's, waarbij aanvragen vooraf worden getoetst en de provincie meedenkt.

Het fluctuerende gebruik heeft diverse oorzaken. Uit het interview kwam naar voren dat de subsidievoorwaarden vrij streng zijn, wat het aanvragen kan bemoeilijken. Daarnaast ervaren kleinere gemeentes soms een hogere drempel door een gebrek aan specifieke "subsidie-experts", in tegenstelling tot grotere gemeenten. Ook worden projecten niet altijd gerealiseerd door bezwaarprocedures, lange doorlooptijden of noodzakelijke wijzigingen. Gemeenten ervaren de SRM als "traag" en minder flexibel voor pilots en snel veranderende behoeften. Daarnaast is het vanuit de provincie lastig te beoordelen op welk vlak de toegevoegde waarde ligt van de aanvraag, op provinciaal vlak, gemeentelijk of beiden.

Desondanks heeft de SRM zeker toegevoegde waarde. Uit het interview bleek dat ongeveer de helft van de gerealiseerde projecten zonder subsidie niet tot stand zou zijn gekomen; voor de andere helft was het een stimulans. Door extra subsidie mogelijk te maken voor projecten die aan meerdere doelen bijdragen (verkeersveiligheid, fiets, OV), wordt de aantrekkelijkheid vergroot.

Overzicht verleende subsidies aan provinciale doelen (2016-2024)



Figuur 1 Overzicht verleende subsidies aan provinciale doelen

Een belangrijk deel van de subsidie wordt besteed aan Verkeersveilige weginrichting of maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan verbetering van het fietsnetwerk en de fietsroutes. Een klein deel wordt besteed aan de verbetering van de verkeersdoorstroming en een zeer klein deel aan openbaar vervoer en het veren netwerk.

Per project kan een cofinancieringspercentage worden berekend. Uit de berekende gemiddelde cofinancieringspercentages (gemiddeld 70%) blijkt dat de provinciale subsidie gemiddeld rond de 30% ligt. Dat verschilt per Gebiedsagenda jaar.

Gebiedsagenda	Aangevraagde subsidie	Totale subsidiabele projectkosten	Verleende subsidie	Gemiddelde cofinancieringspercentage	Aantal projecten
2019	€ 5.161.405	€ 34.681.147	€ 6.137.499	72%	43
2020	€ 4.350.623	€ 36.504.657	€ 4.162.750	74%	37
2021	€ 5.457.862	€ 18.497.890	€ 4.401.624	68%	33
2022	€ 5.530.504	€ 30.071.476	€ 6.012.852	68%	38
2023	€ 5.023.354	€ 24.536.777	€ 5.203.849	67%	35
2024	€ 6.625.002	€ 22.372.735	€ 6.381.470	64%	29
Eindtotaal	€ 32.148.750	€ 166.664.682	€ 32.300.044	69%	215

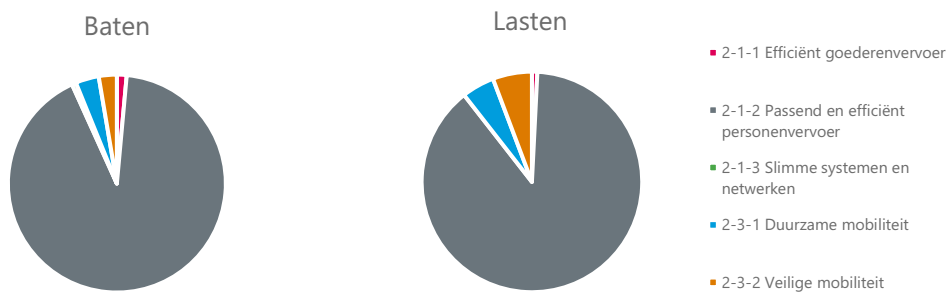
Tabel 1 Projecten SRM paragraaf 2.2.1 naar jaar

De provincie streeft daarnaast naar verdere verduidelijking van de regeling, het sturen op uitvoeringsgereedheid van projecten, kortere doorlooptijden en meer samenhang met andere beleidsdoelen (opgavegericht werken). Ook wil men het provinciale belang in aanvragen nog explicieter versterken.

3.4 Begrote lasten

Om een inzicht te krijgen in het aandeel van de verschillende beleidsdoelen en -keuzes op de begroting, hebben we de periode van 2020-2023 onderzocht. We hebben voor deze periode gekozen omdat de beleidskeuzes in die jaarstukken een gelijke benaming hebben. In 2019 en 2024 zijn andere namen gegeven. De beleidskeuzes in 2020-2023 hebben echter een andere benaming dan de beleidskeuzes in de Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma van Zuid-Holland.

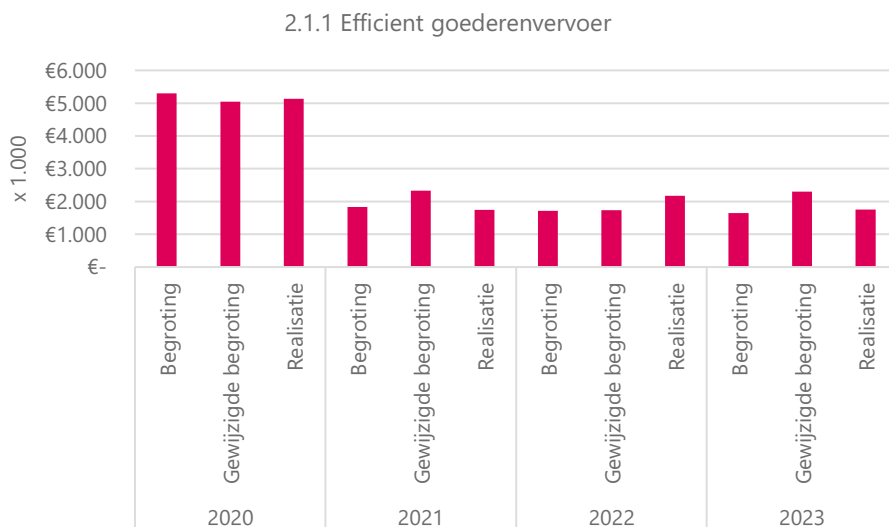
Op de analyse van de cijfers uit de jaarstukken blijkt dat het aandeel van '2.1.2 Passend en efficiënt personenvervoer' verreweg het grootste aandeel heeft in de begrote lasten en baten. Dit komt doordat de verschillende ov-concessies ook onderdeel zijn van '2.1.2 Passend en efficiënt personenvervoer'.



Figuur 2 Begrote lasten en baten in onderzoeksperiode naar beleidsdoel

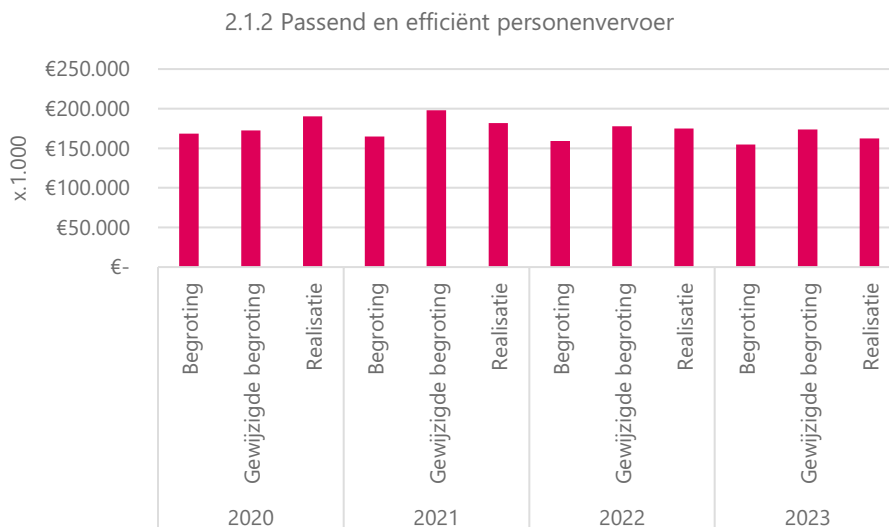
3.5 Financiële bestedingen per beleidskeuze

Om inzicht te krijgen in de financiële bestedingen per beleidskeuze is – net als hierboven omschreven – de periode van 2020-2023 onderzocht, doordat deze een andere benaming hebben dan in de Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma van Zuid-Holland.



Figuur 3 Overzicht begroting en realisatie "2.1.1 Efficiënt goederenvervoer"

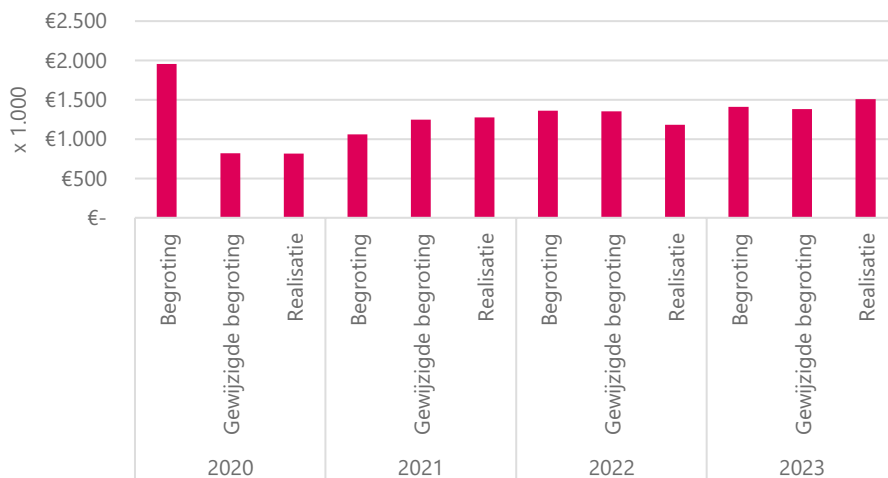
Het beleidsdoel efficiënt en duurzaam goederenvervoer komt in de jaarstukken terug als "efficiënt goederenvervoer". De fluctuaties tussen (gewijzigde) begroting en realisatie zijn beperkt.



Figuur 4 Overzicht begroting en realisatie "2.1.2 Passend en efficiënt personenvervoer"

Beleidsdoelen 'Adequaat openbaar vervoer', 'Mobiliteitstransitie', 'Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag' en 'Vaker en verder fietsen' komen in de jaarstukken terug als "passend en efficiënt personenvervoer". Hiermee wordt de scope breder getrokken dan de initiële beleidskaders voorzien, doordat ook andere vormen van personenvervoer en ketenoplossingen binnen dit doel vallen. Dit is ook het beleidsdoel met de grootste begroting en uiteindelijke realisatie. Het overzicht van de jaarstukken laat fluctuaties zien in de geplande begroting ten opzichte van de daadwerkelijke realisatie. Deze fluctuaties hangen vooral samen met de pandemie: tijdens deze periode is beroep gedaan op rijksmiddelen via de beschikbaarheidsvergoeding, waardoor de begroting in 2020 en 2021 kon worden bijgesteld met een hoger beschikbaar bedrag. In 2022 kwam bovendien Rijksfinanciering beschikbaar voor het faciliteren van zero-emissievoertuigen. De provincie heeft deze externe middelen effectief benut om het gewenste aanbod zoveel mogelijk in stand te houden en tegelijk de transitie naar zero-emissie te versnellen. Daarmee sluit de ingezette mix van instrumenten (PvE's, concessies, PZI, Transitieplan OV en gebruik van rijksregelingen) in grote lijnen aan bij een doelmatige uitvoering, al is de balans tussen ambitie, risico en uitvoerbaarheid niet altijd optimaal geweest.

2.1.3 Slimme systemen en netwerken



Figuur 5 Overzicht begroting en realisatie "2.1.3 Slimme systemen en netwerken"

Het beleidsdoel slimmere mobiliteit komt in de jaarstukken terug als "slimme systemen en netwerken". In het overzicht is te zien welke bedragen begroot, gewijzigd en ten slotte gerealiseerd zijn. In de jaarstukken keert dit doel expliciet terug. Dit helpt in het volgen van concrete stappen die zijn genomen en of er gesproken kan worden van doelmatigheid. Zoals het overzicht toont, is er over het geheel geen sprake van een significante overschrijding van de begroting en kunnen we spreken van een redelijk stabiel beeld. De opvallende daling van de oorspronkelijke begroting in 2020 wordt veroorzaakt door het beschikbaar komen van een Rijkssubsidie voor de pilot Connected Transport.

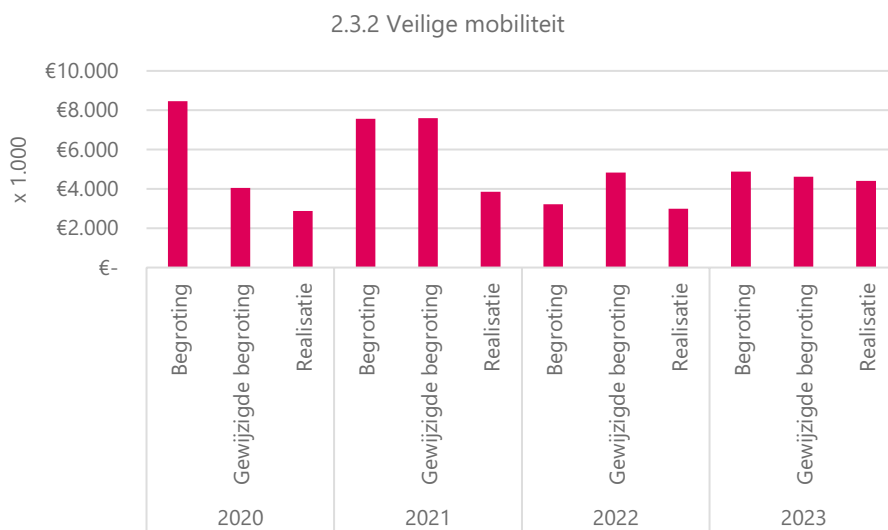
2.3.1 Duurzame mobiliteit



Figuur 6 Overzicht begroting en realisatie "2.3.1 Duurzame mobiliteit"

In het overzicht van de begroting en realisatie is een duidelijke fluctuatie zichtbaar. In de meeste jaren is er duidelijk verschil tussen de begroting en het bedrag dat daadwerkelijk is ingezet. Voor een deel wordt dit verklaard door de pandemie (geen fysieke bijeenkomsten

(internationale) overleggen), maar ook door verschuiving van kosten (RAL en waterstofbussen).



Figuur 7 Overzicht begroting en realisatie "2.3.2 Veilige mobiliteit"

Het beleidsdoel veiliger verkeer komt in de jaarstukken terug als "veilige mobiliteit". Opvallend is dat een groot deel van de middelen niet is ingezet. Dit kan worden verklaard door het doorschuiven van activiteiten binnen ROV-ZH vanwege corona, onderbezetting en in algemene zin door minder subsidieaanvragen dan verwacht. In de latere jaren sluiten de gerealiseerde middelen beter aan bij de begroting.

3.6 Overig

In de ambtelijke organisatie bestond behoefte aan helderdere structuren voor het rapporteren van de voortgang van projecten, onder meer om de afstemming tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te verbeteren. Het gebruik van gestructureerde, digitale voortgangsrapportages is inmiddels binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) ingevoerd en wordt als effectief ervaren. In deze voortgangsrapportages worden oorspronkelijke plannen, uitvoering en wijzigingen in de uitvoering helderder vastgelegd, wat het gesprek tussen opdrachtgever en opdrachtnemer faciliteert. Deze werkwijze kan ook worden doorgetrokken naar andere beleidsdoelen.

Bij de start in 2019 beschikten enkele belangrijke thema's, zoals openbaar vervoer (OV) en duurzame mobiliteit, nog niet over een uitgewerkte visie, waarin het thema verbonden is met andere thema's en opgaven in de provincie, zoals economie en woningbouw. Daardoor ontstond de behoefte om afzonderlijke visies op te stellen. Voor duurzame mobiliteit betreft dit onder andere een visie op de rol van waterstof en een visie op de inpassing van tank- en laadvoorzieningen in de transitie naar duurzame energiedragers; beide zijn inmiddels uitgewerkt. Voor OV wordt op dit moment gewerkt aan een OV-visie. Tijdens de coronaperiode werd bovendien sterk gevoeld dat een steviger, samenhangend verhaal nodig is over het belang van OV en de rol daarvan in de bredere bereikbaarheidsopgave, onder andere om gericht aanspraak te kunnen maken op beschikbare middelen. Visies en

kaders zijn daarnaast essentieel om richting te geven aan discussies met gemeenten en andere partners, zodat de provincie helder kan zijn over haar rol, visie en spelregels.

Het thema 'schoon en slim' stond aanvankelijk als afzonderlijke pijler gepositioneerd, maar kan in de praktijk beter worden opgevat als een horizontaal thema, dwars door de verschillende modaliteiten heen (waarbij de modaliteiten de verticale pijlers vormen). Er is behoefte om de inzet op 'slim' (smart mobility, data, digitalisering) professioneler en meer structureel over de modaliteiten heen in te bedden. Op dit moment gebeurt dit nog vooral op basis van ad-hocverzoeken vanuit de modaliteitspijlers, mede dankzij goede onderlinge contacten. De voorkeur gaat uit naar vooraf en structureel gemaakte afspraken over de positionering en inzet van 'slim' binnen de verschillende modaliteiten.

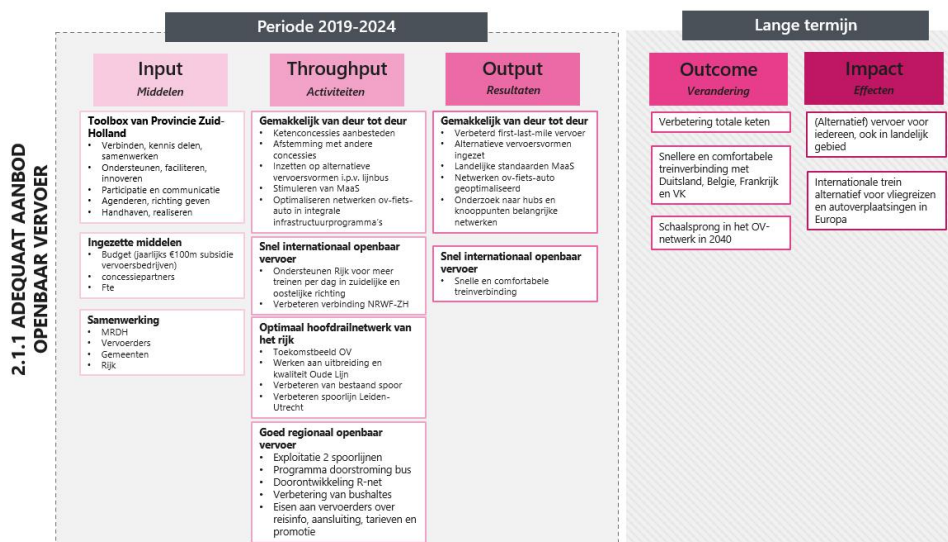
In het kader van het huidige beleid zijn destijds geen expliciete beleidstheorieën opgesteld. Het opstellen van dergelijke beleidstheorieën zou helpen om concreter na te denken over de precieze doelstellingen en de bijbehorende maatregelen. Daarnaast was het detailniveau van de beleidskeuzes sterk wisselend: voor sommige onderdelen waren concrete maatregelen uitgewerkt, voor andere niet. Voor het nieuwe beleid zijn inmiddels wél beleidstheorieën ontwikkeld, waarmee deze tekortkomingen zijn geadresseerd.

Opladen elektrische voertuigen



4. Bevindingen per beleidskeuze

4.1 2.1.1 Adequaat openbaar vervoer



Figuur 8 Overzicht beleidstheorie "2.1.1 Adequaat openbaar vervoer"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor adequaat aanbod van openbaar vervoer zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.1.1 Beleidsformulering

Het beleid rond adequaat aanbod van openbaar vervoer is in de periode 2019–2024 in hoge mate via concessiekaders en programma's van eisen vormgegeven, meer dan via één overkoepelende, expliciete beleidstheorie. De strategische uitgangspunten zijn wel duidelijk verankerd in het Omgevingsbeleid en het Omgevingsprogramma: de provincie streeft naar een mobiliteitsnetwerk dat op orde is, keuzevrijheid biedt, eerst inzet op beter benutten en opwaarderen van bestaande infrastructuur en tegelijk bijdraagt aan leefbaarheid, verkeersveiligheid en de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Deze doelen zijn voor het OV verder uitgewerkt in concessie-specifieke beleidskaders (zoals Zuid-Holland Noord, DAV, HWGO) en in het Transitieplan OV dat na de coronapandemie is opgesteld.

Voor een aantal concessies is de beleidstheorie relatief goed uitgewerkt. In het beleidskader voor de concessie Zuid-Holland Noord worden de provinciale ambities (beste bereikbare provincie, klimaat- en ruimtelijke doelen, inclusieve samenleving) vertaald in vier concrete doelen voor de concessie (bereikbaarheid, kwaliteit, energietransitie, innovatie). Deze zijn

onderbouwd met uitgangspunten over flexibiliteit, opbrengstverantwoordelijkheid van de vervoerder, minimumbedieningseisen en intensieve samenwerking met wegbeheerders. Het Programma van Eisen en het gunningsmodel fungeren als centrale sturingsinstrumenten, aangevuld met outputindicatoren (zoals DRU's, punctualiteit, rituitval) en sancties bij onvoldoende prestaties. Ook in de PvE's voor DAV en HWGO is sprake van een vrij scherpe vertaling van doelen naar netwerkconcepten, frequentie-eisen, dekkingsnormen, kwaliteitsstandaarden en duurzaamheidseisen (o.a. volledige nulemissievloot uiterlijk 2030/2031).

Tegelijkertijd blijkt uit interviews en evaluaties dat er tot voor kort geen overkoepelende, integrale OV-visie bestond; beleidskeuzes zijn vooral via afzonderlijke concessies en losse beleidsvelden gemaakt. Dit bemoeilijkte de samenhangende prioritering tussen concessies, infrastructuurinvesteringen en andere beleidsdoelen, en werd tijdens de COVID-crisis als belangrijk knelpunt ervaren. De huidige ontwikkeling van een nieuwe, integrale OV-visie moet dat gemis achteraf repareren. Hiermee kan worden geconcludeerd dat de beleidstheorie op concessieniveau relatief sterk is, maar op stelselniveau lange tijd gefragmenteerd was.

De beleidscomplexiteit is groot. Dit hangt samen met de omvang en diversiteit van de provincie, het grote aantal betrokken partijen (vervoerders, gemeenten, MRDH, Rijk, wegbeheerders, reizigersorganisaties, sectorpartijen), de veelheid aan beleidsdoelen (bereikbaarheid, inclusie, energietransitie, leefbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling) en de noodzaak om in te spelen op onzekere ontwikkelingen (corona, technologische innovaties, energieprijzen, personeelstekorten). Concessiegebieden omvatten zowel stedelijke als landelijke gebieden met uiteenlopende vervoervragen; in landelijke gebieden staat de traditionele ov-invulling onder druk, terwijl de noodzaak tot passend aanbod voor afhankelijke doelgroepen blijft. De transitie naar zero-emissie, de integratie van ketenmobiliteit en MaaS, en de afhankelijkheid van gemeentelijk beleid (ruimteverdeling, 30 km-zones, doorstromingsmaatregelen) vergroten deze complexiteit verder.

De financiële middelen, rollen en randvoorwaarden zijn relatief helder afgebakend. Voor de concessies is sprake van jaarlijkse exploitatiebijdragen, met een kostendekking van ongeveer 50% vanuit kaartverkoop en indexatie via landelijke indexen. De vervoerder is opbrengst- en (grotendeels) ontwikkelverantwoordelijk, terwijl de provincie de strategische beleidskaders en PvE's vaststelt, concessie management voert en voor R-net in belangrijke mate ook de ontwikkelingsfunctie op zich neemt. Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de infrastructuur (wegen, haltes, looproutes). Rollen zijn expliciet vastgelegd in tabellen per modaliteit (niet-R-net, R-net, tarieven, infrastructuur) en in contractuele bepalingen over concessieduur, zero-emissie-eisen, materieeloverdracht en tariefkaders. Tegelijkertijd laat de praktijk zien dat deze formele rolverdeling regelmatig onder druk staat, bijvoorbeeld bij vertragingen in infrastructuurprojecten, spanningen over boetes bij niet-gehaalde normen in een post-coronarealiteit en de noodzaak om via gebiedsafspraken invloed uit te oefenen op gemeentelijk verkeers- en ruimtelijk beleid.

4.1.2 Uitvoering en samenwerking

De uitvoering van het beleid rond adequaat aanbod openbaar vervoer vindt duidelijk plaats binnen een breed beleidsnetwerk. De provincie werkt structureel samen met vervoerders, gemeenten en regio's (zoals Drechtsteden, Holland Rijnland, Midden-Holland), MRDH, het Rijk (onder andere via BO MIRT, Toekomstbeeld OV 2040, Metropolitaan OV en Verstedelijking), havenbedrijf, onderwijsinstellingen en andere stakeholders. Deze samenwerkingen vormen een belangrijk deel van de input in termen van capaciteit. Bij de uitwerking van concessiekaders en PvE's zijn gemeenten, reizigersorganisaties en maatschappelijke partijen intensief betrokken geweest, bijvoorbeeld via stuurgroepen, consultaties en participatiebijekomsten. Ook de ontwikkeling van ketenvoorzieningen (P+R, fietskluizen, deelfietsen, vraagafhankelijk vervoer) gebeurt in nauwe samenwerking tussen provincie, gemeenten en vervoerders.

Wat betreft de uitvoering van voorgenomen maatregelen is sprake van een gemengd beeld als het gaat om de gerealiseerde output. Aan de ene kant laten de voortgangsrapportages zien dat OV-infrastructuurprojecten tussen 2019 en 2022 consequent binnen budget zijn gebleven en grotendeels volgens planning zijn gerealiseerd: 100% van de projecten binnen budget en 83–100% binnen planning over de jaren 2019–2022. Diverse R-net-bus- en spoorcorridors zijn opgeleverd of doorontwikkeld (onder meer Gouda–Schoonhoven, MerwedeLingelijn als R-net, HOV-verbindingen in DMG), inclusief verbeterde haltes, fietsenstallingen en busstations. Nieuwe DRIS-systemen zijn aanbesteed en vanaf 2022 vervangen. Ook is substantieel geïnvesteerd in zero-emissiebusvervoer: de stadsdiensten in Dordrecht en Gorinchem zijn in 2019 volledig elektrisch gaan rijden, Leiden kreeg een elektrische stadsdienst en in HWGO zijn 20 waterstofbussen in gebruik genomen. In 2024 startten nieuwe concessies (Zuid-Holland Noord, HWGO) met een volledig emissievrije busvloot als expliciet uitgangspunt, al traden daar door leveringsproblemen en faillissement van een fabrikant wel vertragingen op.

Aan de andere kant laten de evaluatie van de DMG-concessie en de jaarstukken duidelijke uitvoeringsknelpunten zien. De start van DMG (2018/2019) verliep rommelig, met forse rituitval, vertragingen, problemen met boordcomputers en OV-chipkaartapparatuur, en het tijdelijk niet halen van zero-emissiedoelen doordat elektrische bussen en laadinfrastructuur niet tijdig beschikbaar waren. Dit leidde tot klachten, reputatieschade, een boete voor Qbuzz en een gespannen relatie tussen provincie en vervoerder in het eerste jaar. Hoewel de prestaties in de loop van 2019 verbeterden, werd het gewenste kwaliteitsniveau nog niet volledig gehaald. In 2020–2022 zette de coronacrisis de uitvoering opnieuw onder druk: reizigersaantallen daalden tot 10% in het voorjaar van 2020 en lagen in 2020–2022 structureel ver onder 2019, waardoor de provinciale en landelijke beschikbaarheidsvergoedingen nodig waren om het aanbod overeind te houden en concessies moesten worden aangepast. Dit alles maakt dat de gerealiseerde output (bijvoorbeeld punctualiteit, rituitval, klantwaardering) achterbleef bij de oorspronkelijke plannen, ondanks forse input in de vorm van extra middelen en inzet van partijen.

Binnen de interne organisatie is het beleid geborgd via meerdere instrumenten die de relatie tussen input en output volgen. Het PZI en de voortgangsrapportages VGR Infra geven jaarlijks inzicht in de voortgang en budgetten van OV-infrastructuurprojecten. Concessiemanagement richt zich via monitoring van KPI's (dienstregelingen, punctualiteit,

rituitval, klantwaardering, sociale veiligheid) op naleving van PvE-eisen, met sancties bij structurele onderprestatie. Na corona is een provinciaal Transitieplan OV vastgesteld, dat de basis vormt voor concessie-specifieke transitieplannen en dienstregelingsaanpassingen. De deelname aan DOVA ondersteunt landelijke afstemming en kennisdeling over OV-beleid.

De provincie Zuid-Holland zet in haar omgevingsbeleid en OV-beleid stevig in op keten- en deelmobiliteit als middel om de deur-tot-deurreis te verbeteren. Dit gebeurt via ketenconcessies, stimulering van MaaS, optimalisatie van netwerken ov-fiets-auto, investeringen in P+R, fietskluizen, deelfietsen en nieuwe deeltaxi- en maatwerksystemen zoals Bestelbuzz (DMG) en OV-op-Maat (HWGO), vaak gekoppeld aan R-net- en HOV-corridors en geïntegreerd in één mobiliteitsplatform (Qmove) waarin plannen, boeken en betalen samenkomen. Hiermee wordt beoogd om de gewenste output te realiseren in de vorm van verbeterd first-last-mile vervoer, alternatieve vervoersvormen en geoptimaliseerde ov-fiets-netwerken en knooppunten. Qbuzz geeft in het ketenplan en in het interview aan bewust te willen verschuiven van een klassiek OV-netwerk naar een breder mobiliteitsnetwerk, waarbij vraagafhankelijk vervoer en deelfietsen (onder andere Donkey Republic in de Drechtsteden en Molenlanden) worden ingezet om het wegvallen of versoberen van vaste lijnen op te vangen; gebruik en prestaties van deze ketenvoorzieningen worden continu gemonitord en vormen de basis voor verdere opschaling. De gemeente Dordrecht waardeert expliciet dat deelmobiliteit binnen de OV-concessie is belegd, omdat dit in een erg veranderlijke markt stabiliteit en provinciale ondersteuning bij operationele problemen biedt, terwijl de gemeente tegelijk aangeeft voldoende vrijheid te ervaren om samen met de deelfietsaanbieder de lokale uitrol en doorontwikkeling vorm te geven.

De samenwerking met andere actoren is overwegend intensief en constructief, maar kent ook spanningsvelden. Qbuzz benadrukt dat de provincie tijdens COVID "schouder aan schouder" met vervoerders zocht naar oplossingen, maar wijst tegelijk op spanningen rond een PvE dat onvoldoende rekening houdt met de post-coronarealiteit (personeelstekorten, hogere ziekte-uitval, complexere techniek), terwijl de boeteloga onverminderd blijft gelden. De provincie ervaart op haar beurt dat gemeentelijke prioriteiten (30 km-zones, beperkte ruimte voor busbanen) de OV-doorstroming bemoeilijken, terwijl 90% van de busroutes over gemeentelijke wegen loopt. Dit illustreert dat de gekozen instrumenten, de ingezette input en de formele rolverdeling niet altijd naadloos aansluiten op de feitelijke uitvoeringscontext en de gewenste output.

4.1.3 Resultaat

Doeltreffendheid

De doeltreffendheid laat met name een positief beeld zien. De provincie heeft het netwerk aantoonbaar versterkt met nieuwe en verbeterde R-net- en HOV-corridors (onder andere Gouda-Schoonhoven, MerwedeLingelijn als R-net), opwaardering van knooppunten en haltes, aanvullende ketenvoorzieningen (P+R, fietsenstallingen, fietskluizen, deelfietsen) en een duidelijke versnelling van de transitie naar emissievrij busvervoer. In de concessies DMG en HWGO zijn kleinschalige mobiliteitsoplossingen (zoals Bestelbuzz, OV-op-Maat en Deur-halte-vervoer) ingezet als alternatief waar vaste lijnen zijn versoberd of verdwenen, zodat ook kleine kernen bereikbaar blijven. In Zuid-Holland Noord zijn via buurtbussen en vraagafhankelijk vervoer dekkingseisen en minimumfrequenties geborgd, met

aansluitgarantie op knooppunten. Voor de meeste onderdelen van de beleidstheorie (basisbereikbaarheid, ketenvoorzieningen, zero-emissie) is dus zichtbaar output gerealiseerd.

Aan de gebruikerskant blijft de waardering hoog: in 2024 krijgt het regionaal OV in Zuid-Holland een 7,9, iets hoger dan het landelijke gemiddelde van 7,8 en hoger dan 2023. Dit wijst erop dat reizigers het aanbod, ondanks coronacrisis, dienstregelingsaanpassingen en de invoering van nieuwe concepten, nog steeds als goed tot zeer goed ervaren. Tegelijk is de vraag naar OV structureel lager dan in 2019; de reizigers- en opbrengstenniveaus blijven in 2022–2023 duidelijk achter, met blijvende effecten van thuiswerken en veranderde reispatronen. De provincie heeft hierop gereageerd met een Transitieplan OV, herschikking van frequenties en verdere uitbouw van keten- en deelmobiliteit. Of deze aangepaste mix van lijnen, frequenties en ketenvoorzieningen volledig aansluit op de veranderde vraag (bijvoorbeeld in tijd, plaats en modaliteit) is op basis van de beschikbare gegevens nog niet overtuigend aan te tonen.

Daarnaast spelen enkele structurele factoren die de doeltreffendheid beperken. Tot voor kort ontbrak een overkoepelende OV-visie, waardoor concessies en infrastructuurinvesteringen niet altijd waren ingebed in één expliciet eindbeeld; dit bemoeilijkte integrale prioritering tussen corridors en modaliteiten. Ook zijn er aanzienlijke ongedekte ambities in het PZI, terwijl extra opgaven voor verstedelijking, klimaatadaptatie en energietransitie nog niet volledig zijn meegewogen, wat betekent dat niet alle gewenste verbeteringen binnen de huidige middelen passen. De sterke afhankelijkheid van gemeentelijk beleid – bijvoorbeeld voor haltekwaliteit, 30 km-zones en busdoorstroming – beperkt bovendien de daadwerkelijke sturingskracht van de provincie op de kwaliteit en snelheid van het netwerk.

De provincie weet haar formele rollen als concessieverlener, programmamanager infrastructuur en regisseur van R-net in grote lijnen waar te maken: concessies zijn tijdig aanbesteed of verlengd, het R-net-netwerk is verder uitgerold, zero-emissie-doelen zijn stevig verankerd en ketenmobiliteit is structureel onderdeel van het beleid. Tegelijk is zichtbaar dat de gebruikte instrumenten (strakke PvE's, harde normen, boeteregimes) niet altijd goed passen bij de gewenste rol als adaptieve netwerkregisseur in een context van grote onzekerheid. Vooral in DMG is spanning ervaren tussen de letter van het contract en de feitelijke uitvoerbaarheid in een post-coronarealiteit. Per saldo hebben borging en inspanningen er wel toe geleid dat het OV-systeem is gestabiliseerd en op diverse punten verbeterd, maar verdere winst in doeltreffendheid is mogelijk door de nieuwe integrale OV-visie, een scherpere koppeling met financiële kaders en een nog sterkere, programmatische aanpak van doorstroming, ketenmobiliteit en bereikbaarheid van kwetsbare gebieden.

Doelmatigheid

Onder doelmatigheid wordt hier verstaan: de verhouding tussen de ingezette input (financiële middelen, personele inzet, in-kind bijdragen en organisatorische capaciteit) en de bereikte output (kwaliteit en omvang van het OV-aanbod en de bijbehorende voorzieningen).

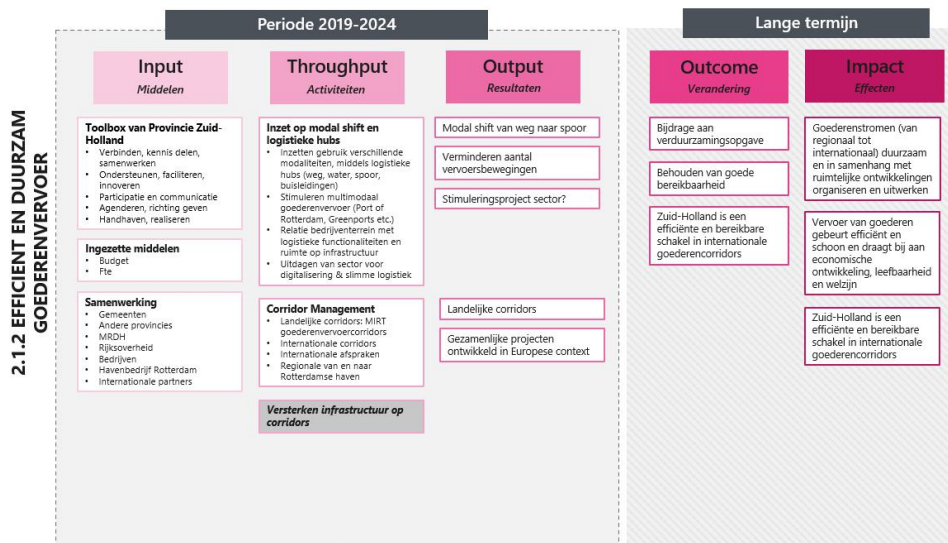
Financieel en organisatorisch is het beleid rond een adequaat OV-aanbod in grote lijnen doelmatig uitgevoerd. De voortgangsrapportages laten zien dat OV-infrastructuurprojecten tussen 2019 en 2022 vrijwel volledig binnen budget zijn gebleven (100% in alle jaren) en

grotendeels binnen de planning zijn gerealiseerd (tussen 83% en 100%). Dit is mede het resultaat van langjarige programmering via het PZI en strakke sturing op projecten en concessies. De combinatie van deze programmering, het gebruik van beschikbaarheidsvergoedingen en tussentijdse aanpassingen van concessies heeft ertoe geleid dat het OV-netwerk tijdens en na corona overeind is gebleven, ondanks forse dalingen in reizigersaantallen. Ook in-kind inzet (bijdragen in de vorm van goederen, diensten of kortingen, zoals het beschikbaar stellen van locaties, inzet van ambtelijke capaciteit of het aanpassen van infrastructuur door wegbeheerders) heeft bijgedragen aan het realiseren van projecten zonder dat dit altijd volledig in de begroting zichtbaar is.

Daar staat tegenover dat de hoge ambities en de beleidscomplexiteit ook hebben geleid tot extra uitvoeringskosten en beheerslast. De start van de concessie DMG met Qbuzz verliep rommelig: problemen met materieellevering, ICT en rijtijden zorgden voor rituitval, klachten en een boete, waardoor aanzienlijke herstelinspanningen nodig waren. Ook bij de zero-emissietransitie traden vertragingen en kinderziektes op, bijvoorbeeld door late levering van elektrische bussen, laadinfrastructuur en waterstofmaterieel, waardoor tijdelijk (deels) met conventioneel materieel moest worden gereden. Een deel van de provinciale inzet is daardoor de afgelopen jaren vooral opgegaan aan stabiliseren, repareren en heronderhandelen (transitieplannen, noodconcessie ZHN, verlengingen HWGO/DMG) in plaats van aan nieuwe kwaliteitsverbeteringen. Dit vertaalt zich in relatief hoge transactiekosten en een minder efficiënte inzet van beschikbare capaciteit dan beoogd.

De inzet op ketenmobiliteit en vraagafhankelijk vervoer lijkt vanuit doelmatigheidsperspectief kansrijk: met beperkte middelen wordt in dunbevolkte gebieden toch een acceptabel bereikbaarheidsniveau geboden, als alternatief voor kostbare vaste lijnen. Tegelijk blijkt uit onderzoek dat de bekendheid met vraagafhankelijk vervoer nog beperkt is, waardoor voorzieningen relatief duur kunnen zijn per reiziger en het risico bestaat dat de potentie niet volledig wordt benut. Ook vraagt de keuze om deelmobiliteit binnen concessies te beleggen (zoals in DMG, onder andere Donkey Republic) om intensief concessie management en afstemming met gemeenten en aanbieders, wat organisatorisch belastend kan zijn.

4.2 2.1.2 Efficiënt en duurzaam goederenvervoer



Figuur 10 Overzicht beleidstheorie "2.1.2 Efficiënt en duurzaam goederenvervoer"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor efficiënt en duurzaam goederenvervoer zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.2.1 Beleidsformulering

De beleidskeuze efficiënt en duurzaam goederenvervoer is verankerd in de omgevingsvisie en het omgevingsprogramma van de provincie Zuid-Holland. De kern van dit beleid is dat alle beschikbare modaliteiten – weg, water, spoor en buisleidingen – beter worden benut. De provincie zet daarom in op verschuiving van goederenvervoer van de weg naar spoor en binnenvaart, op bundeling van goederenstromen in logistieke knooppunten en hubs, op corridormanagement op (inter)nationale goederenvervoercorridors en op digitale en slimme logistieke oplossingen. In nauwe samenhang met de Rotterdamse haven, de Greenports en andere logistieke clusters wil de provincie op deze manier multimodaal goederenvervoer stimuleren en de infrastructuur op belangrijke corridors versterken.

Het uiteindelijke doel is dat Zuid-Holland een efficiënte, goed bereikbare en duurzame schakel vormt in internationale goederencorridors. Goederenvervoer moet economisch rendabel zijn, bijdragen aan de concurrentiekracht van haven en Greenports, en tegelijk schoon en ruimtelijk inpasbaar zijn georganiseerd.

De beleidstheorie achter deze keuze is niet volledig expliciet uitgewerkt in één schema, maar wel duidelijk herkenbaar. Aan de input- en outputkant richt de provincie zich op projecten

en programma's die een verschuiving van goederen van weg naar spoor en binnenvaart mogelijk maken, die het aantal vervoersbewegingen verminderen door bundeling via hubs en logistieke knooppunten, en die gezamenlijke corridorsamenwerking in nationaal en Europees verband opzetten. Aan de outcome- en impactkant wordt beoogd dat goederenstromen op alle schaalniveaus – van stedelijke distributie tot internationale corridors – efficiënt en duurzaam worden afgehandeld, dat deze stromen de economische ontwikkeling ondersteunen, en dat bereikbaarheid en leefbaarheid geborgd blijven.

In de strategische documenten zijn specifieke indicatoren, zoals aantallen TEU die via spoor of binnenvaart worden vervoerd, nog beperkt uitgewerkt. Deze komen vooral in de uitvoering terug, bijvoorbeeld via de Rijksregeling Modal Shift en concrete corridorafspraken over volumes in binnenvaart- en spoorprojecten in 2023. Daardoor is de beleidstheorie deels impliciet en verspreid over verschillende documenten.

De beleidsopgave is complex. Efficiënt goederenvervoer raakt meerdere modaliteiten tegelijk, speelt op verschillende schaalniveaus en verbindt uiteenlopende thema's. Het gaat om stedelijke en regionale distributie, zoals CityBarge in binnensteden en regionale bouwhubs, om nationale MIRT-goederenvervoercorridors zoals GVC Oost-ZuidOost en GVC Zuid, en om internationale verbindingen zoals de Rhine-Alpine Corridor en de Delta Rhine Corridor. Tegelijkertijd spelen vragen rond economische concurrentiekracht, bereikbaarheid, klimaat en luchtkwaliteit, ruimteclaims voor distributiecentra, truckparkings, buisleidingen en hubs, en innovaties op het gebied van digitalisering, autonome scheepvaart en smart mobility.

Uit interviews blijkt dat de provincie deze complexiteit benadert met een bewust adaptieve en pragmatische werkwijze. Men haakt aan bij kansen en initiatieven van marktpartijen, Rijk en buurlanden en toetst losse projecten steeds aan de hogere doelen van efficiënt en schoon goederenvervoer. Er is echter niet gekozen voor een strak, eigen kwantitatief doelen- en indicatorenkader specifiek voor goederenvervoer.

De financiële middelen, rollen en randvoorwaarden zijn gespreid over verschillende programma's en bestuurslagen. Op rijksniveau zijn substantiële middelen beschikbaar via MIRT-programma's voor infrastructuur, truckparkings en goederenvervoercorridors, via de Rijksregeling Modal Shift en via Europese fondsen voor onder meer beveiligde truckparkings, corridorprogramma's en projecten in de binnenvaart. Daarnaast zijn er voorbereidingen voor nieuwe regelingen voor havenvoorzieningen en Clean Energy Hubs. De provincie Zuid-Holland levert vooral cofinanciering, inzet van deskundige medewerkers en programmabudgetten. Daarmee ondersteunt zij onder meer de ontwikkeling van CityBarge, haalbaarheidsstudies voor bouwhubs en verslogistiek, Clean Energy Hubs, digitaliseringsprojecten zoals iVRI's en Blauwe Golf en de voorbereiding van modal-shiftprojecten en de Deltacorridor.

De rolverdeling is meerschalgig en in grote lijnen helder. Het Rijk draagt de systeemverantwoordelijkheid voor de hoofdnetwerken van wegen, vaarwegen, spoor en buisleidingen en voor de nationale corridorprogramma's. De provincie stuurt op regionale inpassing en ruimtelijke samenhang, initieert en participeert in corridorprogramma's zoals

GVC Zuid, treedt op als leadpartner in Europese projecten zoals SecureNL en EGTC Rhine–Alpine en fungeert als aanjager van modal shift en verduurzaming in nauwe samenwerking met havenbedrijf, Greenports en bedrijfsleven. Gemeenten en havenbedrijven zijn cruciaal voor ruimtelijke keuzes op lokaal niveau, de ontwikkeling van stedelijke hubs en de inpassing van overslaglocaties. Private partijen, zoals verladers, vervoerders en terminaloperators, zijn uiteindelijk bepalend voor investeringsbeslissingen en het daadwerkelijk benutten van multimodale opties.

Uit de interviews komt naar voren dat de provincie vooral een aanjagende, verbindende en regisserende rol vervult. Zij gaat af op kansen en initiatieven, werkt grotendeels via netwerken en heeft beperkte eigen financiële middelen en geen harde resultaatdoelen voor goederenvervoer vastgelegd. Deze rolomvatting past bij een middenbestuur dat vooral via samenwerking, kennis en gerichte bijdragen stuurt, in plaats van via directe regulering en grote eigen investeringsprogramma's.

4.2.2 Uitvoering en samenwerking

De uitvoering van het beleid voor efficiënt en duurzaam goederenvervoer vindt in de praktijk bijna altijd plaats in samenwerkingsverbanden. Dat sluit aan bij de rol die de provincie zichzelf toedicht in de beleidsformulering. De provincie opereert in beleidsnetwerken met Rijk, gemeenten, havenbedrijven, buurlanden en private partijen. De periode 2019–2023 laat daarbij een duidelijke ontwikkeling zien: van verkenning en internationale samenwerking, via regionale projecten en corridorontwikkeling, naar opschaling en concretisering.

In 2019 lag de nadruk op het versterken van de internationale samenwerking en op het voorbereiden van projecten. De provincie ondertekende met Noordrijn-Westfalen een Werkagenda Mobiliteit & Verkeer en werkte aan grensoverschrijdende initiatieven zoals RH2INE, waarin inzet van waterstof in de binnenvaart centraal staat. Via projecten als SecureNL werden Europese middelen benut voor de ontwikkeling van beveiligde truckparkings, terwijl met CLINSH is gewerkt aan verduurzaming van de binnenvaart. Parallel hieraan werd via NewWays Zuid-Holland logistieke advisering aangeboden aan verladers om vervoer via de binnenvaart te stimuleren. Ook werden in deze periode vernieuwende concepten verkend, zoals fijnmazige stadsdistributie en autonoom varen. Deze activiteiten vormden de eerste bouwstenen voor de latere corridorprogramma's en sloten inhoudelijk aan op de beleidstheorie rond modal shift, bundeling en innovatie.

In 2020 verschoof het zwaartepunt naar concrete regionale projecten en verdere uitwerking van corridors. CityBarge werd opgericht en de bouw van de eerste elektrische e-pusher startte, bedoeld voor binnenstedelijke distributie via grachten en kanalen. Binnen het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) werd onderzoek gedaan naar bouwstromen en mogelijke bouwhublocaties aan het water, gekoppeld aan de ambitie om bouwlogistiek van de weg naar het water te verplaatsen. Er liep een spoorverkenning voor versproducten richting Berlijn, in samenhang met de Greenports en de wens om verslogistiek te verduurzamen. Binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe zijn scheepvaartmaatregelen uitgewerkt om de benutting van de vaarwegen te verbeteren. Tegelijkertijd werd de MIRT-verkenning A15 Papendrecht–Gorinchem verder voorbereid, waarbij de provincie nadrukkelijk meekoppelkansen zocht, zoals snelfietsroutes en ecologische verbindingen. In

diverse werkgroepen, bijvoorbeeld rond Zero Emission Shipping, verslogistiek en truckparkings, nam de provincie een trekkende of coördinerende rol op zich.

In 2021 en 2022 werd de netwerkbenadering verder verdiept met de oprichting en uitbouw van de MIRT-Goederenvervoercorridors GVC Oost-ZuidOost en GVC Zuid. Voor beide corridors is gewerkt aan een integraal programma met een uitvoeringsstructuur en bestuurlijk beheermodel, waarin de provincie een voortrekkersrol vervulde. Op deelaspecten zoals 'vers' heeft de provincie de trekkersrol op zich genomen. Binnen de verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem bleef de provincie inzetten op koppelkansen met fiets- en natuurprojecten en op een bredere gebiedsgerichte aanpak. Via NewWays Zuid-Holland zijn goederenstromen gebundeld, bijvoorbeeld tussen de Maasvlakte en Dutch Fresh Port, en zijn bedrijven ondersteund bij het voorbereiden van subsidieaanvragen voor de Rijksregeling Modal Shift. CityBarge is in Leiden en Den Haag beproefd en er zijn stappen gezet in de ontwikkeling van bouw hubs. Daarnaast liepen er studies naar de Delta Rhine Corridor, waarbij de provincie procesmatig betrokken was bij de ontwikkeling van een buisleidingenbundel voor onder meer waterstof, CO₂ en andere bulkstromen.

In 2023 vonden verdere opschaling en concretisering plaats. Hoewel het Rijk de besluitvorming over de verbreding van de A15 Papendrecht-Gorinchem tijdelijk heeft gepauzeerd, werkte de provincie samen met de regio Drechtsteden en het Havenbedrijf Rotterdam aan een pakket verzachtende maatregelen om de bereikbaarheidsproblemen in de corridor zoveel mogelijk te beperken. In Venlo werd, onder leadpartnerschap van Zuid-Holland binnen een corridorprogramma, een grote uitbreiding van een vrachtwagenparkeerplaats gerealiseerd. In dat verband zijn ook randvoorwaarden uitgewerkt voor beveiliging en handhaving op beveiligde truckparkings. Binnen GVC Oost-ZuidOost groeide verslogistiek uit tot een koepelproject, met plannen van aanpak voor schone laadinfrastructuur, digitalisering, koelcontainernetwerken en verschuiving van versstromen naar binnenvaart en internationaal spoor.

De provincie ondersteunde in 2023 zeventien binnenvaart- en drie spoorprojecten bij aanvragen voor de Rijksregeling Modal Shift. Het Rijk zegde in totaal circa 4,1 miljoen euro toe, waarmee naar schatting 263.000 TEU van de weg naar het water en 237.000 TEU van de weg naar het spoor kan worden verplaatst. Daarmee wordt de in de beleidsformulering gewenste modal shift concreet gemaakt in projecten en volumes. Daarnaast is in 2023 verder gewerkt aan stedelijke en regionale distributie via CityBarge, in samenwerking met onder meer Leiden, Den Haag en Delft en de provincies Noord-Holland en Utrecht, met aandacht voor bouwlogistiek, afvalstromen, laadinfrastructuur en autonoom varen.

In 2024 werd besloten om samen met het Havenbedrijf Rotterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het Realisatiepact op te stellen: een meerjarig uitvoeringsovereenkomst op projecten voor het logistieke knooppunt Mainport Rotterdam en Greenport West-Holland verder te brengen. De provincie Zuid-Holland heeft met een eerder knooppuntenplan en het inzetplan Rotterdam de randvoorwaarden voor dit uitvoeringsovereenkomst gecreëerd.

De provincie nam actief deel aan corridoractiviteiten en internationale netwerken, waaronder EGTC Rhine–Alpine, TEN-T en GVC Zuid. Ook zette zij in op de ontwikkeling van Clean Energy Hubs voor het wegvervoer, waarvan er inmiddels tien in Zuid-Holland zijn gerealiseerd of in ontwikkeling zijn. Binnen de provinciale organisatie is efficiënt goederenvervoer vooral geborgd via deelname aan programma's als MIRT-GVC, corridorprogramma's en duurzame-mobiliteitsdossiers, zoals Clean Energy Hubs en RH2INE. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met andere teams, bijvoorbeeld op het gebied van duurzame mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Uit interviews blijkt dat de provincie in de uitvoering vooral optreedt als aanjager en verbinder. Een relatief kleine kern van beleidsadviseurs is actief op meerdere dossiers tegelijk, van internationale corridors tot binnenstadslogistiek. Er is bewust gekozen voor een pragmatische, adaptieve werkwijze: eerst veel onderzoek en verkenningen, vervolgens uitvoering in projecten, met aandacht voor goede relaties met partners en een open houding richting marktinitiatieven. In de periode 2019–2023 is zo een breed pakket aan maatregelen in gang gezet en deels gerealiseerd, variërend van deelname en soms leiding in internationale programma's, via corridorontwikkeling en modal-shiftprojecten, tot de realisatie en uitbreiding van truckparkings en de ontwikkeling van CityBarge, bouwhubs en Clean Energy Hubs.

4.2.3 Resultaat

Deze paragraaf beoordeelt de resultaten van het beleid voor efficiënt goederenvervoer langs twee lijnen: doeltreffendheid en doelmatigheid. Met doeltreffendheid wordt bedoeld in hoeverre de ingezette activiteiten daadwerkelijk bijdragen aan de beoogde doelen. Met doelmatigheid wordt bedoeld in hoeverre de ingezette middelen (geld, menskracht, bestuurlijke aandacht) in verhouding staan tot de bereikte resultaten. De beoordeling is gebaseerd op beschikbare documenten, zoals omgevingsvisie, omgevingsprogramma, jaarstukken, MIRT-stukken en projectdossiers, aangevuld met interviews met betrokkenen. Er is geen integraal, specifiek monitoringskader voor efficiënt goederenvervoer op provinciaal niveau. De uitkomsten zijn daarom indicatief en deels kwalitatief van aard.

Doeltreffendheid

Wat betreft doeltreffendheid is de belangrijkste vraag in welke mate de uitvoering aansluit op de doelen en aannames uit de beleidsformulering. De beleidstheorie gaat uit van modal shift, bundeling en corridorontwikkeling als belangrijkste middelen om Zuid-Holland te positioneren als efficiënte, bereikbare en duurzame schakel in internationale goederencorridors. De uitvoering laat zien dat deze middelen daadwerkelijk zijn ingezet. De provincie heeft een groot aantal projecten opgestart of ondersteund die gericht zijn op verschuiving van goederen van de weg naar water en spoor, op ontwikkeling van hubs en op versterking van corridors.

In termen van concrete resultaten zijn de laatste jaren meerdere mijlpalen behaald. Via de Rijksregeling Modal Shift is in 2023 voor naar schatting 263.000 TEU een verschuiving van weg naar binnenvaart en voor 237.000 TEU een verschuiving van weg naar spoor voorbereid of afgesproken. Deze afspraken kwamen mede tot stand door actieve ondersteuning van de provincie bij het voorbereiden van subsidieaanvragen. De uitrol van CityBarge en de inzet van elektrische duwbootjes in stedelijk gebied laten zien dat nieuwe logistieke concepten daadwerkelijk in de praktijk worden gebracht. Dit leidt tot zichtbare voorbeelden van

emissievrije bouwlogistiek en afvalinzameling. Binnen de GVC-programma's zijn truckparkings uitgebreid, zijn handhavingsplannen opgesteld en is gewerkt aan de totstandkoming van Clean Energy Hubs en multimodale netwerken op verschillende schaalniveaus.

De samenhang tussen bestuur, uitvoering en resultaten wordt vooral zichtbaar in de wijze waarop de provincie haar rollen als procesregisseur, kennispartner en medefinancier invult. Door langdurige deelname en soms leiderschap in corridorprogramma's en internationale netwerken, zoals EGTC Rhine–Alpine, RH2INE en Topcorridors, is een stevig bestuurlijk en organisatorisch fundament gelegd. Dit heeft bijgedragen aan het op de agenda houden van projecten als Deltacorridor, verslogistiek, truckparkings en Clean Energy Hubs, en aan de prominente positie van Zuid-Holland in Europese goederencorridors. Daarmee sluit de uitvoering goed aan op de rolopvatting en doelen uit de beleidsformulering.

Tegelijkertijd zijn de effecten op systeemniveau, zoals totale emissiereductie en structurele ontlasting van het wegennet, nog maar beperkt aantoonbaar. Hoewel er duidelijke modal-shiftvolumes zijn toegezegd en diverse binnenvaart- en spoorprojecten zijn opgestart, is de totale impact op verkeer en emissies over de gehele provincie nog niet integraal gekwantificeerd. Ook is het lastig om de modal shift goed kwantitatief te onderbouwen. Uit de jaarstukken blijkt bovendien dat, net als bij personenvervoer, de groei van goederenstromen en economische activiteit een deel van de verduurzaming compenseert. Hierdoor blijft de netto emissiereductie op provinciaal niveau beperkt zichtbaar. De blijvende druk op belangrijke corridors, onder meer rond de A15 Papendrecht–Gorinchem, onderstreept dit spanningsveld. De doeltreffendheid kan daarom als positief in richting, maar nog beperkt aantoonbaar in omvang worden beoordeeld.

Doelmatigheid

De doelmatigheid van de beleidskeuze efficiënt goederenvervoer is moeilijk eenduidig te kwantificeren, omdat middelen en effecten verspreid zijn over verschillende programma's, bestuurslagen en jaren. Enkele lijnen zijn wel zichtbaar. De provincie zet relatief beperkte eigen financiële middelen en menskracht in, voornamelijk als cofinancier en procespartner, terwijl de grotere investeringen afkomstig zijn van het Rijk, de EU, havenbedrijven en private partijen. Daardoor kan met een beperkte provinciale bijdrage aansluiting worden gevonden bij substantieel grotere nationale en Europese middelen voor infrastructuur, truckparkings, modal-shiftprojecten en corridorontwikkeling. Hierdoor ontstaat een versterkend effect: de provinciale inzet gaat samen met een veelvoud aan totale investeringen in efficiënt en duurzaam goederenvervoer. Tegelijk is zichtbaar dat de provincie ook zelf steeds meer eigen middelen vrijmaakt voor dit thema. In de periode 2019-2024 is voor de volgende periode in ieder geval 7 miljoen euro voor GVC en 7 miljoen euro voor de binnenvaart vrijgemaakt.

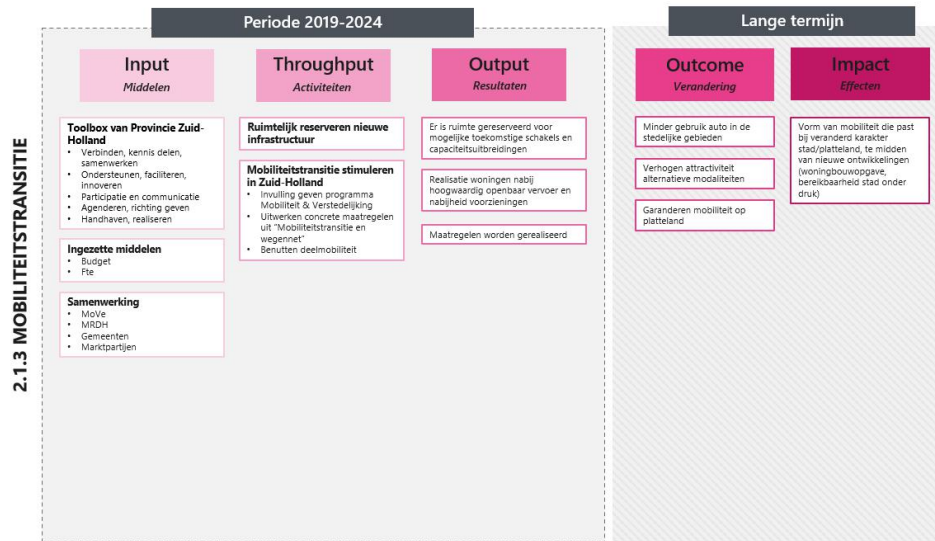
Een tweede indicatie van doelmatigheid is de overgang van een fase met vooral verkenningen en onderzoek in 2019–2020 naar een fase met uitvoering en opschaling vanaf 2021. Projecten als CityBarge, bouwhubs, uitbreiding van truckparkings, concrete modal-shifttrajecten en de verdere uitbouw van corridorprogramma's laten zien dat eerdere studies en verkenningen daadwerkelijk hebben geleid tot toepassing in de praktijk. Dit wijst erop dat de ingezette capaciteit niet in overwegende mate in planvorming is blijven hangen, maar is omgezet in concrete maatregelen.

Uit interviews komt wel naar voren dat de aanpak soms versnipperd en kansgedreven oogt. De provincie bedient met een kleine kern van medewerkers een breed scala aan complexe dossiers, van internationale corridors en Deltacorridor tot binnenstadslogistiek en digitalisering. Dat vergt veel proces- en afstemmingstijd en maakt het lastig om zeker te weten dat de beschikbare capaciteit steeds wordt gericht op de interventies met de grootste impact op emissies, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Omdat er bovendien geen scherp eigen doel- en indicatorenkader voor efficiënt goederenvervoer is, is de verhouding tussen ingezette middelen en meetbare, structurele verbeteringen nog niet goed in beeld te brengen.

Per saldo kan worden geconcludeerd dat de provincie met een relatief kleine, maar strategisch ingezette inzet aan middelen en menskracht belangrijke randvoorwaarden heeft gecreëerd voor efficiënt en duurzaam goederenvervoer. De goederenvervoercorridors zijn versterkt, er zijn modal-shiftprojecten met substantiële TEU-volumes opgestart, nieuwe logistieke concepten zijn geïntroduceerd en voorzieningen als truckparkings en Clean Energy Hubs zijn verbeterd of in ontwikkeling. De beleidskeuze blijkt daarmee vooral doelmatig in het opbouwen en benutten van samenwerkingsnetwerken en het aanjagen van projecten die passen bij de provinciale doelen.

De opgave voor de komende jaren ligt in het scherper formuleren en monitoren van eigen provinciale doelen voor efficiënt goederenvervoer, het consolideren en opschalen van succesvolle pilots en corridorprojecten en het beter onderbouwen van de relatie tussen ingezette middelen en daadwerkelijke reductie van congestie en emissies. Daarmee kan zowel de doeltreffendheid als de doelmatigheid in de toekomst beter worden onderbouwd en zichtbaar gemaakt.

4.3 2.1.3 Mobiliteitstransitie



Figuur 12 Overzicht beleidstheorie "2.1.3 Mobiliteitstransitie"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor mobiliteitstransitie zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.3.1 Beleidsformulering

In de periode 2019–2024 is de mobiliteitstransitie van de provincie Zuid-Holland vooral als dwarsdoorsnijdend thema vormgegeven binnen de Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma. Het is geen zelfstandig, scherp afgebakend beleidsdossier. Er zijn geen aparte, integrale beleidsstukken die specifiek over mobiliteitstransitie gaan. De analyse in dit hoofdstuk is daarom gebaseerd op een verzameling bredere beleidsdocumenten, programma's en jaarstukken. Dat maakt de uitwerking onvermijdelijk algemener en zorgt ervoor dat deze paragraaf deels overlapt met andere beleidskeuzes, zoals bereikbaarheid, verstedelijking en duurzaamheid.

De provinciale inzet richt zich in hoofdlijnen op het reserveren van ruimte voor nieuwe infrastructuur, het stimuleren van duurzamere vormen van mobiliteit, de verdere uitwerking van het programma Mobiliteit & Verstedelijking (MoVe), het concretiseren van maatregelen uit "Mobiliteitstransitie en wegennet" en het verduurzamen van provinciale infrastructuur en openbaar vervoer. Deze koers is inhoudelijk herkenbaar, maar de onderliggende beleidstheorie blijft grotendeels impliciet. Doelen zijn breed en kwalitatief geformuleerd; concrete indicatoren en kwantitatieve streefwaarden voor de mobiliteitstransitie als geheel zijn nauwelijks vastgelegd. Daarmee is niet scherp gedefinieerd wat de provincie precies wil bereiken en hoe succes achteraf beoordeeld moet worden.

De opgave is bovendien complex. De mobiliteitstransitie raakt meerdere modaliteiten, variërend van openbaar vervoer en fiets tot auto, binnenvaart en logistiek, speelt op

verschillende schaalniveaus en is nauw verweven met andere dossiers zoals verstedelijking, economie en energietransitie. De provincie opereert in een dicht netwerk met het Rijk, MRDH, gemeenten, verstedelijkingsallianties en private partijen. Voor onderdelen als de Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's) is er wel een landelijke opdracht, maar ontbreken uitgewerkte definities, minimumeisen en indicatoren. De provincie wordt daarmee gedwongen om samen met regio's stapsgewijs invulling te geven aan wat een RMP precies inhoudt en hoe de voortgang moet worden gemeten.

De inzet van middelen en de rolverdeling verschilt per programma, maar volgt een herkenbaar patroon. Binnen MoVe treedt de provincie meestal op als mede-opdrachtgever, medefinancier en kennispartner. Bij grote investeringen in hoofdnetwerken ligt de financiële hoofdmoot bij het Rijk en probeert de provincie via cofinanciering, bestuurlijke inspanning en inhoudelijke voorbereiding vooral richting en kwaliteit te beïnvloeden. Daarnaast verstrekt de provincie subsidies aan gemeenten voor kortetermijnmaatregelen en investeert zij met eigen middelen in enkele innovatieve en duurzame infrastructuurprojecten en in de verduurzaming van openbaar vervoer en binnenvaart. Ook worden randvoorwaarden gecreëerd via kennisondersteuning, kennisdeling en gezamenlijke monitoring, onder meer in IPO-verband rond de RMP's.

In deze mix is wel een strategische lijn te herkennen: met beperkte eigen middelen, kennis en bestuurlijke inzet probeert de provincie een grotere beweging in de richting van duurzame mobiliteit op gang te brengen, in nauwe samenhang met andere beleidskeuzes. Tegelijk blijft de beleidslogica op papier vrij globaal. De relatie tussen middelen, gekozen instrumenten en beoogde effecten is in de beschikbare documenten slechts fragmentarisch uitgewerkt.

4.3.2 Uitvoering en samenwerking

De uitvoering van de mobiliteitstransitie vindt vooral plaats via bestaande programma's en beleidsnetwerken. Dat past bij de eerder geschetste rolopvatting van de provincie, maar maakt de inzet ook diffuus en beperkt zichtbaar als één samenhangende provinciale aanpak.

Binnen het programma Mobiliteit & Verstedelijking (MoVe) werkt de provincie sinds 2019 samen met onder meer het Rijk, MRDH en de grote steden. Vanuit dit programma zijn MIRT-verkenningen gestart naar de Oude Lijn en OV-knooppunten, naar nieuwe oeververbindingen in de regio Rotterdam (waaronder de Algeracorridor) en naar gebiedsontwikkelingen zoals CID-Binckhorst en Greenport 3.0 Westland. De provincie is hier mede-opdrachtgever en inhoudelijk partner. Dit sluit aan bij de beleidsformulering, maar veel van deze trajecten bevinden zich in de verkennings- of planfase. De feitelijke realisatie is beperkt en meetbare effecten op mobiliteitsgedrag en emissies vallen grotendeels buiten de beschouwde periode.

Ook in het verband Zuid-Holland Bereikbaar, waarin de provincie sinds 2022 participeert, is de inzet vooral procesmatig en netwerkgericht. Binnen dit verband stemmen partijen plannings van onderhoud en bouwprojecten op elkaar af, richten zij gezamenlijk verkeers- en mobiliteitsmanagement in en ontwikkelen zij communicatiestrategieën met het oog op hinderbeperking en gedragsverandering. Daarmee wordt beoogd om werkzaamheden te benutten als moment om duurzame alternatieven te stimuleren. Concrete, structurele

effecten op reizigersgedrag en modal shift zijn echter nog niet systematisch in beeld gebracht of geëvalueerd.

Rond de Regionale Mobiliteitsplannen vervult de provincie vanaf 2021 een vooral faciliterende en ondersteunende rol. Zij organiseert kennisdelingsbijeenkomsten, ondersteunt regio's bij het opstellen van plannen en ontwikkelt in IPO-verband een gezamenlijke RMP-monitor. De mate van uitwerking verschilt echter sterk per regio; MRDH en Holland Rijnland lopen voorop, andere regio's zijn nog zoekend. De provincie stimuleert en begeleidt, maar stuurt beperkt op uniforme minimumeisen of resultaatverplichtingen. Dit past bij de beperkte landelijke kaders, maar leidt wel tot een gefragmenteerd beeld van de uitvoering en voortgang.

Aan de projectkant zijn een aantal fysieke maatregelen gerealiseerd. De N211 is in 2019 opgeleverd als "weg van de energietransitie", met aandacht voor energieopwekking en CO₂-reductie. De vernieuwing van de N470 is in gang gezet en moet resulteren in een CO₂-negatieve weg. In het openbaar vervoer heeft de provincie bijgedragen aan de uitbreiding van waterstofbussen, de realisatie van een waterstoftankstation en de introductie van elektrische en hybride waterbussen in de regio Rotterdam–Drechtsteden. Dit zijn belangrijke voorbeelden die laten zien dat de mobiliteitstransitie niet alleen op papier bestaat.

Binnen de interne organisatie is de aandacht voor mobiliteitstransitie wel toegenomen. De langdurige betrokkenheid bij MIRT-verkenningen, de deelname aan Zuid-Holland Bereikbaar en de ontwikkeling van de RMP-monitor wijzen op een groeiende inhoudelijke capaciteit en op een zekere structurele inbedding. Uit de praktijk blijkt echter dat de rolinvulling per modaliteit en thema uiteenloopt en sterk leunt op bestaande structuren, zoals concessies, infrastructuurbeheer en subsidies. Een scherp geformuleerde, organisatiebrede interne strategie voor de mobiliteitstransitie ontbreekt grotendeels.

4.3.3 Resultaat

De beoordeling is gebaseerd op de beschikbare documenten en enkele interviews; er is geen integraal, specifiek op mobiliteitstransitie gerichte evaluatie of monitor. De uitkomsten moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Doeltreffendheid

Wat betreft de doeltreffendheid kan worden vastgesteld dat de provincie in de periode 2019–2024 wel enkele concrete outputs heeft gerealiseerd die aansluiten op de beleidsdoelen. Voorbeelden zijn de duurzame herinrichting van de N211 en N470, de voorbereiding van een schaa sprong in het metropolitane openbaar vervoer, de ontwikkeling van bouwhubs aan het water en investeringen in schoner ov-materieel en laadinfrastructuur. Via MoVe en MIRT-verkenningen zijn stappen gezet om woningbouwlocaties beter met hoogwaardig openbaar vervoer te verbinden en de Oude Lijn als ruggengraat van het regionale openbaar vervoerssysteem te versterken. Deze resultaten zijn consistent met de eerder beschreven inzet op koppeling van mobiliteit en verstedelijking en op het versterken van duurzame alternatieven voor de auto.

Tegelijk is de doeltreffendheid op het niveau van daadwerkelijke systeemverandering moeilijk hard te maken. Er is geen samenhangend indicatorenkader dat de ontwikkeling van

autogebruik, modal split of CO₂-uitstoot in Zuid-Holland expliciet koppelt aan de provinciale inzet op mobiliteitstransitie. De monitoring richt zich vooral op de voortgang van projecten en programma's, minder op de structurele effecten op mobiliteitsgedrag. Veel grote OV- en infrastructuurprojecten bevinden zich bovendien nog in de plan- en verkenningfase, waardoor hun impact in de periode 2019–2024 beperkt of nog afwezig is. Op basis van de beschikbare informatie kan daarom vooral kwalitatief worden geconcludeerd dat de provincie in de goede richting werkt, maar niet dat de beoogde uitkomsten al in substantiële mate zijn bereikt.

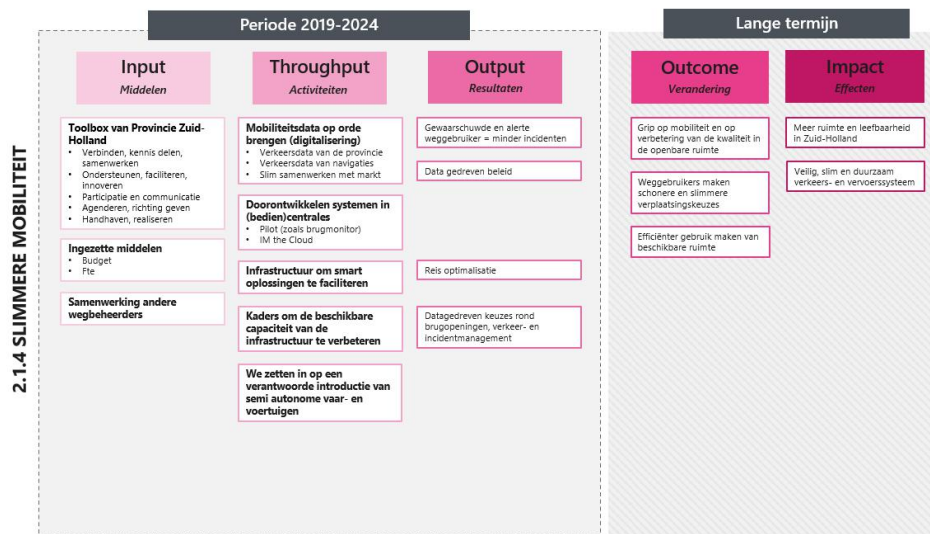
Doelmatigheid

Ook de doelmatigheid van de inzet is maar beperkt inzichtelijk. De gekozen werkwijze, waarin de provincie via cofinanciering, samenwerking en inhoudelijke inbreng invloed probeert uit te oefenen op grotere rijks- en regionale investeringen, suggereert een efficiënte inzet van relatief beperkte middelen. Bij projecten als de N211 en N470 is bovendien nadrukkelijk gekozen voor innovatieve, energiezuinige oplossingen met vermoedelijk gunstige levensduurkosten. Dit wijst op een bewuste afweging richting langere termijn.

Daar staat tegenover dat er geen helder financieel totaalbeeld is van alle middelen die onder de noemer mobiliteitstransitie worden ingezet. De middelen zijn verspreid over verschillende programma's en begrotingsposten, en er zijn geen systematische vergelijkingen aangetroffen waarin alternatieve pakketten van maatregelen op kosteneffectiviteit worden afgewogen. Ex post-evaluaties waarin de relatie tussen bestede middelen en concrete effecten op gedrag, bereikbaarheid of emissies wordt doorgerekend, ontbreken. De conclusie dat de inzet doelmatig is, kan daarom niet verder gaan dan een voorzichtige, kwalitatieve duiding op basis van de gehanteerde werkwijze en de constatering dat de provinciale inzet mede bijdraagt aan het realiseren van aanvullende middelen via het Rijk en andere partners.

Samenvattend kan worden gesteld dat de provincie in de periode 2019–2024 vooral de voorwaarden voor mobiliteitstransitie heeft versterkt: er is geïnvesteerd in netwerken, verkenningen en enkele voorbeeldprojecten, en er is gewerkt aan gezamenlijke monitoring en kennisdeling. De beleidsrichting is inhoudelijk verdedigbaar, maar de onderbouwing van doeltreffendheid en doelmatigheid is fragmentarisch en grotendeels kwalitatief. Een scherpere beleidstheorie, concrete doelen en een gerichtere, effectgerichte monitoringsaanpak zijn nodig om in de volgende periode sterker te kunnen sturen en beter te kunnen verantwoorden wat de mobiliteitstransitie als beleidskeuze daadwerkelijk oplevert.

4.4 2.1.4 Slimmere mobiliteit



Figuur 13 Overzicht beleidstheorie "2.1.4 Slimmere mobiliteit"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor slimmere mobiliteit zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.4.1 Beleidsformulering

Aan het begin van de periode 2019-2024 was Smart Mobility nog een relatief nieuw onderwerp. Binnen de provincie Zuid-Holland was het werken met Smart Mobility vooral nog beperkt tot het uitvoeringsdomein, waar de focus vooral was op het digitaliseren van wegen, verkeerslichten, bruggen, sluizen en andere assets. In najaar 2018 verscheen vanuit het Rijk de eerste brief over Smart Mobility aan de Tweede Kamer, wat ertoe leidde dat ook binnen de Provincie Zuid-Holland de behoefte sterker werd om systematischer over het thema na te denken en eigen beleid te formuleren rondom het thema, met eigen doelstellingen en verbinding met andere mobiliteitsdomeinen.

Vanaf 2020 werden de eerste beleidscontouren rondom Smart Mobility opgesteld, die ook in het Omgevingsbeleid zijn opgenomen. Dit is een geleidelijk proces geweest, waarbij het beleid steeds meer inhoud en concretisering kreeg. Op dit moment staat Smart Mobility binnen de provincie veel meer voor *digitalisering van mobiliteit*, waarbij de modaliteiten in hun volle breedte worden meegenomen. Zo krijgt digitalisering ook een steeds belangrijker rol in beleid dat de provincie bijvoorbeeld voor de fiets en het openbaar vervoer maakt.

In de periode 2019-2024 was binnen de beleidskeuze *Slimme mobiliteit* een belangrijk speerpunt het op orde brengen van mobiliteitsdata. Door te investeren in de kwaliteit, actualiteit en beschikbaarheid van deze data kunnen wegbeheerders – waaronder de provincie zelf – het verkeers- en incidentmanagement beter inrichten en kunnen

informatiediensten weg- en vaarweggebruikers richter en tijdiger informeren. Daarnaast vormt goede mobiliteitsdata een stevige basis voor het ontwikkelen, monitoren en bijstellen van data-gedreven mobiliteitsbeleid. Daarnaast was ook in het beleid opgenomen dat de provincie zich richtte op het (door)ontwikkelen van slimme systemen in (bedien)centrales, het ontwikkelen van kaders om beschikbare capaciteit op netwerken en kruispunten beter te verdelen, en het inzetten op een verantwoorde introductie van semiautonome vaar- en voertuigen.

4.4.2 Uitvoering en samenwerking

Rondom slimme mobiliteit heeft de provincie veel samengewerkt met het Rijk en andere overheden, omdat ambities, opgaven en uitdagingen rondom slimme mobiliteit veelal landelijk van aard zijn en er onder overheden een grote wens was om van elkaar te leren. In 2019 startte de nationale *Krachtenbundeling Smart Mobility*, waarin tientallen overheden afspraken maakten om samen te werken aan inhoudelijke thema's rondom slimme mobiliteit. Ook de provincie Zuid-Holland participeerde daarin en vertaalde de landelijke afspraken naar een nieuwe provinciale organisatie rondom het thema Smart Mobility om de afspraken regionaal te borgen in financiën en capaciteit. De *Krachtenbundeling Smart Mobility* liep tot en met 2023. Ook daarna participeerde de provincie in diverse landelijke werkgroepen, bijvoorbeeld rond het standaardiseren van data voor deelmobiliteit. Ook heeft de provincie samengewerkt met partijen als Topsector Logistiek, om digitalisering binnen het goederenvervoer te stimuleren.

In 2020 stelde de provincie het Regionaal Datateam in. Dit team had als taak om invulling te geven aan de landelijke ambitie om in 2023 90% van de mobiliteitsdata op orde te brengen. Een belangrijke ambitie daarbij was om alle verschillende wegbeheerders mee te nemen, ook de kleine gemeenten. De gedeputeerde heeft zich sterk ingezet om bestuurlijke commitment bij alle lokale overheden te realiseren. In het op orde brengen van de data liep de provincie tegen twee uitdagingen aan:

- Europese wetgeving verplichtte regio's om data op orde te brengen, echter voor een deel van de data was er onduidelijkheid over de precieze invulling van 'data op orde'. Het kostte enige moeite om samen met het Rijk te bepalen hoe voor deze onderdelen de Europese wetgeving naar de Nederlandse context vertaald diende te worden en hoe dit regionaal georganiseerd en betaald zou worden.
- Grote gemeenten konden taken rondom data en digitalisering makkelijker uitvoeren dan kleine gemeenten, vanwege meer capaciteit en kennis. In het begin werd ook aan kleinere, landelijke gemeenten een forse inzet op het gebied van data en digitalisering gevraagd. Inmiddels is echter duidelijk dat de Europese eisen met name voor de Europese TEN-T-netwerken gelden en dat van kleinere, landelijke gemeenten minder wordt gevraagd.

Verder heeft de provincie uitvoering gegeven aan de uitrol van 'slimme' verkeerslichten (iVRI's). Daarbij heeft de provincie ook een *Prioriteitskader iVRI's* opgesteld, wat als kader voor het afwegen van voorrangsvragen tussen verschillende modaliteiten (auto, fiets, voetganger) bij geregelde kruispunten geldt. De provincie heeft daarnaast initiatieven uitgevoerd om data beter en efficiënter in te zetten, onder andere bij onderhouds- en incidentmanagement, bij dynamische routeinformatiepanelen, en bij het bedienen van bruggen. Daarbij heeft de provincie ook een aantal applicaties ontwikkeld, zoals de road monitor, de brugmonitor en het vaartuigvolgsysteem.

De provincie heeft in de afgelopen jaren ingezet op verschillende pilots. Zo werd in de pilot Connected Transport in het Westland getest met het koppelen van vrachtwagens aan iVRI's van de provincie om goederenvervoer efficiënter plaats te laten vinden. Ook is een pilot met een autonoom rijdende shuttle op het terrein van ESA-ESTEC uitgevoerd. Op beide onderwerpen heeft de provincie halverwege de periode 2019-2024 besloten een minder actieve rol te vervullen en de verdere ontwikkeling van de onderwerpen vooral aan de markt over te laten.

4.4.3 Resultaat

Doeltreffendheid

De maatregelen binnen de beleidskeuze *Slimme mobiliteit* hebben zich met name op het organiseren van randvoorwaarden gericht, zoals het beter ontsluiten en organiseren van mobiliteitsdata, het ontwikkelen van slimme toepassingen en het opstellen van kaders. Daarmee kende de beleidskeuze geen eigen doelstellingen op het niveau van effecten die hard te toetsen zijn. De activiteiten binnen de beleidskeuze dienden vooral ten goede te komen van bredere doelen, zoals het efficiënter omgaan met beschikbare ruimte en het stimuleren van duurzame keuzes door reizigers. De directe impact van digitalisering op deze overkoepelende doelstellingen zijn echter niet vast te stellen.

Tegelijk zijn de voorgenomen activiteiten en de daarbij horende doelen grotendeels uitgevoerd en behaald. Een groot deel van de mobiliteitsdata is inmiddels op orde volgens de Europese eisen. Dit is van cruciaal belang in het huidige mobiliteitsdomein en bij het vormgeven van data-gedreven beleid. Er zijn meerdere toepassingen van data-gedreven werken doorgevoerd in verkeers- incident- en brugmanagement. De pilot met een autonoom rijdende shuttle op het ESA-ESTEC is afgerond. De resultaten bleken echter minder bruikbaar in de praktijk dan gehoopt.

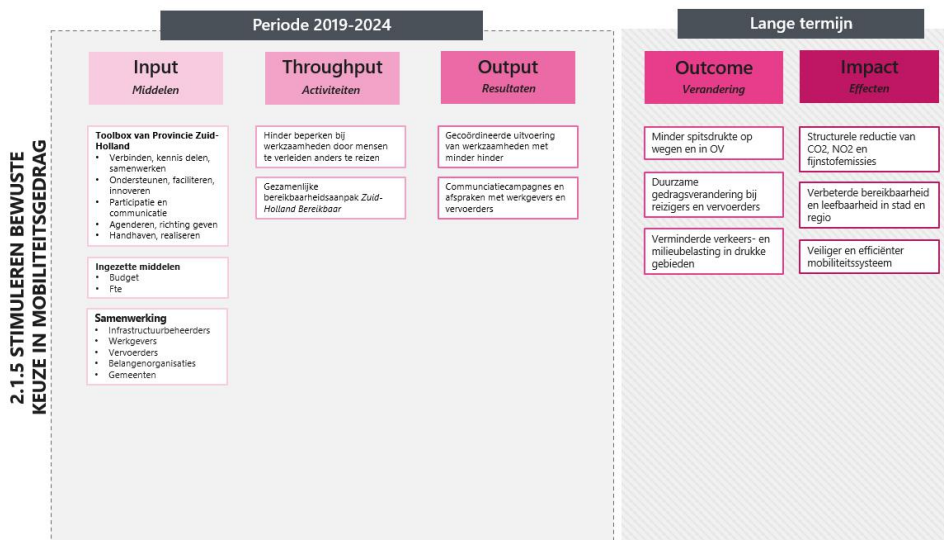
Doelmatigheid

De inspanningen binnen de beleidskeuze zijn in het algemeen doelmatig. De beleidskeuze kende in de periode 2020-2023 een relatief beperkt budget. In deze periode zijn de jaarlijkse lasten toegenomen van 0,8 miljoen euro naar 1,5 miljoen euro, in lijn met de toegenomen inspanningen. De realisatie sluit grotendeels aan op de begroting, wat wijst op beheersing van uitgaven. In verhouding tot de aard van de activiteiten en de behaalde resultaten zijn de gemaakte kosten proportioneel.

Het op orde brengen van mobiliteitsdata is een randvoorwaarde voor effectief verkeers- en incidentmanagement, kwalitatief goede reizigersinformatie en data-gedreven beleid. Omdat de ontsloten data binnen en ook buiten de provincie (her)gebruikt kunnen worden, neemt de doelmatigheid van deze investeringen toe.

Wat betreft de pilots rond autonome voertuigen en connected transport is het doelmatig geweest dat de provincie na de initiële fase geen voortrekkersrol meer heeft genomen in de (door)ontwikkeling van toepassingen. Door de verdere ontwikkeling bewust aan de markt over te laten en pas weer een actievere rol te nemen zodra de technologie en de markt volwassen zijn, wordt voorkomen dat de provincie investeert in functies die de markt ook zelfstandig kan oppakken.

4.5 2.1.5 Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag



Figuur 15 Overzicht beleidstheorie "2.1.5 Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.5.1 Beleidsformulering

Het beleidsdoel "stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag" is expliciet opgenomen in zowel de Omgevingsvisie als het Omgevingsprogramma van de provincie Zuid-Holland. Het doel is om via bewuster reisgedrag de bereikbaarheid in de regio te verbeteren, emissies structureel te reduceren en het mobiliteitssysteem veiliger en efficiënter te maken. Dit sluit inhoudelijk aan op andere provinciale ambities, zoals een goed functionerend OV-netwerk, meer fietsgebruik in de keten en de transitie naar een schonere mobiliteitssector.

In de formele beleidsstukken wordt verwezen naar een gezamenlijke bereikbaarheidsaanpak onder de vlag van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB), waarin hinderbeperking rond werkzaamheden, communicatie en mobiliteitsmanagement (anders reizen) belangrijke sporen zijn. Vanuit de tekst lijkt daarmee een duidelijke koppeling gelegd te worden tussen het gedragsdoel en ZHB als uitvoeringsorgaan. Tegelijkertijd is in de beleidsformulering niet scherp uitgewerkt welke gedragsdoelen precies worden nagestreefd, welke instrumenten daarbij prioriteit hebben en hoe daar systematisch op wordt gestuurd en gemonitord. Het beleidsdoel is daardoor vooral richtinggevend en kaderstellend, maar niet vertaald in een samenhangende beleidstheorie met concrete indicatoren of een eigen programmatische aanpak.

Uit de interviews komt naar voren dat dit ook intern zo is ervaren. Het doel is "opgeschreven", maar er is destijds geen duidelijke eigenaar, portefeuillehouder of programmamanager aangewezen. De verantwoordelijkheid voor mobiliteitsgedrag is eerder impliciet over meerdere beleidsvelden verdeeld dan expliciet belegd. Gedragsaspecten komen terug in doelen rondom verkeersveiligheid, fiets, deelmobiliteit, OV en duurzame mobiliteit, maar niet als een herkenbare, zelfstandige gedragspijler. Daarmee is het beleidsdoel inhoudelijk wel verankerd in de brede mobiliteitsagenda, maar institutioneel slechts beperkt geborgd.

Achteraf bezien is er sprake van een zekere spanning tussen de ambtelijke ambitie om gedrag explicieter te agenderen en de bestuurlijke focus op meer klassieke doelen (bereikbaarheid, infrastructuur, OV, duurzaamheid). Zoals in het interview wordt verwoord: men stimuleert indirect wel "ander gedrag" via OV en fiets, maar niet vanuit een expliciete gedragsveranderingsaanpak en men wordt daar ook niet systematisch op bevraagd door het bestuur. Pas later is binnen de provincie een Expertisecentrum Gedrag ingericht, en dat gebeurde nadat dit specifieke beleidsdoel al in de Omgevingsvisie/het Omgevingsprogramma was vastgelegd en de feitelijke invulling zich al meer ad hoc had ontwikkeld.

4.5.2 Uitvoering en samenwerking

In de uitvoering is de gekozen lijn geweest om het thema mobiliteitsgedrag in belangrijke mate te verbinden aan Zuid-Holland Bereikbaar. ZHB is een samenwerkingsverband van meerdere "moederorganisaties", waaronder de provincie, waarin de opgave rond de grote onderhouds- en hinderprojecten centraal staat. ZHB richt zich primair op hinderbeperking rond werkzaamheden, en probeert via mobiliteitsmanagement – zoals spitsmijden, thuiswerken, omrijroutes en alternatieve modaliteiten – veranderingen in reisgedrag te realiseren. Dit is echter vooral pragmatisch ingestoken: gedragsverandering als middel om hinder en druk op het netwerk te beperken, minder als uitwerking van een breder, normatief toekomstbeeld van duurzame of structureel andere mobiliteit.

De uitvoering van het gedragsdoel is daarmee deels uitbesteed aan ZHB, terwijl binnen de provincie zelf geen duidelijke interne structuur of trekker is ontstaan. Uit de interviews blijkt dat taken rondom gedrag vrij willekeurig bij collega's of trainees terechtkwamen, vaak naast andere hoofdtaken en zonder stevige bestuurlijke of ambtelijke sturing. Binnen de organisatie was ook niet altijd helder wat er precies vanuit ZHB gebeurde, wie daar namens de provincie op stuurde en welk mandaat ZHB precies had: uitsluitend "minder hinder" of ook breder structurele gedragsverandering en spitsmijding.

Er is vervolgens geen duidelijk moment geweest waarop de provincie dat bredere gedragsmandaat zelf naar zich heeft toegetrokken. Daarmee ontstond een situatie waarin de provincie enerzijds wel ambities rond mobiliteitsgedrag heeft, maar anderzijds weinig directe sturingskracht, beperkte middelen en geen expliciet intern programma om die ambities systematisch vorm te geven.

Parallel hieraan ontwikkelde de uitvoering zich vooral via andere beleidsdoelen en projecten. In de verkeersveiligheidsaanpak zijn gedragscampagnes en educatie via het ROV een vaste component, bijvoorbeeld met aandacht voor verkeersveilig gedrag van verschillende doelgroepen. Ook binnen het fietsbeleid, OV-beleid en de ketenmobiliteitsaanpak worden

keuzes voor de fiets, het OV en deelmobiliteit actief gestimuleerd, onder meer via investeringen in infrastructuur, ketenvoorzieningen en concessie-eisen voor OV. Tijdens en na de coronapandemie is daarnaast expliciet gekeken naar veranderende reispatronen en spreiding van reizen, mede in samenspraak met onderwijsinstellingen en werkgevers.

Dit alles komt niet voort uit één samenhangende gedragsaanpak. Het gaat eerder om losse interventies, campagnes en projecten waarin gedrag meespeelt, omdat een beleidsmedewerker of projectleider dat belangrijk vindt, dan om een doelbewuste, overkoepelende inzet op mobiliteitsgedrag die in alle beleidsafwegingen systematisch wordt meegewogen. In beleidsstukken en jaarstukken is het specifieke doel "stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag" dan ook na verloop van tijd niet meer expliciet terug te vinden; het is feitelijk opgegaan in andere doelen en in de ZHB-aanpak, zonder dat daarbij een duidelijke, herkenbare rode draad of programmatische structuur is vastgelegd.

Tegelijk wordt in de interviews benadrukt dat de provincie inmiddels wel meer kennis en capaciteit rond gedrag in huis heeft, onder meer via het Expertisecentrum Gedrag. Daarmee zijn de voorwaarden verbeterd om in de toekomst explicieter en consistentier op het thema mobiliteitsgedrag te sturen. In de onderzochte periode gold echter dat de provinciale inzet op gedrag "indirect" was: via OV, fiets, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit werd wel degelijk aan ander reisgedrag gewerkt, maar zonder dat dit liep via een zelfstandige, goed geborgde gedragsagenda. Dit leidt tot wat een geïnterviewde typeert als een spagaat tussen ambtelijke ambitie en bestuurlijke wenselijkheid: ambtelijk is er de wens om gedrag steviger te verankeren, bestuurlijk ligt de nadruk meer op bereikbaarheid, infrastructuur en klassieke modaliteiten, waardoor gedrag zelden als expliciet afwegingscriterium wordt ingebracht.

4.5.3 Resultaat

Doeltreffendheid

De feitelijke inzet sluit inhoudelijk wel aan bij het doel. Via ZHB wordt rond werkzaamheden actief gestuurd op ander reisgedrag, zoals spitsmijden, thuiswerken of het kiezen van alternatieve routes en modaliteiten. In verkeersveiligheidsprojecten, fietsbeleid, OV-beleid en ketenmobiliteit wordt het gebruik van veiligere of duurzamere keuzes gestimuleerd. Het is dus aannemelijk dat de provincie in de praktijk bijdraagt aan bewuster reisgedrag, zeker op specifieke momenten (bijvoorbeeld rond grote werkzaamheden) en in bepaalde doelgroepen.

Tegelijkertijd kan de doeltreffendheid van de formele beleidskeuze "stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag" niet hard worden vastgesteld. Het doel komt in latere documenten niet meer expliciet terug, er zijn geen eigen indicatoren of streefwaarden geformuleerd, en er is geen overzicht van maatregelen dat specifiek aan dit doel wordt gekoppeld. De inzet op gedrag is verspreid over verschillende dossiers en ZHB, zonder dat duidelijk is hoeveel en welk deel van de waargenomen gedragsverandering aan de provinciale inzet is toe te schrijven. Er zijn geen systematische evaluaties aangetroffen die bijvoorbeeld laten zien hoeveel spitsritten structureel zijn vermeden, of welke blijvende verschuivingen in modal split zijn bereikt. De conclusie over doeltreffendheid kan dan ook niet verder gaan dan een inschatting. Er wordt wel aan gedrag gewerkt, maar de mate waarin deze beleidskeuze echt is gerealiseerd, blijft onduidelijk.

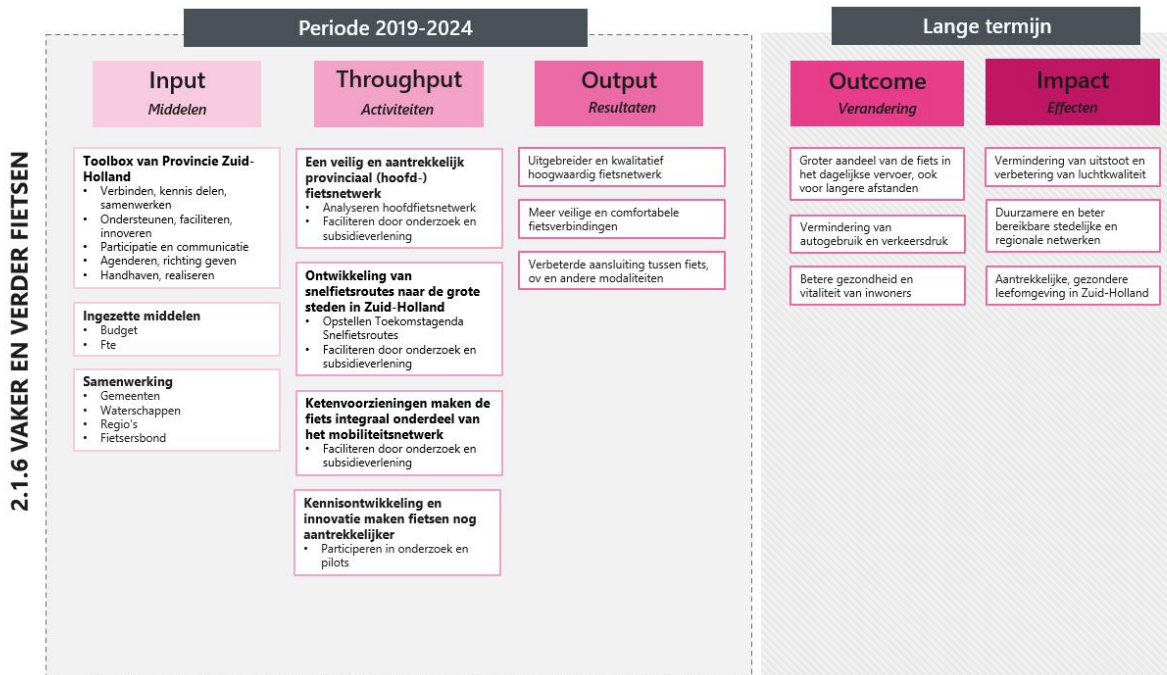
Doelmatigheid

Operationeel lijkt de inzet efficiënt georganiseerd: gedragsinterventies worden gekoppeld aan bestaande programma's (zoals OV, fiets, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit), en via ZHB worden middelen en expertise van meerdere partijen gebundeld rond concrete projecten. Daarmee wordt vermeden dat er voor gedrag een geheel nieuwe structuur moet worden opgebouwd. Vanuit dit perspectief oogt de inzet doelmatig.

Maar omdat er geen helder beeld is van de totale middelen (geld en capaciteit) die voor dit specifieke gedragsdoel zijn ingezet, en er geen systematische vergelijking is gemaakt tussen verschillende typen gedragsmaatregelen en hun effect, is de doelmatigheid op beleidsniveau niet goed te beoordelen. Er zijn bijvoorbeeld geen analyses gevonden van kosten per vermeden spitsrit of per blijvende verandering in reisgedrag. Ook is niet geëvalueerd of met een scherper intern programma, duidelijke sturing en extra capaciteit meer of betere resultaten hadden kunnen worden bereikt met dezelfde middelen. De beoordeling van doelmatigheid blijft daarmee voorzichtig.

Samenvattend laat de onderzoeksperiode een beeld zien van een beleidsdoel dat inhoudelijk in het verlengde ligt van andere mobiliteitsambities en via ZHB en diverse projecten wel enige invulling krijgt, maar dat institutioneel en programmatisch zwak is geborgd. De provincie werkt "indirect" aan bewuster mobiliteitsgedrag via OV, fiets, verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en hinderbeperking, maar zonder expliciet gedragskader, heldere verantwoordelijkheden, eigen indicatoren of systematische evaluatie. De bijdrage aan bewuste keuzes in mobiliteitsgedrag is daarom op hoofdlijnen aannemelijk, maar niet hard aantoonbaar.

4.6 2.1.6 Vaker en verder fietsen



Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor vaker en verder fietsen zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.6.1 Beleidsformulering

Het beleidsdoel “vaker en verder fietsen” is expliciet opgenomen in zowel de Omgevingsvisie als het Omgevingsprogramma van de provincie Zuid-Holland. Ook is er een uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen 2016-2025’. De beleidsformulering zoals hieronder weergegeven in een samenvatting van het beleid zoals omschreven in de benoemde documenten.

Zuid-Holland heeft met circa 5.500 kilometer fietspaden de hoogste fietspaddichtheid van Nederland. Fietsen is nu al een belangrijk vervoermiddel: ongeveer 30% van alle reizen korter dan 15 kilometer wordt per fiets gemaakt en het gebruik neemt toe, met name in stedelijke gebieden. Tegelijkertijd verandert het fietslandschap. De opkomst van de e-bike – inmiddels vaker verkocht dan de ‘gewone’ fiets – maakt het voor meer mensen haalbaar om afstanden tot 15 kilometer comfortabel af te leggen, niet alleen recreatief maar juist ook in het woon-werkverkeer en naar scholen en universiteiten. Daarmee wordt de fiets steeds vaker een volwaardig alternatief voor OV en auto.

De provincie zet daarom in op vaker en verder fietsen: inwoners en bezoekers moeten de fiets (en e-fiets) vaker gebruiken en langere afstanden kunnen afleggen, in het dagelijks verkeer én voor recreatieve ritten. Ze stimuleren gemeenten om de leefomgeving fiets- en

wandelvriendelijk in te richten en investeren in veilige, directe en aantrekkelijke verbindingen. Daarbij is er oog voor de landschappelijke inpassing en voor ketenvoorzieningen die de overstap tussen fiets, OV en auto makkelijker maken.

Vanuit het provinciaal belang vraagt de groei van het fietsverkeer – en de ontwikkeling van bredere bakfietsen en snellere e-bikes en speed-pedelecs – om een samenhangende visie op de fiets als onderdeel van het mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Daarom richt de provincie zich op een veilig en aantrekkelijk provinciaal (hoofd)fietsnetwerk, onderbouwd met een systematische netwerkanalyse en met specifieke aandacht voor fietsveiligheid. Daarnaast werkt de provincie aan de ontwikkeling van snelfietsroutes richting de grote steden, gebaseerd op de Toekomstagenda Snelfietsroutes, zodat hoogwaardige verbindingen tussen kernen en stedelijke centra worden gerealiseerd. Tot slot wordt de fiets een integraal onderdeel van het mobiliteitsnetwerk door de ontwikkeling van overstapvoorzieningen en door kennisontwikkeling en innovatie via onderzoek en pilots te ondersteunen.

In het omgevingsprogramma blijven de maatregelen op hoofdniveau, maar deze waren al verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen 2016-2025'. Al in 2016 is deze agenda opgesteld om fietsgebruik, fietsveiligheid en duurzaamheid van fietsinfrastructuur te verbeteren. De voortgang wordt periodiek geëvalueerd en is geëvalueerd in 2022 en 2024.

Het Fietsplan heeft drie concrete doelen gesteld voor 2025 ten opzichte van 2016:

- Een 25% hoger fietsaandeel op afstanden tot 15 kilometer.
- Een 20% vermindering van doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers.
- Een 30% CO₂-reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden

4.6.2 Uitvoering en samenwerking

Aan de hand van de uitvoeringsagenda zijn sinds 2016 maar liefst 99 projecten uitgevoerd en is € 42,69 miljoen geïnvesteerd (tussen 2016 en 2023). Volgens de uitgevoerde evaluaties zijn de belangrijkste knelpunten van de uitvoeringsagenda onderzocht en waar mogelijk opgelost. Zoals gepland is de ontwikkeling van snelfietsroutes naar de grote steden in uitvoering aan de hand van de 'Toekomstagenda Snelfietsroutes'. Ook zijn er diverse projecten uitgevoerd op het gebied van ketenvoorzieningen. Via ROV Zuid-Holland (Regionaal Uitvoeringsbureau Verkeersveiligheid) zijn gedragsbeïnvloedende programma's geïmplementeerd.

Bij het uitvoeren van dit beleidsdoel heeft de Provincie Zuid-Holland met name een regierol gepakt door het opstellen en uitwerken van het beleid. Daarnaast is samengewerkt met ProRail en NS om fietsparkeertekorten bij stations aan te pakken en met ROV-ZH in het kader van projecten rondom gedragsbeïnvloeding. Ook heeft de Provincie fietsdata beschikbaar gesteld waarmee de wegbeheerders prioriteiten kunnen stellen bij het veiliger en aantrekkelijker maken van hun fietsnetwerk. Ook zijn er digitale instrumenten en GIS data beschikbaar gesteld waarmee wegbeheerders beter in staat zijn fietsbeleid te maken. Verder zijn met name subsidies verleend aan gemeenten en waterschappen. Deze regisserende en faciliterende rol sluit aan bij dit beleidsdoel en bij de rol zoals deze voor dit beleidsdoel is gedefinieerd.

4.6.3 Resultaat

Doeltreffendheid

Uit de tussenevaluatie 2024 'Samen verder fietsen' is gebleken dat de maatregelen hebben bijgedragen aan het verbeteren van de fietsnetwerken, wat moet leiden tot een hoger fietsaandeel en minder doden en zwaargewonden. Er is een lichte groei van het fietsaandeel op afstanden van 7,5-15 km. Tot aan de coronapandemie was er sprake van een sterke groei, maar de pandemie nam deze groei weer weg. Inmiddels is weer sprake van een lichte groei. Het aantal doden is stabiel, maar het aantal gewonden stijgt sterk, volgens de landelijke trend. Mogelijke oorzaken hiervan zijn een toename van het fietsgebruik, met name door ouderen, toename van de fietssnelheid, toenemend gebruik van apparatuur en toename van fietsen onder invloed.

Daarnaast wordt een reductie behaald op CO₂-uitstoot bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden. Er kan echter niet aangetoond worden hoeveel deze reductie exact betreft doordat er op het moment van evalueren onvoldoende data beschikbaar was. De monitoring hiervan is in ontwikkeling en is onderdeel van een bredere infrastructuurrapportage.

De doelen op het gebied van fietsgebruik en CO₂-reductie zijn enigszins behaald. Het doel op het gebied van fietsveiligheid niet. Het realiseren van verkeersveiligheid op de fiets blijft een uitdaging en meer aandacht is nodig voor zowel het veiliger maken van fietsroutes als voor het bevorderen van veiliger fietsgedrag. Dit beleidsdoel wordt hiermee beoordeeld als matig doeltreffend.

Doelmatigheid

De uitgaven voor fiets in de periode 2019-2023 betreffen investeringsuitgaven. De beschikbare investeringskredieten zijn jaarlijks opgenomen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) als bijlage bij de begroting. Bijstelling vindt plaats via het PZI en de Voorjaarsnota. Via de jaarrekening worden afwijkingen voor de activering van investeringen toegelicht.

De meerjarige projectuitgaven komen niet direct tot uiting in de begroting en jaarrekening als projectuitgaven maar als kapitaallasten na afronding van een project. De kapitaallasten in de begroting en jaarrekening worden niet gespecificeerd naar type project. De sturing op de fiets vindt plaats op totaal projectbudget en planning en niet op jaarlijkse uitgaven.

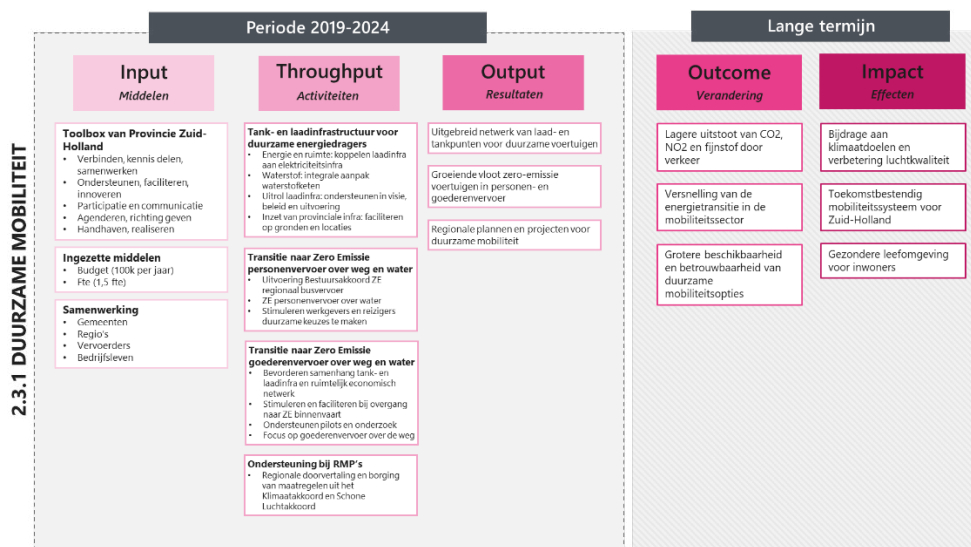
Aan het begin van de evaluatieperiode (PZI 2019) was totaal voor fiets € 112,2 mln. investeringskrediet beschikbaar waarvan nog € 64 mln. moest worden uitgegeven. Daarvan is t/m 2023 € 29,6 mln. uitgegeven (geactiveerd en onderhanden werk). De overige uitgaven zijn uitgegeven in 2024/2025 en geprogrammeerd voor de periode 2026 t/m 2028. In de jaarrekening is jaarlijks te zien (paragraaf investeringen) dat niet alle investeringen in fiets conform planning worden geactiveerd. De afwijkingen worden toegelicht. Dit is vaak het gevolg van vertraging op (subsidie)projecten en lagere vaststelling van subsidies.

Het 'Onderzoek naar het fietsbeleid en snelfietsroutes (2022)' van de Randstedelijke Rekenkamer heeft daarnaast geconcludeerd dat de beschikbare middelen voor de bestaande projecten uit het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2016-2030 voldoende zijn. Echter zijn de middelen ontoereikend om alle beleidsambities te realiseren zoals

geformuleerd in de 'Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (2016-2025)'. De provincie heeft voor de 'grote' opgaven zoals doorfietsroutes en verkeersveiligheid studies laten uitvoeren om de bijdrage aan het beleid en de kosten baten verhouding van fietsprojecten in beeld te krijgen. De uitkomsten daarvan zijn uitgangspunt geweest voor investeringskeuzes.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de financiële middelen die beschikbaar waren voor deze beleidskeuze ontoereikend waren voor de ambities zoals gesteld in de 'Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (2016-2025)'. Er kan worden aangenomen dat de besteding van de beschikbare middelen als doelmatig kan worden beoordeeld. Met de middelen die er waren is een bijdrage geleverd aan de doelen en er is zo slim mogelijk omgegaan met het budget. Richting de toekomst wordt geadviseerd om budget en ambitie beter op elkaar aan te laten sluiten.

4.7 2.3.1 Duurzame mobiliteit



Figuur 17 Overzicht beleidstheorie "2.3.1 Duurzame mobiliteit"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor duurzame mobiliteit zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.7.1 Beleidsformulering

In november 2019 hebben Provinciale Staten ingestemd met de afspraken uit het Klimaatakkoord die betrekking hebben op de verantwoordelijkheden voor de provincie. Het beleid dat de provincie heeft geformuleerd ten aanzien van duurzame mobiliteit vloeit grotendeels voort uit het Klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord heeft geen specifieke resultaatverplichting voor provincies, maar geeft aan provincies een coördinerende en stimulerende rol richting gemeenten en regio's. Voor de provincies geldt een inspanningsverplichting.

Binnen de beleidskeuze *Duurzame mobiliteit* heeft de provincie twee concrete inspanningen geformuleerd die rechtstreeks voortvloeien uit het Klimaatakkoord. Een daarvan is de uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW), als uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Samen met de provincie Zeeland, waarmee de provincie Zuid-Holland één NAL-regio vormt, stelt de provincie de RAL en bijbehorende jaarplannen op, voert deze uit en monitort de resultaten. Een kernopgave daarbij is het ondersteunen van gemeenten, die zelf aan zet zijn om eigen laadvisies op te stellen en uit te voeren.

Een andere inspanning die gekoppeld is aan het Klimaatakkoord is het ondersteunen van regio's bij het opstellen en uitvoeren van Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). Volgens het Klimaatakkoord dient elke RMP-regio – in Zuid-Holland zijn dat er 7 – een RMP te

hebben. Een RMP bevat een analyse van het mobiliteitssysteem, ambities en doelstellingen voor de verduurzaming hiervan, en concrete maatregelen om hier invulling aan te geven.

Naast de uitvoering van de RAL heeft de provincie in het Omgevingsprogramma 2019–2024 aanvullende inspanningen geformuleerd op het gebied van tank- en laadinfrastructuur. De provincie zet gericht in op het realiseren van faciliteiten voor waterstof, met name in het openbaar vervoer en de binnenvaart. Daarnaast faciliteert zij de ontwikkeling van tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers op en langs provinciale (vaar)wegen en op provinciale gronden en locaties.

Naast het realiseren van tank- en laadinfrastructuur heeft de provincie zich ook gecommitteerd aan het bevorderen van het daadwerkelijke gebruik van zero-emissie voer- en vaartuigen, zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer. Een belangrijke rol daarbij ligt in het sturen op zero-emissie via concessies. In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Busvervoer heeft de provincie vastgelegd dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen in het regionale openbaar vervoer zero-emissie zijn en dat in 2030 al het regionale openbaar vervoer waarvoor de provincie concessieverlener is, volledig emissievrij rijdt (emissievrij aan de uitlaat). Het stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag van reizigers valt onder de separate beleidskeuze *Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag*.

Voor het goederenvervoer richt de provincie zich met name op het verduurzamen van de binnenvaart. Zij doet dit door binnen samenwerkingsverbanden en pilots mogelijke maatregelen te verkennen, vraag en aanbod rondom alternatieve brandstoffen bij elkaar te brengen en actief kennis en best practices te delen met betrokken partijen.

In de loop van de periode 2019-2024 is de naam van de beleidskeuze veranderd in *Schone mobiliteit*. Dit is gedaan om de werkzaamheden binnen de beleidskeuze beter af te kunnen bakenen van inspanningen die binnen andere beleidskeuzes uitgevoerd worden rondom duurzaam reizen (o.a. gedragsverandering). De inzet voor de verduurzaming van het goederenvervoer is belegd bij beleidskeuze *Efficiënt en duurzaam goederenvervoer*.

4.7.2 Uitvoering en samenwerking

In 2019 was de uitvoering van het beleidsdoel Duurzame mobiliteit nog smal ingericht, zowel in termen van capaciteit als inhoudelijke thema's. In het begin van de periode 2019-2024 waren de werkzaamheden binnen de opdracht sterk responsief en ad-hoc, zonder duidelijk beleid en kaders, waarbij inzet vanuit de provincie voornamelijk bepaald werd door thema's en vragen vanuit de markt en door knelpunten in infrastructuur en uitvoering.

In 2024 was de personale omvang binnen de opdracht sterk gegroeid en de werkzaamheden inhoudelijk in omvang uitgebreid. Allereerst komt dat vanwege het besef dat duurzaamheid een blijvend relevant thema is, wat om een sterkere inbedding in de provinciale organisatie vraagt. Ook de markt zet inmiddels volop in op verschoning van mobiliteit, wat laat zien dat het onderwerp volwassenheid heeft gekregen. Daarnaast zijn de ontwikkelingen in de markt en de aandachtspunten in de uitvoering rondom het thema duurzaamheid omvangrijker en meer divers geworden, wat vraagt om grotere betrokkenheid en slagkracht vanuit de provincie. Voorbeelden van zaken die om sterkere aandacht vroegen in de periode 2019-2024 zijn de snelle ontwikkeling van Clean Energy Hubs en wijzigingen in beschikbare subsidies vanuit het Rijk voor de ontwikkeling van waterstof.

De toegenomen vragen vanuit de markt en de grote mate van verbondenheid van deze vragen met andere provinciale domeinen zoals Ruimte en Economie, heeft ertoe geleid dat de provincie steeds meer de behoefte kende om op diverse subthema's eigen beleid te ontwikkelen, zodat de provincie meer sturend in plaats van responsief kan optreden, besluiten beter afgewogen kan maken, en maatregelen beter aansluiten bij andere domeinen. Zo kreeg de provincie binnen de beleidskeuze *Duurzame mobiliteit* in de periode 2019-2024 met verschillende vraagstukken te maken waar nog geen beleid voor was, bijvoorbeeld hoe om te gaan met transitiebrandstoffen (brandstoffen die nog niet zero emissie zijn maar wel schoner dan traditionele brandstoffen), hoe locaties te kiezen voor laadinfrastructuur, hoe nieuwe energiedragers en laadinfrastructuur in te passen in de manier waarop de provincie tankstations beheert? Inmiddels is voor diverse subthema's beleid uitgewerkt in de Omgevingsvisie of aparte visies (zoals de Waterstofvisie) of is dit in ontwikkeling (zoals voor tankstations).

Een groot deel van de beschikbare middelen binnen de opdracht is ingezet voor de uitvoering van de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Daarbij heeft de provincie met name ingezet op het ondersteunen van gemeenten bij het opstellen van integrale laadvisies, het opstellen van prognoses en plankaarten voor laadpalen en het stimuleren en faciliteren van samenwerking van gemeenten bij aanbestedingen. Daarnaast is intensief samenwerking gezocht met netbeheerders, om in de huidige netcongestie zicht te hebben op beschikbare netcapaciteit.

Naast de uitvoering van de RAL heeft de provincie op het gebied van tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers aanvullende stappen gezet. In 2020 is de Provinciale waterstofvisie en -strategie vastgesteld en in 2021 een strategie ontwikkeld met belangrijkste ontwikkelingen en acties voor de komende jaren binnen het Programma Clean Energy Hubs. Verder heeft de provincie bijgedragen aan de realisatie van twee laadpunten voor de elektrische binnenvaart, in Alblasterdam en op de Maasvlakte. Ook is er veel inzet gepleegd op de verdere ontwikkeling van waterstof als energiedrager. In de afgelopen periode bestond hierbij relatief veel onzekerheid, onder meer door snel veranderende marktomstandigheden en wijzigingen in de beschikbaarheid van rijkssubsidies. Vooral voor regionale waterstoftoepassingen in de mobiliteit sloten bestaande rijksregelingen niet altijd goed aan op de schaal, timing en kostensoorten van projecten. Om deze toepassingen toch verder te kunnen brengen, heeft de provincie (aanvullende) financiële bijdragen beschikbaar gesteld en daarmee een belangrijke stimulerende rol vervuld

Wat betreft het stimuleren van zero emissie in personenvervoer heeft de provincie voor nieuwe concessies programma van eisen opgesteld met daarin eisen voor uitstootvrije bussen. Daarnaast heeft de provincie, mede met subsidies van het Rijk en Europa, binnen een Europese pilotproject waterstofbussen geïntroduceerd in de concessie Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee en daar tankinfrastructuur voor aangelegd. Deze bussen worden inmiddels structureel ingezet.

Bij het ontwikkelen van de Regionale Mobiliteitsprogramma's heeft de provincie een inventarisatie uitgevoerd naar de behoeften van de regio's. Naar aanleiding daarvan heeft de provincie besloten om in plaats van een coördinerende rol een meer responsieve rol aan te

nemen. Regio's kunnen aangeven wanneer zij behoefte hebben aan ondersteuning vanuit de provincie.

4.7.3 Resultaat

Doeltreffendheid

De provincie Zuid-Holland maakt, samen met de provincie Zeeland in de NAL-regio Zuidwest, goede voortgang in het realiseren van laadpalen. In de periode 2019 tot en met 2024 groeide het aantal publieke laadpalen in deze regio van ca. 5.000 tot meer dan 22.000. Het plaatsingstempo van publieke laadpalen steeg in de regio Zuidwest in de afgelopen jaren harder dan in andere NAL-regio's. De regio Zuidwest kent een bovengemiddeld aantal laadpunten per inwoner / per EV, maar er zijn aandachtspunten in het buitengebied en langs belangrijke verkeersassen (voor snelladen).

In de periode 2019-2024 zijn er veel elektrische voer- en vaartuigen bijgekomen in concessies waar de provincie verantwoordelijk voor is. Zo zijn er in de periode 2020-2021 24 waterstofbussen in de concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee geïntroduceerd, reden er in 2023 elektrische bussen in de concessies Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem en Zuid-Holland Noord en werden er in 2023 6 hybride en 3 elektrische waterbussen in gebruik genomen tussen Rotterdam en de Drechtsteden. De provincie heeft in deze periode nieuwe aanbestedingen voorbereid voor de concessies Zuid-Holland Noord (gestart in 2024) en Hoeksche Waard/ Goeree Overflakkee (gestart in 2025) en heeft eisen ten aanzien van de instroom van nulmissiebusen opgenomen in de programma's van eisen. Volgens het programma van eisen voor de concessie Hoeksche Waard / Goeree Overflakkee geldt deze eis echter voor 2027, terwijl de provincie zich geïnteresserd heeft aan het Bestuursakkoord Zero Emissie(ZE)-bussen, waarin is opgenomen dat vanaf 2025 alleen nulmissiebusen mogen instromen, en dit ook is opgenomen in het beleidskader voor de aanbesteding van de concessie, die door Provinciale Staten is vastgesteld.

Op andere terreinen waar de provincie zich binnen de beleidskeuze *Duurzame mobiliteit* mee bezig houdt draagt de provincie vooral bij aan het creëren van randvoorwaarden en zijn geen expliciete doelstellingen aan inspanningen gekoppeld. In het organiseren van deze randvoorwaarden heeft de provincie belangrijke stappen gemaakt, die op het niveau van activiteiten als doeltreffend kunnen worden gekenmerkt. Vooral het stimuleren van zero emissie in de binnenvaart is weerbarstig en vergt een lange adem. Het project CLINSH heeft diverse nuttige uitkomsten gehad, zoals cijfers over de effecten van emissiereducerende maatregelen, die zeer bruikbaar zijn in het verder vormgeven van maatregelen. De effecten op output en outcome niveau moeten zich in de loop van de tijd manifesteren.

Tegelijk geldt dat de provincie effecten van inspanningen op het vlak van duurzame mobiliteit op outcome niveau niet structureel bijhoudt. Het is bijzonder complex om de specifieke bijdrage van inspanningen in dit beleidsdoel op de totale emissies van schadelijke stoffen vast te stellen. Bij het bepalen van het beleid en het invullen van maatregelen laat de provincie zich vooral leiden tot emissiecijfers op nationaal niveau, in de aanname dat ontwikkelingen en trends die op nationaal niveau zichtbaar zijn, ook gelden voor de provincie Zuid-Holland.

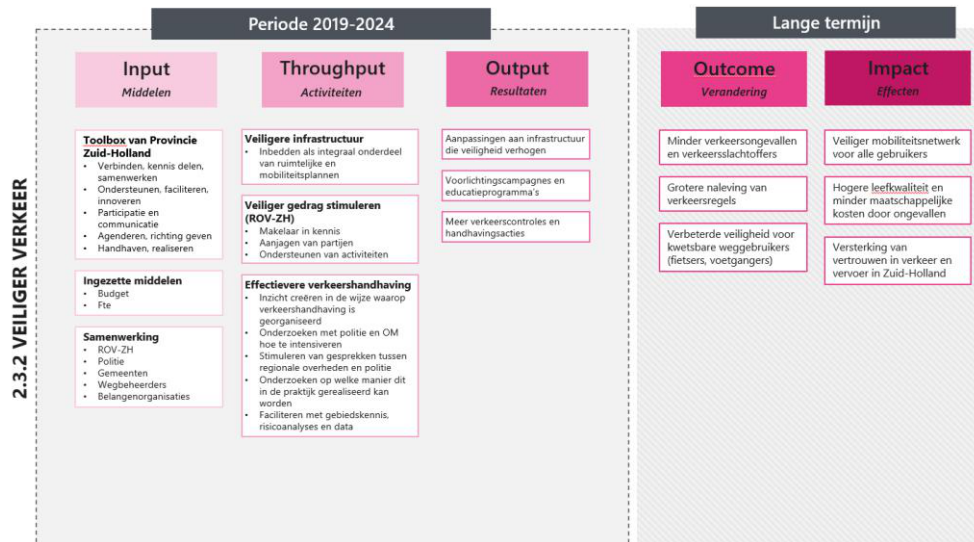
Doelmatigheid

De inzet van middelen binnen de beleidskeuze *Duurzame mobiliteit* kan als doelmatig beoordeeld worden. Voor de uitvoering van de RAL zijn Rijksmiddelen beschikbaar en ook voert de provincie een aantal projecten uit met Europese subsidies. Hierdoor kunnen provinciale middelen worden aangevuld, waardoor met dezelfde provinciale inzet meer activiteiten en resultaten kunnen worden gerealiseerd. Bij de uitvoering van de RAL wordt sterk data-gedreven gewerkt, waardoor er goed zicht is op effecten en op welke inspanningen nodig zijn tegen welke kosten. Het opnemen van de eis voor het gebruik van zero emissie voer- en vaartuigen binnen concessies is een zeer doelmatig instrument, omdat de uitvoering hierbij grotendeels bij vervoerders wordt gelegd.

De introductie van de waterstofbussen en de realisatie van een waterstoftankstation in de concessie Hoeksche Waard / Goeree Overflakkee kende veel risico's, maar is relatief goed verlopen. In 2020 had de provincie 4 miljoen euro beschikbaar gesteld voor onvoorziene kosten en meerkosten, maar hier is beperkt sprake van geweest.

In de afgelopen periode heeft de inzet zich sterk laten leiden door vraagstukken en knelpunten die gedurende de looptijd opspeelden. Dat stimuleerde het team om de beperkte capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten voor zaken die als urgent werden ervaren. Het is echter aan te bevelen om sterker vanuit een visie prioriteiten voor instrumenten en inspanningen te kiezen.

4.8 2.3.2 Veiliger verkeer



Figuur 19 Overzicht beleidstheorie "2.3.2 Veiliger verkeer"

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de beleidstheorie voor veiliger verkeer zich vertaalt naar de praktijk van beleid, uitvoering en samenwerking in de periode 2019–2024. Aan het begin van dit hoofdstuk is een figuur opgenomen waarin de beleidstheorie schematisch is weergegeven; een goed leesbare versie van deze figuur is ook opgenomen in de bijlage en staat hier vooral ter illustratie.

4.8.1 Beleidsformulering

Het beleidsdoel "veiliger verkeer" is expliciet opgenomen in zowel de Omgevingsvisie als het Omgevingsprogramma van de provincie Zuid-Holland. Onderstaande is een samenvatting van doelen en activiteiten zoals omschreven in beide documenten.

De provincie Zuid-Holland omarmt de landelijke ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. Deze gezamenlijke, vernieuwde aanpak van de overheid is vastgelegd in het landelijke 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030 staat dat na een jarenlange gestage daling, de verkeersslachtoffers sinds 2014 weer stijgen, ook in Zuid-Holland. Om dit om te buigen werkt de provincie op drie terreinen aan dit doel: infrastructuur, educatie en handhaving.

De provincie wil infrastructuur als vast onderdeel laten opnemen in ruimtelijke en mobiliteitsplannen, bijvoorbeeld in de nieuwe omgevingsplannen voor de ruimtelijke inrichting van Zuid-Holland, de zes regio's en inliggende gemeenten of in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Op deze manier wordt verkeersveiligheid verbonden aan grotere opgaven zoals verduurzaming en verstedelijking. De rol van de provincie is zowel het regisseren van het regionale verkeersveiligheidsbeleid als het zijn van wegbeheerder van provinciale weginfrastructuur.

In opdracht van de provincie en de MRDH werkt ROV-ZH aan het stimuleren van veiliger gedrag door middel van educatie en voorlichting. Het doel is dat alle verkeersdeelnemers de

verkeersregels kennen en zich eraan houden. De focus van ROV-ZH ligt op (brom)fietzers en voetgangers, jongeren en ouderen. De rol van ROV-ZH is het zijn van kennismakelaar, het aanjagen van partijen en het ondersteunen van activiteiten zoals campagnes.

Om te komen tot een effectievere verkeershandhaving zet de provincie zich samen met politie en het OM in door inzicht te creëren in de wijze waarop dit nu is georganiseerd, de mogelijkheden om de handhaving te intensiveren en te onderzoeken op welke manier dit in de praktijk gerealiseerd kan worden. De rol van de provincie is met name faciliterend door partijen te voorzien van gebiedskennis, risicoanalyses en data.

Een belangrijke vernieuwing is de risicogestuurde aanpak: wegbeheerders brengen eerst de grootste veiligheidsrisico's op hun netwerk in beeld en kiezen daarna de meest doeltreffende maatregelen om ongevallen te voorkomen. De focus ligt dus op preventie vooraf, niet op ingrijpen achteraf. Cruciaal daarbij is dat alle betrokken landelijke en regionale partijen voldoende betrouwbare data verzamelen, zodat we kunnen monitoren of de genomen maatregelen het verkeer daadwerkelijk veiliger maken.

4.8.2 Uitvoering en samenwerking

In 2021 is het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030' vastgesteld. In dit programma staat helder omschreven dat het veiliger maken van het verkeer aangepakt moet worden in samenwerking met het Rijk, de MRDH, de zes bestuurlijke regio's, gemeenten, waterschappen, politie, het OM, het ROV en andere partners. In dit uitvoeringsprogramma zijn duidelijke doelen opgesteld zoals het meer sturen op risico's (alle partijen), het veiliger inrichten van wegen (gemeenten en waterschappen), meer focus op fietsers, jongeren en ouderen (ROV-ZH), en betere afspraken over handhaving (politie). Om de effectiviteit te meten van het uitvoeringsprogramma zijn er 'safety performance indicators (SPI's)' opgesteld voor weginfrastructuur, verkeersgedrag en verkeershandhaving. Het 'Uitvoeringsprogramma Zuid-Holland 2021-2030' is in 2022 geëvalueerd.

Gedurende de looptijd van het mobiliteitsbeleid zijn diverse verkeersveiligheidsprojecten uitgevoerd, zowel door eigen provinciale projecten als door samenwerking met andere wegbeheerders. In het kader van het stimuleren van veiliger gedrag heeft ROV-ZH diverse gedragsbeïnvloedingsactiviteiten uitgevoerd met het thema "Maak een punt van nul", zoals bijvoorbeeld programma's op school ("SCHOOL op SEEF") als voor senioren ("Doortrappen"). Er werden landelijke campagnes uitgerold in de regio zoals MONO en BOB. Ook is een slag gemaakt met het ontwikkelen van een monitoringsmethodiek. De samenwerking met politie en OM is geïntensiveerd voor verkeershandhaving.

Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsprojecten heeft de provincie zowel een regisserende rol als een uitvoerende rol gehad, afhankelijk van of de projecten provinciale wegen betroffen of niet. Verder was de provincie vooral faciliterend. Dit sluit aan bij hoe de rollen waren gedefinieerd in het omgevingsprogramma. Echter vermeldt het evaluatierapport dat de betrokken organisaties de regierol van de provincie nog niet sterk voelen en dat de provincie een actievere, coördinerende rol zou moeten pakken. Mogelijk liggen hier kansen voor verbetering.

4.8.3 Resultaat

Doeltreffendheid

Er zijn concrete doelen en maatregelen gedefinieerd voor dit beleidsdoel. De maatregelen zoals gedefinieerd in het omgevingsprogramma zijn uitgevoerd. In het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030' zijn specifiekere maatregelen benoemd. De evaluatie uit 2022 heeft geconcludeerd dat er voldoende maatregelen worden getroffen om het programma te borgen.

Ondanks een breed pakket aan maatregelen (risicogestuurd werken, infrastructuur, gedragsbeïnvloeding via ROV-ZH en samenwerking met politie en OM) neemt het aantal verkeersslachtoffers toe. Volgens de evaluatie is de relatie tussen deze maatregelen en de gerealiseerde effecten moeilijk te leggen, mede door het feit dat het gebruik van data en de definitie van duidelijke normen bij de SPI's nog in ontwikkeling zijn. Het merendeel van de ongevallen is te wijten aan gedrag van weggebruikers, wat een beperking aangeeft van de directe beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie. Op basis van de uitgevoerde maatregelen kunnen we voorzichtig concluderen dat de uitvoering van dit beleidsdoel doeltreffend was. Tegelijkertijd is het lastig om hier een harde uitspraak over te doen doordat de relatie met de effecten moeilijk te leggen is.

Doelmatigheid

Omdat verkeersveiligheid zo is ingebed in projecten is het niet altijd mogelijk en nodig om apart budgetten en projecten op te nemen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) voor de paragraaf 'verkeersveiligheid'. Deze paragraaf geeft dus geen totaalbeeld van de financiële inspanningen die worden geleverd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook hebben de verschillende regio's in de regionale gebiedsagenda's Mobiliteit specifiek projecten en budgetten opgenomen voor duurzaam veiligheidsprojecten op gemeentelijke of waterschapswegen. Deze zijn geen onderdeel van de paragraaf verkeersveiligheid. Inzicht in de financiële bestedingen laat zien dat bij ROV-ZH niet alle middelen besteed zijn door corona en onderbezetting. Daarnaast zijn de bestedingen sterk afhankelijk van de aangevraagde subsidies. Concluderend kan niet met zekerheid gezegd worden in hoeverre deze beleidskeuze doelmatig was.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Doeltreffendheid

In de periode 2019–2024 heeft de provincie Zuid-Holland op alle mobiliteitsdossiers veel gedaan: nieuwe OV-concessies, investeringen in fiets en infrastructuur, corridor- en modal-shiftprojecten voor goederenvervoer, uitrol van laadinfrastructuur en zero-emissievervoer en een stevige inzet op data en Smart Mobility. Tegelijkertijd geldt dat de aantoonbaarheid van de doeltreffendheid duidelijk achterblijft bij de feitelijke inspanningen. Dit komt vooral doordat concrete, meetbare doelen en een samenhangend monitoringskader op provinciaal niveau vaak ontbreken in de P&C-cyclus.

Kader en monitoring: veel inzet, beperkte zichtbaarheid van effecten

Met de invoering van de Omgevingsvisie is mobiliteit stevig ingebed in bredere omgevingsopgaven (gezondheid, leefklimaat, verstedelijking). Dit heeft de integraliteit versterkt, maar ook geleid tot het loslaten van expliciete operationele doelen en indicatoren in de P&C-producten. Vanaf 2020 wordt vrijwel alleen nog gerapporteerd over een beperkt aantal wettelijke beleidsindicatoren, waarvan slechts één direct over mobiliteit gaat (waardering OV), terwijl andere relevante bronnen zoals de Monitor Leefomgeving vooral als contextinformatie fungeren. Daardoor hebben Provinciale Staten beperkt structureel zicht op de daadwerkelijke resultaten van het mobiliteitsbeleid.

De kern is: de provincie heeft veel maatregelen gerealiseerd die logisch aansluiten op de ambities, maar kan onvoldoende systematisch aantonen wat dit heeft opgeleverd in termen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, modal shift en emissiereductie.

Beleidsdoelen met relatief hoge of redelijke (aannemelijke) doeltreffendheid

Adequaat openbaar vervoer (2.1.1)

Voor het OV is sprake van een relatief goed uitgewerkte beleidstheorie met duidelijke doelen rond bereikbaarheid, kwaliteit, zero-emissie en innovatie. In de praktijk zijn belangrijke stappen gezet: nieuwe en aangepaste concessies, opschaling van R-net en HOV, integrale ketenvoorzieningen (P+R, deelfietsen), vraagafhankelijk vervoer en MaaS-concepten. Tijdens en na corona is via transitieplannen het aanbod adaptief aangepast aan de vraag, zonder dat de basisbereikbaarheid is weggefallen. Dit maakt het aannemelijk dat het beleid effectief bijdraagt aan een toekomstbestendig openbaar vervoerssysteem, maar de effecten op reizigersaantallen, modal split en bereikbaarheid zijn slechts fragmentarisch en niet structureel onderbouwd.

Efficiënt en duurzaam goederenvervoer (2.1.2)

De provincie heeft met relatief beperkte eigen middelen een breed pakket aan corridorprojecten, modal-shiftrajecten en innovaties opgestart (o.a. MIRT-goederencorridors, CityBarge, bouwhubs, truckparkings, Clean Energy Hubs, binnenvaart- en spoorprojecten). Via de Rijksregeling Modal Shift zijn substantiële verplaatsingen van TEU-volumes van weg naar water en spoor afgesproken, mede dankzij provinciale aanjaging. Daarmee zijn duidelijke stappen gezet richting efficiënter en

duurzamer goederenvervoer. Een integraal provinciaal monitoringskader om de totale impact op emissies en congestie te kwantificeren ontbreekt echter, waardoor de doeltreffendheid vooral kwalitatief aannemelijk is, maar kwantitatief beperkt aantoonbaar.

Mobiliteitstransitie (2.1.3) en slimme mobiliteit (2.1.4)

De mobiliteitstransitie is vooral via netwerkprogramma's (zoals MoVe en Zuid-Holland Bereikbaar), MIRT-verkenningen (Oude Lijn, oeververbindingen) en duurzame provinciale wegen (N211, N470) ingevuld. Dit heeft geleid tot:

- Concrete infrastructuurprojecten
- Betere koppeling van mobiliteit met verstedelijking en onderhoud
- Versterking van duurzame alternatieven
- Voor slimme mobiliteit zijn randvoorwaarden gecreëerd via datakwaliteit, iVRI's, digitale beheersystemen en pilots
- Op uitvoeringsniveau zijn de voorgenomen activiteiten grotendeels gerealiseerd. De bijdrage aan hogere doelen (minder autogebruik, efficiënter netgebruik, emissiereductie) is echter niet door specifieke indicatoren of evaluaties onderbouwd

Vaker en verder fietsen (2.1.6)

Voor de fiets is het beleid relatief scherp geformuleerd, wat ervoor zorgt dat er ook scherpe conclusies getrokken kunnen worden, met drie concrete doelen voor 2025 (fietsaandeel, verkeersveiligheid en CO₂-reductie). Via de uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen" (2016-2023) zijn 99 projecten uitgevoerd met aanzienlijke investeringen in infrastructuur en ketenvoorzieningen. Evaluaties laten verbetering van het fietsnetwerk en een lichte groei van het fietsaandeel zien (na een coronadip). Ook wordt er gewerkt aan CO₂-reductie bij aanleg en beheer. Het veiligheidsdoel (minder doden en zwaargewonden per gefietste kilometer) is echter niet behaald; het aantal gewonden stijgt mee met de landelijke trend. De doeltreffendheid is daarmee gemengd: infrastructuur en gebruik ontwikkelen zich in de gewenste richting, maar de beoogde veiligheidswinst blijft achter.

Duurzame/schone mobiliteit (2.3.1)

Op het terrein van duurzame mobiliteit zijn de resultaten zichtbaar en omvangrijk:

- Een forse groei van publieke laadinfrastructuur in de NAL-regio Zuidwest
- Introductie van waterstof- en elektrische bussen en (water)bussen in meerdere concessies
- Bijdragen aan pilots en programma's voor verduurzaming van binnenvaart en goederenvervoer.

De provincie heeft hiermee belangrijke randvoorwaarden gecreëerd voor zero-emissiemobiliteit. De bijdrage aan daadwerkelijke emissiereductie wordt echter vooral indirect afgeleid uit nationale cijfers; een structureel provinciaal outcome-kader ontbreekt.

Beleidsdoelen waarvan de doeltreffendheid niet bepaald kan worden

Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag (2.1.5)

Het gedragsdoel is beleidsmatig wel vastgelegd, maar bestuurlijk en organisatorisch slechts beperkt geborgd. Verantwoordelijkheid en uitvoering zijn versnipperd (o.a. via Zuid-Holland

Bereikbaar, verkeersveiligheid, fiets, OV), zonder eigen programma, doelen of indicatoren. Inhoudelijk wordt via campagnes, ZHB-activiteiten en projecten wel degelijk aan ander reisgedrag gewerkt, maar de specifieke doeltreffendheid van dit beleidsdoel kan nauwelijks worden beoordeeld door het ontbreken van expliciete sturing en monitoring.

Veiliger verkeer (2.3.2)

Ondanks een breed pakket aan maatregelen (risicogestuurd werken, infrastructuur, gedragsbeïnvloeding via ROV-ZH en samenwerking met politie en OM) neemt het aantal verkeersslachtoffers toe. Verkeersveiligheid wordt in belangrijke mate bepaald door individueel gedrag, waarop de provincie slechts in beperkte mate directe invloed kan uitoefenen. Daarnaast zijn de SPI's nog onvoldoende uitgewerkt, waardoor het inzicht in de mogelijke effecten van de ingezette maatregelen beperkt is.

Eindoordeel doeltreffendheid

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland in de periode 2019-2023/2024 inhoudelijk en uitvoeringsmatig in belangrijke mate doeltreffend is geweest: veel van de voorgenomen maatregelen zijn gerealiseerd en sluiten logisch aan bij de ambities voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. Tegelijkertijd is de aantoonbaarheid van die doeltreffendheid beperkt door het ontbreken van scherp geformuleerde, kwantitatieve doelen en een integraal monitoringskader per beleidskeuze.

5.2 Doelmatigheid

Over de hele linie zet de provincie relatief beperkte eigen middelen in om omvangrijke investeringen van Rijk, EU, marktpartijen en decentrale overheden te mobiliseren. Dit geldt met name bij *goederenvervoer (2.1.2)*, *duurzame mobiliteit (2.3.1)* en de *mobiliteitstransitie (2.1.3)*, waar cofinanciering en programmatische samenwerking (MIRT-corridors, MoVe, NAL/RAL, Clean Energy Hubs) zorgen voor grotere effecten dan alleen met provinciale middelen mogelijk zou zijn.

Tegelijkertijd laten de jaarstukken voor 2020–2023 zien dat per beleidsdoel geregeld aanzienlijke verschillen zijn tussen begroting, gewijzigde begroting en realisatie. Vooral bij *veilige mobiliteit (2.3.2)* en deels bij *duurzame mobiliteit (2.3.1)* blijft een groot deel van de beschikbare middelen onbenut, onder meer door corona, onderbezetting (ROV-ZH) en minder subsidieaanvragen dan verwacht. Dit wijst op doelmatigheidsverlies: middelen die wel gereserveerd zijn, worden niet (tijdig) omgezet in maatregelen.

Beleidsdoelen met relatief hoge of redelijke (aannemelijke) doelmatigheid

Adequaat openbaar vervoer (2.1.1)

De provincie stuurt primair via OV-concessies. Exploitatiebijdragen, scherpe programma's van eisen en zero-emissie-eisen combineren meerdere doelen: bereikbaarheid, kwaliteit, innovatie én verduurzaming. Het boete- en prestatiestelsel creëert kwaliteitsprikkelers zonder extra publieke middelen. Ook de inzet op vraagafhankelijk vervoer, ketenvoorzieningen en MaaS gebeurt binnen bestaande concessiekaders, wat de doelmatigheid versterkt.

Efficiënt en duurzaam goederenvervoer (2.1.2)

De provincie opereert binnen deze beleidskeuze nadrukkelijk als procesregisseur, verbinder en cofinancier. Grote investeringen komen primair van het Rijk, de EU, havenbedrijven en private partijen; de provincie zet beperkte middelen in voor voorbereiding, programmasturing en cofinanciering van pilots (CityBarge, bouwhubs, truckparkings, modal-shiftprojecten). Vanaf 2021 zijn diverse projecten doorgegroeiwd van verkenning/onderzoek naar uitvoering en opschaling, mede door provinciale ondersteuning bij subsidieaanvragen. Dit duidt op effectieve inzet van de provinciale rol. Tegelijkertijd oogt de prioritering in de praktijk deels kansgedreven (partnerinitiatieven/cofinancieringskansen), en minder gebaseerd op een expliciete, vooraf vastgelegde afweging van "impact per euro".

Slimmere mobiliteit (2.1.4)

De beleidskeuze kende relatief beperkte budgetten (circa € 0,8–1,5 mln. per jaar in 2020–2023). Met deze middelen is een groot deel van de mobiliteitsdata op orde gebracht, zijn iVRI's en digitale beheersystemen uitgerold en zijn pilots met connected/automated vervoer uitgevoerd. Door na de pilotfase bewust een stap terug te doen en verdere ontwikkeling aan de markt over te laten, is langdurige inzet van publieke middelen op privaat organiseerbare taken beperkt.

Duurzame/schone mobiliteit (2.3.1)

De uitvoering van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) en het benutten van Rijks- en EU-middelen zorgen ervoor dat met een relatief beperkte provinciale inzet een grotere investerings- en uitvoeringsomvang wordt gerealiseerd. Het verplichten van zero-emissiebusen in concessies is bovendien een doelmatig instrument, omdat uitvoering en investeringsrisico's primair bij vervoerders liggen. De introductie van waterstofbussen kende risico's, maar gereserveerde risicobudgetten zijn beperkt aangesproken, wat wijst op zorgvuldige risicobeheersing.

Beleidsdoelen waarvan de doelmatigheid niet bepaald kan worden

Mobiliteitstransitie (2.1.3)

Via MoVe, MIRT-verkenningen en Zuid-Holland Bereikbaar worden meerdere doelen tegelijk bediend (woningbouw, bereikbaarheid, duurzaamheid, hinderbeperking). Gedeeld opdrachtgeverschap en cofinanciering met het Rijk vergroten de doelmatigheid. Tegelijkertijd is de prioritering van middelen sterk kansgedreven; zolang een systematische afweging tussen alternatieven ontbreekt, blijft onduidelijk of de gekozen mix van projecten per euro de meeste impact oplevert.

Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag (2.1.5)

Gedragmaatregelen zijn grotendeels "meegereden" in andere programma's (OV, fiets, verkeersveiligheid, ZHB). Operationeel is dat efficiënt (geen aparte zware structuur), maar door het ontbreken van een expliciete eigenaar, eigen middelen en monitoring is doelmatigheid op beleidsniveau moeilijk te beoordelen.

Vaker en verder fietsen (2.1.6)

De Randstedelijke Rekenkamer concludeert dat middelen voor bestaande PZI-projecten voldoende zijn, maar dat de middelen ontoereikend zijn om alle ambities uit de uitvoeringsagenda te realiseren; binnen die randvoorwaarden is het aannemelijk dat "zo slim

mogelijk” met het budget is omgegaan en dat de besteding als doelmatig kan worden beoordeeld, met als belangrijk verbeterpunt voor de toekomst: ambitie en budget/programming beter op elkaar laten aansluiten. Desondanks kan dit niet met de beschikbare informatie hard vast te stellen.

Veiliger verkeer (2.3.2)

Hoewel inhoudelijk relevante maatregelen zijn getroffen (risicogestuurd werken, infrastructuur, gedragscampagnes via ROV-ZH, samenwerking met politie en OM), laten jaarstukken zien dat structureel een aanzienlijk deel van het beschikbare budget niet is uitgegeven, mede door corona, onderbezetting en tegenvallende subsidieaanvragen. Dit betekent dat beschikbare middelen niet zijn omgezet in concrete maatregelen, terwijl de verkeersveiligheidsopgave urgent is. Tegelijk geeft de evaluatie ook aan dat de bestede middelen geen totaalbeeld geeft van alle financiële inspanningen (middelen zitten verspreid), waardoor een volledig doelmatigheidsoordeel beperkt blijft.

Eindoordeel doelmatigheid

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de doelmatigheid van het mobiliteitsbeleid over de periode 2019–2024 overwegend positief is, met belangrijke sterke punten:

- Effectieve inzet van concessies en subsidies als instrument om meer doelen te bereiken;
- Sterke cofinanciering en samenwerking (Rijk, EU, regio's, markt);
- Bewuste begrenzing van de provinciale rol waar de markt het over kan nemen (Smart Mobility, autonome voertuigen).

Tegelijkertijd zijn er duidelijke verbeterpunten:

- Onderbesteding bij met name verkeersveiligheid (ROV-ZH) en deels duurzame mobiliteit;
- Gebrek aan integraal zicht op ingezette middelen per beleidsdoel (met name fiets en gedrag);
- Beperkte systematische prioritering op basis van “effect per euro”.

De provincie werkt daarmee in veel gevallen efficiënt waar middelen daadwerkelijk worden ingezet, maar benut niet overal de volledige beschikbare capaciteit. Een scherper financieel en inhoudelijk sturingskader per beleidskeuze is nodig om in de volgende periode de volledige besteding van beschikbare middelen en de hiermee te bereiken effecten beter te borgen.

5.3 Aanbevelingen

Onze aanbeveling is om voort te bouwen op een inhoudelijk rijk en efficiënt beleid. Tegelijkertijd geven we een aantal concrete aanbevelingen mee om de zichtbaarheid, aantoonbaarheid en sturingskracht te vergroten.

Versterk doelen, indicatoren en monitoring

- Herintroduceer duidelijke, meetbare doelen per beleidskeuze (OV, goederen, fiets, duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, gedrag, slimme mobiliteit), met een beperkt aantal kernindicatoren die jaarlijks in de P&C-cyclus worden gerapporteerd.

- Ga door met het opstellen van beleidstheorieën, maar maak een kwaliteitsslag en blijf continu verbeteren.
- Maak een integraal monitoringskader mobiliteit, waarin:
 - Outputs (uitgevoerde projecten, concessies, subsidies) worden gekoppeld aan outcomes (bereikbaarheid, modal split, emissies, verkeersveiligheid);
 - Bestaande bronnen (Monitor Leefomgeving, OV-indicatoren, SPI's verkeersveiligheid, RMP-/NAL-monitoring) expliciet worden verbonden aan provinciale doelen.
- Voorkom dat wijzigingen in indeling van beleidsdoelen (zoals het vervallen van 2.3 in 2024) het onmogelijk maken om effecten over meerdere jaren te volgen.

Benut concessies en subsidies gericht om aanvullende doelen te bereiken

- Openbaar vervoer: behoud de concessie als hoofdinstrument, maar:
 - Actualiseer prestatie- en boeteregimes op de post-corona realiteit (reizigersvraag, zero-emissie, personeelsschaarste);
 - Maak de relatie tussen concessiedoelen (ZE, bereikbaarheid, keten) en provinciale doelen expliciet in monitoring en P&C.
- Subsidieregeling Mobiliteit (SRM):
 - Versimpel waar mogelijk voorwaarden en aanvraagproces;
 - Stuur sterker op uitvoeringsgereedheid en doorlooptijd om onderbesteding en vertraging te verminderen;
 - Label subsidies systematisch naar beleidsdoelen (veiligheid, fiets, OV, goederen, duurzaamheid) om effect per euro zichtbaar te maken.

Versterk de programmatische sturing op gedrag en verkeersveiligheid

- Gedrag:
 - Maak van mobiliteitsgedrag een herkenbare, gezamenlijke programmalijn in plaats van een impliciet thema "verspreid" over OV, fiets, duurzaam en Zuid-Holland Bereikbaar;
 - Formuleer concrete gedragsdoelen (bijv. spitsmijding, modal shift, thuiswerken, snelheidsreductie) en koppel campagnes en ZHB-interventies direct aan deze doelen.
- Verkeersveiligheid:
 - Benut de risicogestuurde aanpak verder door SPI's en normen versneld uit te werken en te gebruiken als sturingsinstrument;
 - Voorkom onderbesteding door tijdig capaciteit bij provincie en ROV-ZH te borgen en indien nodig middelen flexibel tussen instrumenten te kunnen Herschikken;
 - Maak de regierol richting regio's en politie/OM explicieter, zodat partners de provincie daadwerkelijk als coördinerende partij ervaren.

Maak keuzes scherper bij beperkte capaciteit en middelen

- Bundel kleinere, opportunistische initiatieven rond goederen, duurzame mobiliteit en smart mobility in een beperkt aantal gebieds- of themaprogramma's met heldere doelen en governance;
- Leg vooraf vast wanneer de provincie van een "aanjagende" rol overstapt naar een meer terughoudende of faciliterende rol (zoals gedaan bij autonome shuttles en connected transport).

Versterk de interne en externe rolinvulling

- Rolzuiverheid provincie–regio–gemeenten–MRDH:
 - Leg per thema vast waar de provincie regisseur, mede-investeerder, kadersteller of uitsluitend facilitator is;
 - Stem deze rolafbakening actief af met MRDH, regio's en gemeenten.
- Interne organisatie:
- Borg horizontale thema's als slimme mobiliteit, duurzame mobiliteit en gedrag als overkoepelende expertise, die alle modaliteiten ondersteunt in plaats van als losse pijlers;
- Zorg dat langlopende netwerken (MIRT-corridors, MoVe, Zuid-Holland Bereikbaar, NAL/RAL, GVC) voldoende capaciteit hebben en dat kennis wordt gedeeld over beleidsvelden heen.

Zet een volgende stap in data-gedreven werken

- Data als basis voor sturing:
 - Bouw voort op de bereikte datakwaliteit (iVRI's, regionale datateams, smart mobility tools) en gebruik deze niet alleen operationeel (incident- en verkeersmanagement), maar ook strategisch voor beleidsafwegingen;
 - Verbeter de beschikbaarheid en consistentie van fiets- en veiligheidsdata (telpunten, ongevalsdata, gebruiksdata) om voortgang op fiets- en verkeersveiligheidsdoelen beter te kunnen volgen.
- Integreer monitoring in besluitvorming:
 - Leg vast dat grote beleidswijzigingen (nieuwe concessies, grote infrastructuurprojecten, aanpassing SRM, nieuwe duurzaamheidseisen) altijd worden onderbouwd met de beschikbare monitorinformatie en geëvalueerd worden op vooraf benoemde effectindicatoren.



provincie ZUID-HOLLAND

N462

0,7

80

6. Bijlagen

6.1 Interviews

Intern:

- Opdrachtgever Schone Mobiliteit
- Beleidsmedewerker Schone Mobiliteit
- Opdrachtgever Efficiënt en duurzaam goederenvervoer
- Beleidsmedewerker duurzaam goederenvervoer
- Opdrachtgever Openbaar Vervoer
- Strateeg Mobiliteit
- Opdrachtgever Slimme Mobiliteit
- Programmanager PZI
- Beleidsadviseur SRM
- Beleidsmedewerker Fiets
- Projectleider Fiets

Extern:

- Beleidsmedewerker gemeente Oegstgeest
- Beleidsadviseur MRDH
- Ontwikkelmanager QBuzz
- Beleidsmedewerker gemeente Dordrecht

6.2 Bronnen

Subsidies

- Beleidsevaluatie subsidies provincie Zuid-Holland 2015-2020
- Evaluatie SRM 2.2.1
- Interview

Adequaat aanbod openbaar vervoer

- Programma van eisen ov-concessie Zuid-Holland Noord
- Programma van eisen ov-concessie DAV
- Evaluatie concessie DMG
- Ketenplan Qbuzz voor DMG
- Vervoerplan Qbuzz voor DMG
- Interview

Efficiënt en duurzaam goederenvervoer

- Opdrachtformulier duurzaam en efficiënt goederenvervoer 2023-2028
- Definitief inzetplan Knooppunt Rotterdam
- Jaarstukken
- Interview

Mobiliteitstransitie

- Interview

Slimmere mobiliteit

- Verslag voortgang project digitaliseringsopgave Zuid-Holland
- Go-No go presentatie Connected Transport
- Interview

Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag

- Interview

Vaker en verder fietsen

- Tussenevaluatie 2022 'Samen verder fietsen'
- Tussenevaluatie 2024 'Samen verder fietsen'
- Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025
- Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets
- Eindrapport fietsbeleid Randstedelijke rekenkamer
- Interview

Duurzame mobiliteit

- Regionale aanpak laadinfrastructuur Zuidwest, 2020
- Voortgangsrapportage 2024, NAL-Regio Zuidwest
- Verduurzaming van de binnenvaart. Elektrificatie stimuleren onder binnenvaartschippers
- Waterstofvisie en strategie. De rol van waterstof in de energie- en grondstoffentransitie in Zuid-Holland 2030 (-2050)
- Voortgangsrapportage 2024 Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Veiliger verkeer

- Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030
- Programma Verkeersveiligheid, goed op weg (evaluatie)
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Jaarstukken

- Jaarstukken 2019
- Jaarstukken 2020
- Jaarstukken 2021
- Jaarstukken 2022
- Jaarstukken 2023
- Jaarstukken 2024

Voortgangsrapportages

- Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2019
- Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2020
- Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2021
- Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2022

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur

- Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2020-2039
- Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2021-2039

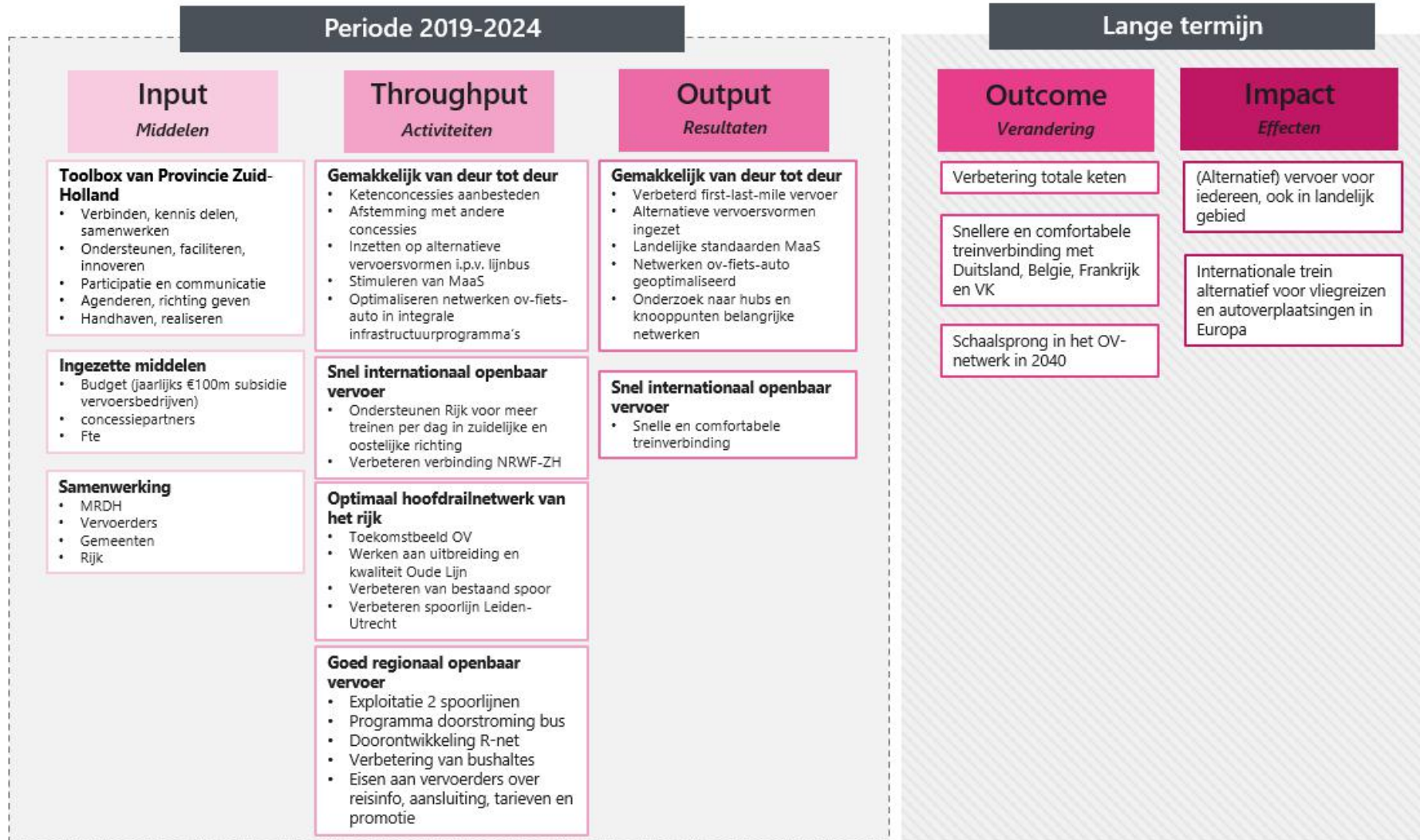
- Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2022-2039
- Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2023-2039

Beleid provincie Zuid-Holland

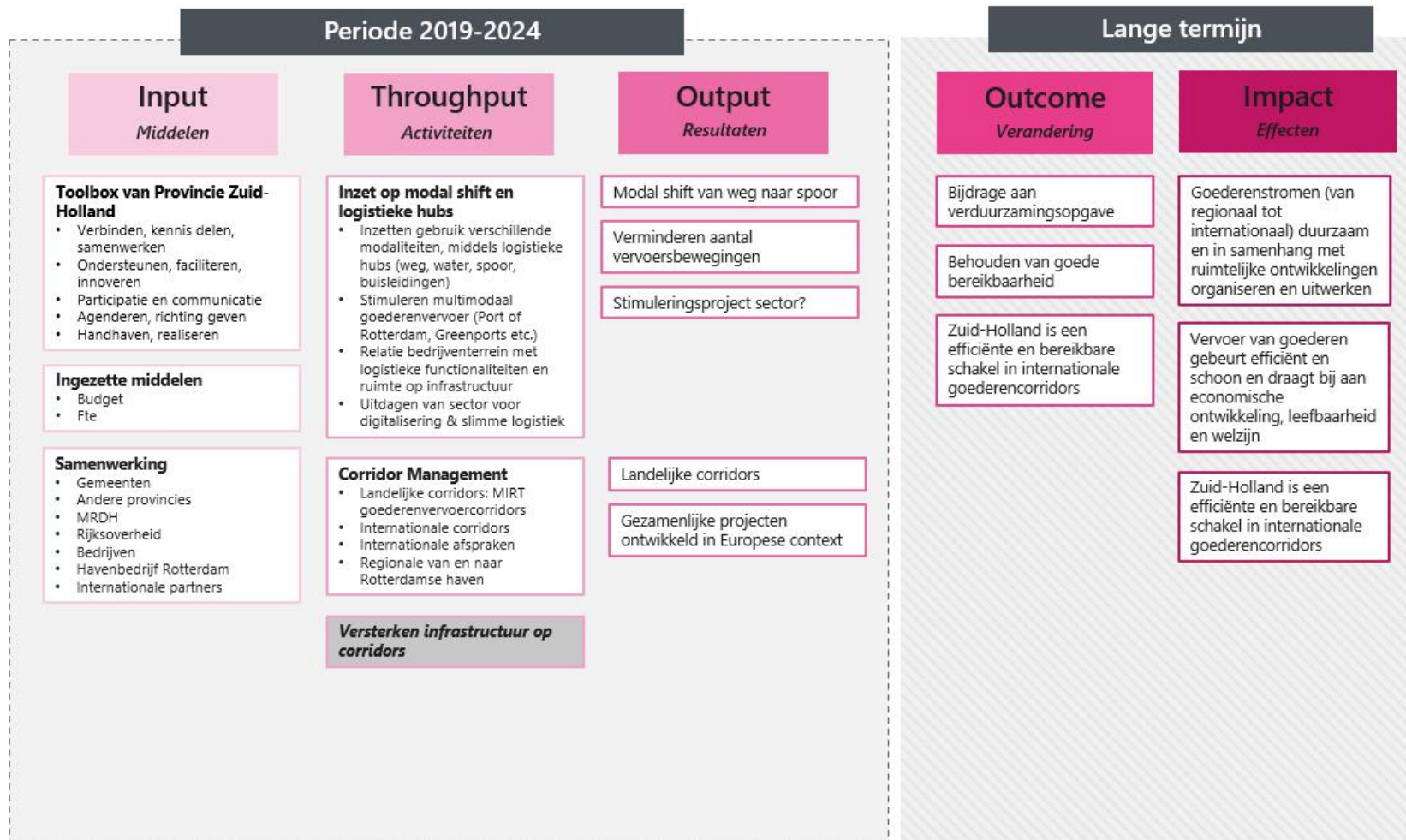
- Omgevingsprogramma Zuid-Holland
- Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1
- Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 2

6.3 Beleidstheorieën

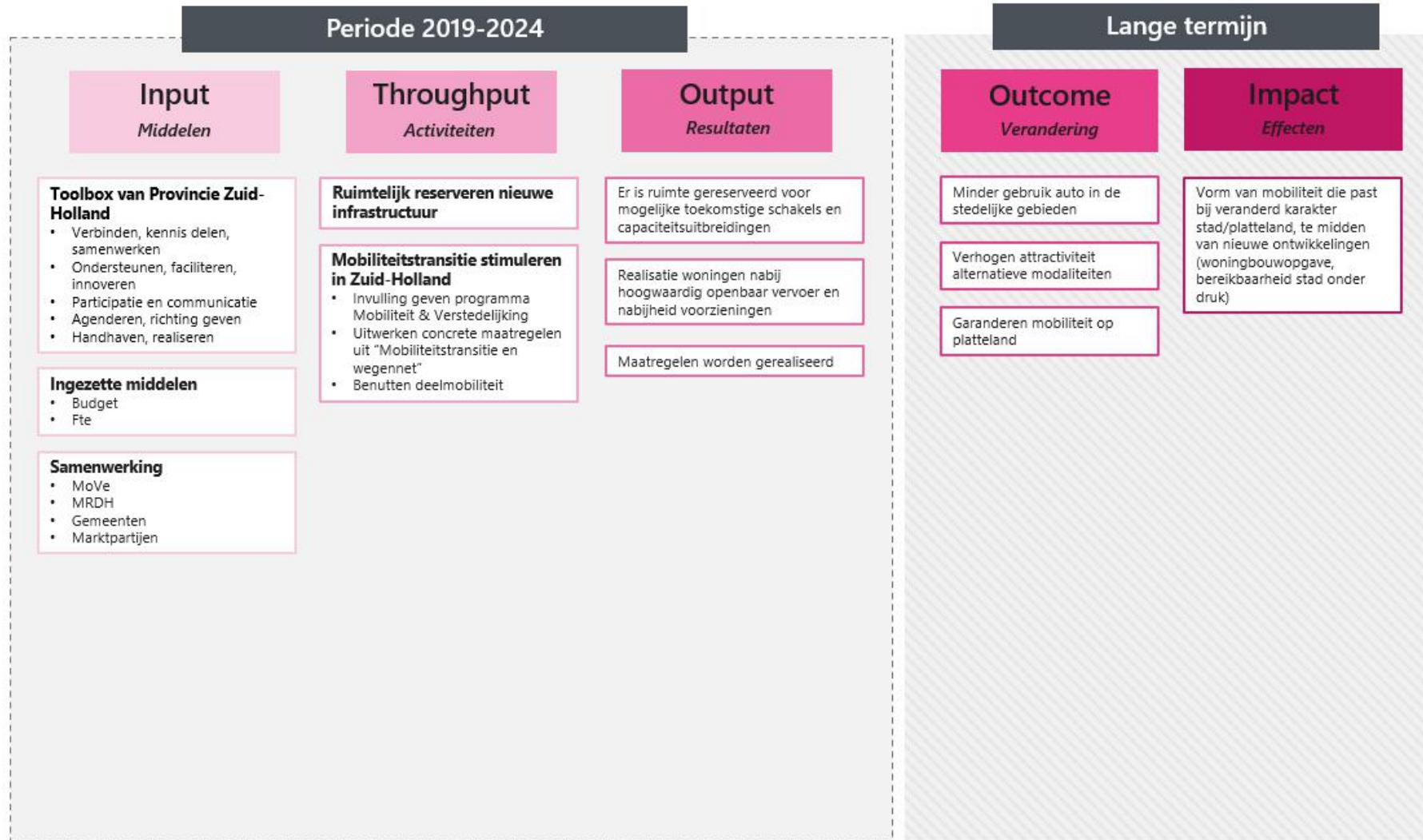
2.1.1 ADEQUAAT AANBOD OPENBAAR VERVOER



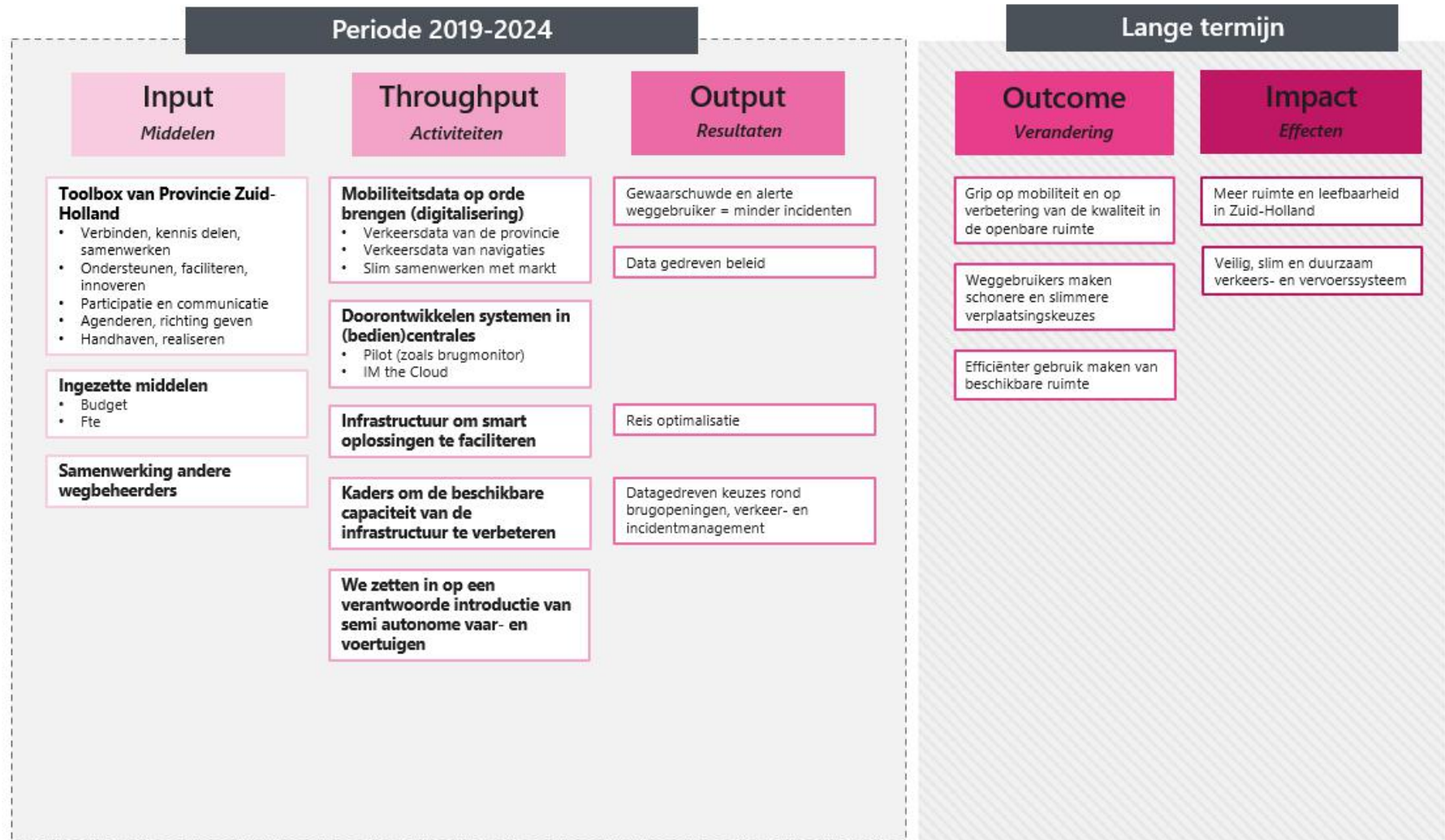
**2.1.2 EFFICIENT EN DUURZAM
GOEDERENVERVOER**



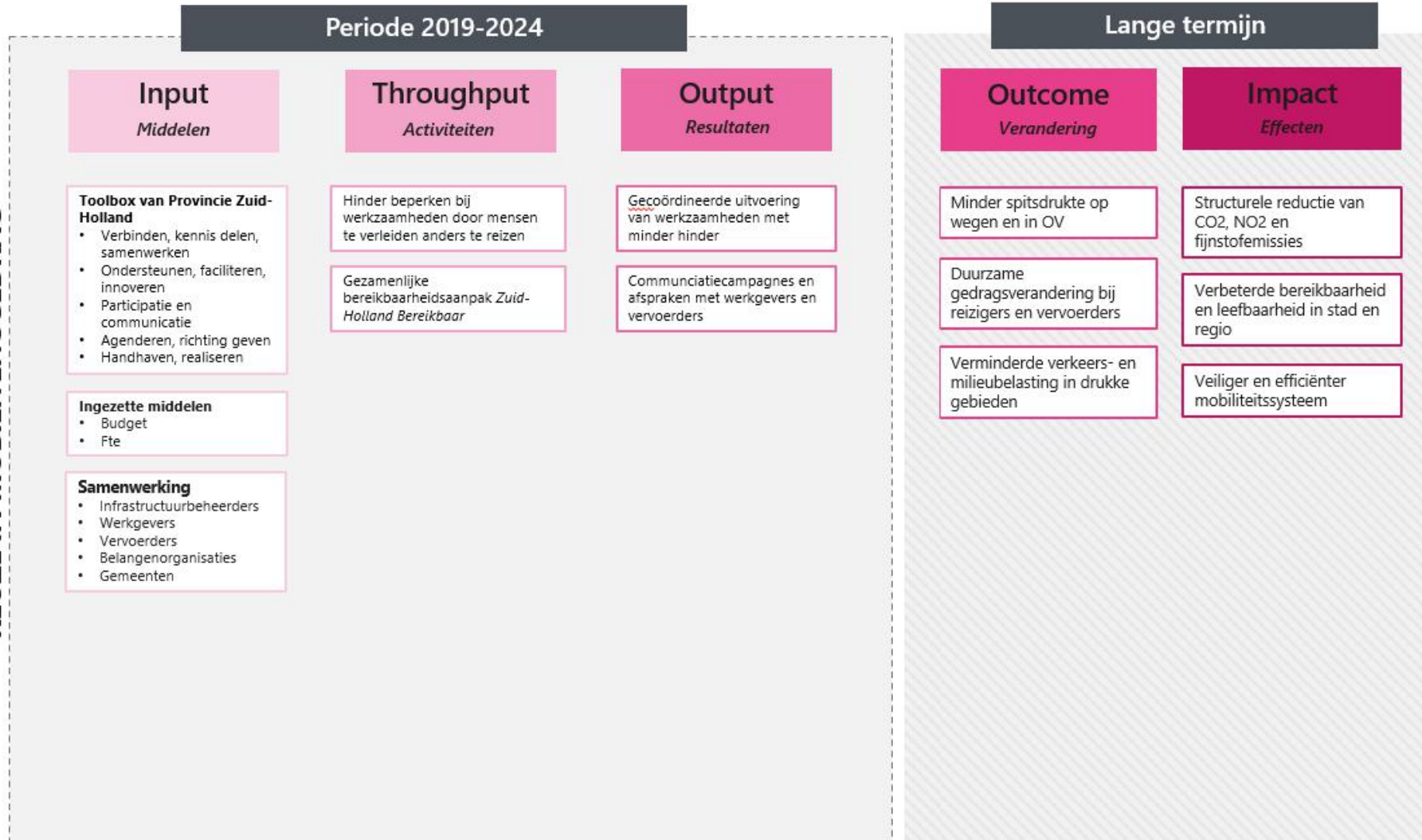
2.1.3 MOBILITEITSTRANSITIE



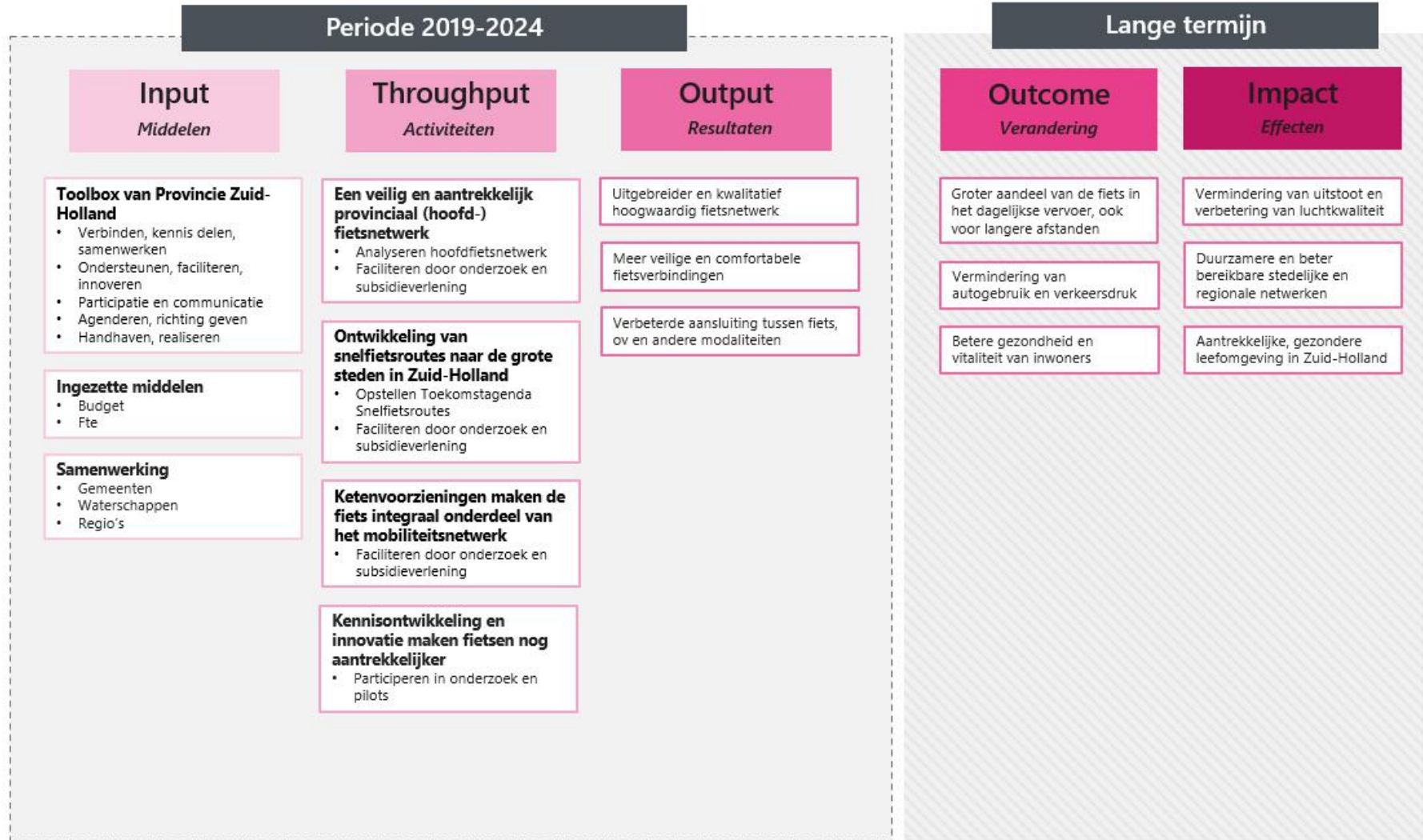
2.1.4 SLIMMERE MOBILITEIT



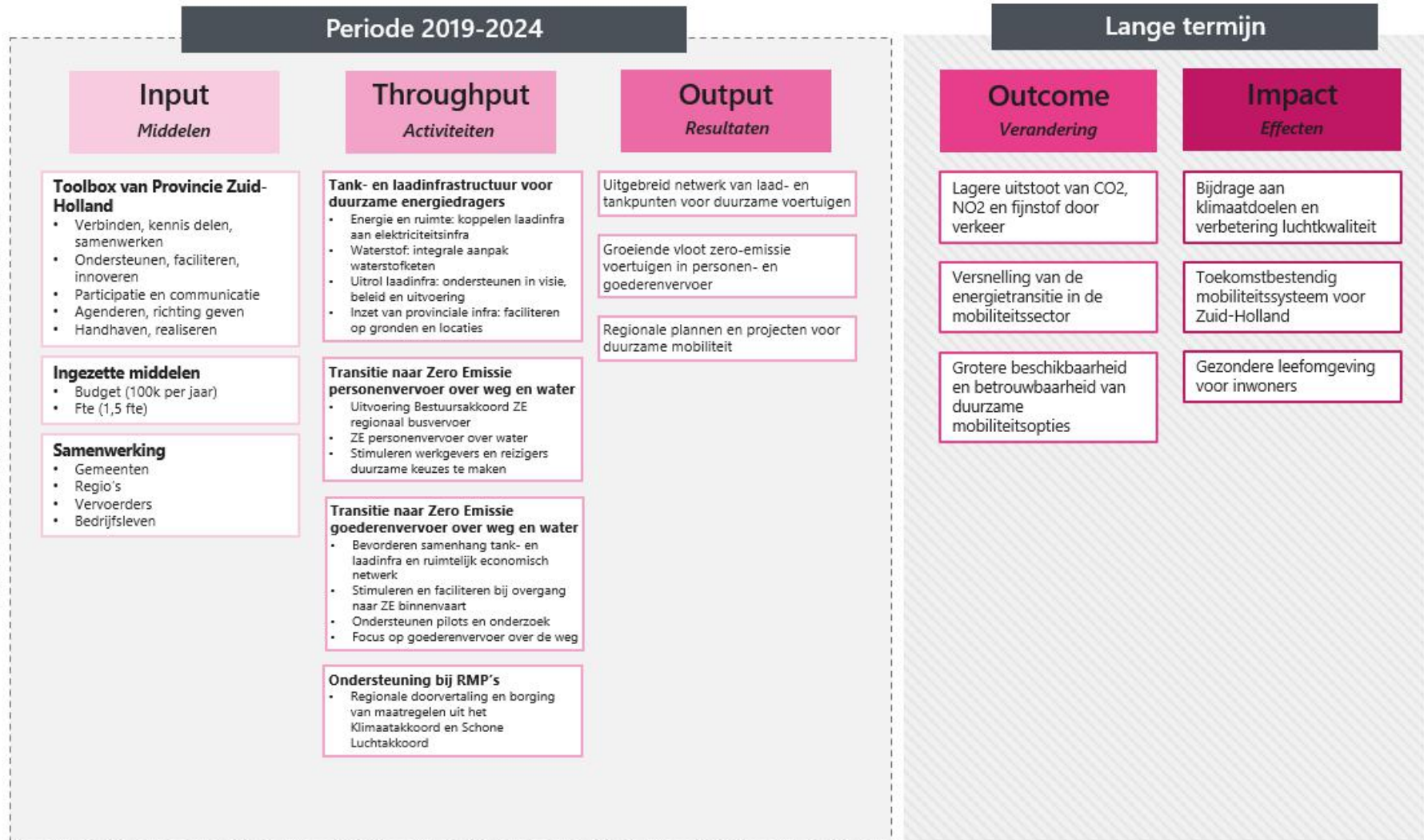
**2.1.5 STIMULEREN BEWUSTE
KEUZE IN MOBILITEITSGEDRAG**



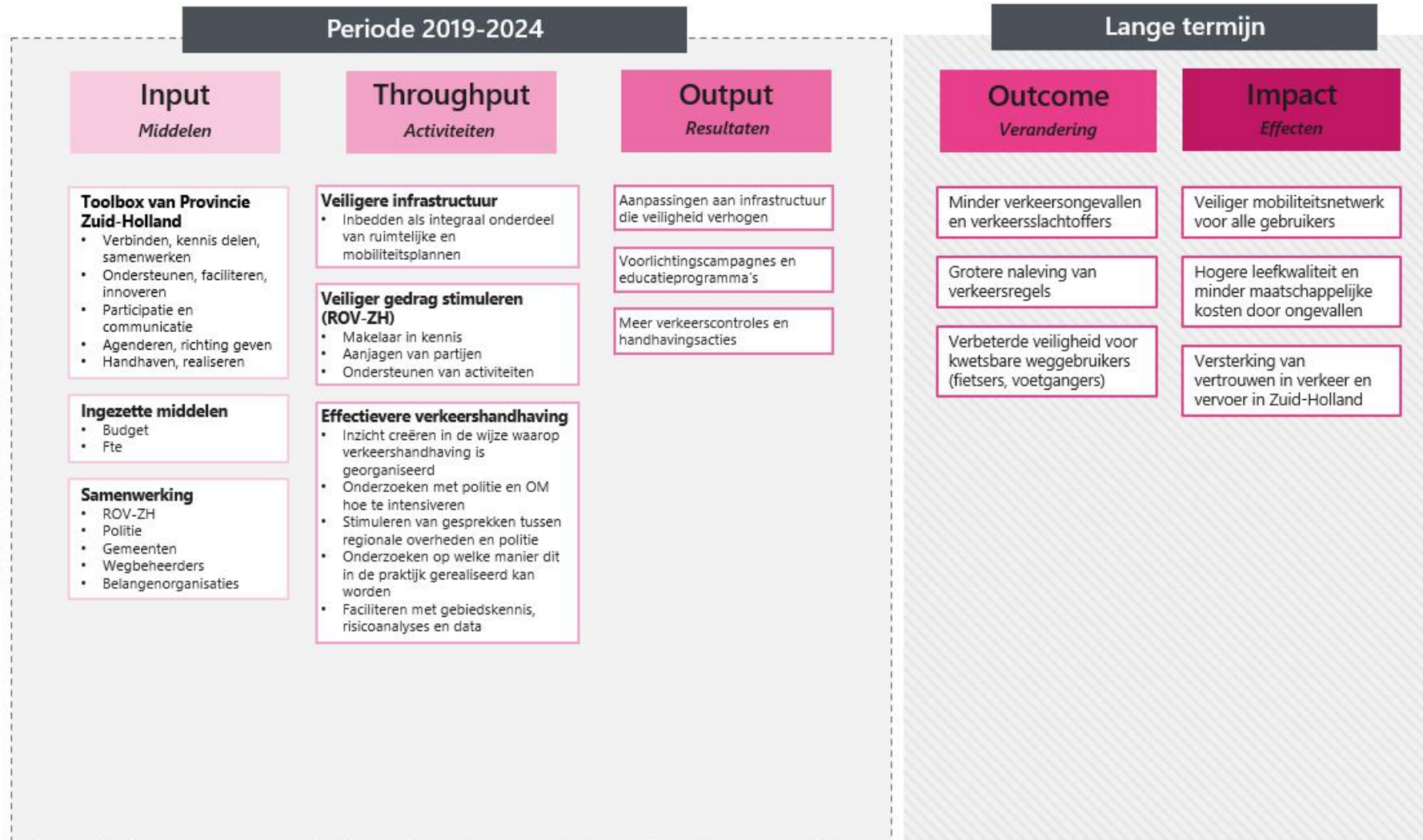
2.1.6 VAKER EN VERDER FIETSEN

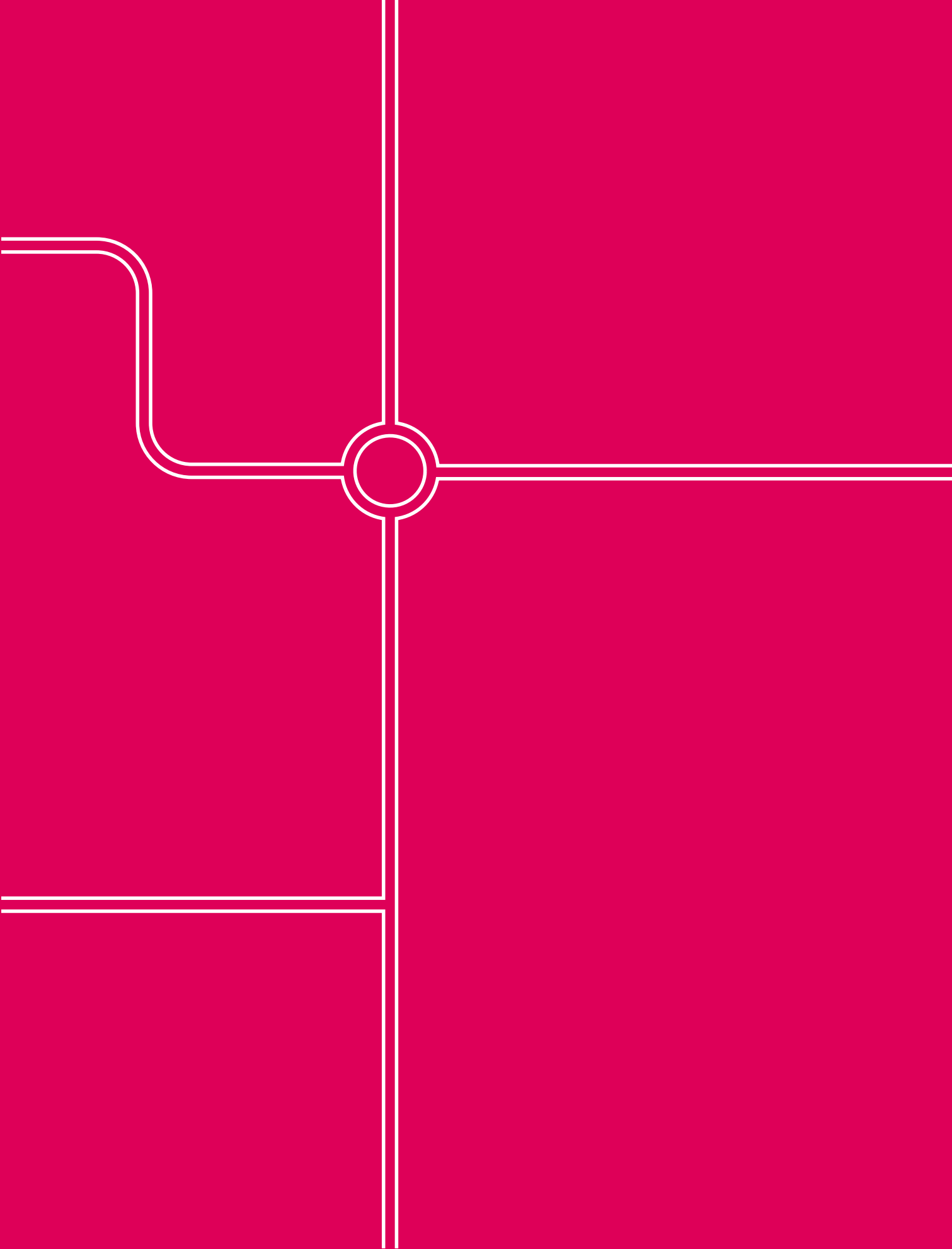


2.3.1 DUURZAME MOBILITEIT



2.3.2 VEILIGER VERKEER





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32