



**Strategische koers**  
2026-2030



# Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2 Gezamenlijke opgave centraal</b>	<b>7</b>
Beeld van heel Zuid-Holland	7
Inzoomen op de vijf gebieden	8
ZHB-aanpak per gebied	8
<b>3 Onze doelstellingen tot en met 2030</b>	<b>9</b>
Doelstellingen hinderbeperking	10
Doelstellingen mobiliteitstransitie	10
Doelstellingen spitsspreiden en -mijden	10
Doelstelling gebiedsgerichte aanpak	10
<b>4 Programma Zuid-Holland Bereikbaar</b>	<b>11</b>
Onze bijdrage	13
Onze positionering	13
Onze meerwaarde	13
Onze werkwijze	14
Wat we doen vanuit de basisfinanciering	14
<b>5 Organisatie Zuid-Holland Bereikbaar</b>	<b>15</b>
Integrale doelstellingen	15
Doelen en aanpak per portefeuille	16
Wat vraagt dit van onze partners en andere partijen?	18
De waarde van de gebiedsaanpak	20
<b>6 Besturing, bezetting, bekostiging</b>	<b>21</b>
Verbeteren governance en overlegstructuur	21
Structurele financiering	21
Kernformatie via detachering partners	22
Toedeling fte per portefeuille, gebied en projecten	22
<b>Bijlage A De basisfinanciering: wat ZHB levert</b>	<b>23</b>
Basisaanbod portefeuilles	23
Basisaanpak projecten	23
Basisaanpak gebieden	23
<b>Bijlage B Hinderoverzichten 2026-2030</b>	<b>24</b>

# 1. Inleiding

## Introductie

Nu de grootste renovatie- en vervangingsopgave ooit daadwerkelijk is gestart, stelt de samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) haar strategische koers voor 2026-2030 vast: een aanpak en prioriteiten waarmee ZHB direct bijdraagt aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland.

## Al veel bereikt

In 2022 zijn acht partners, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en provincie Zuid-Holland, onder de vlag van ZHB gaan samenwerken aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland.

In de afgelopen vier jaar hebben we concrete resultaten geboekt. De aanpak van ZHB werkt en is positief geëvalueerd.

Deze strategische koers sluit aan op de bereikte resultaten en bouwt erop voort. Met dit koersdocument in de hand kunnen we activiteiten en maatregelen prioriteren op basis van hun bijdrage aan de programmadoelstellingen. Daarmee is dit een kort en krachtig document dat op hoofdlijn en bestuurlijk richting geeft en doelen formuleert voor de komende vier jaar. In de jaarplannen vertalen we deze doelen ieder jaar naar concrete maatregelen en resultaten.

## De doelstelling van ZHB

De partners die samenwerken in ZHB hebben ieder hun eigen doelstellingen en serieuze uitdaging, vaak op een breed terrein. ZHB richt zich op de doelstelling die alle partners gemeenschappelijk hebben: hinderbeperking en het stimuleren van structurele gedragsverandering in Zuid-Holland.

## Strategische kernboodschap

Bij de start van de nieuwe periode is duidelijk dat de bereikbaarheidsopgave veel groter, urgenter en complexer is dan in 2022 werd gedacht. Het beter doen dan we al deden is noodzakelijk, maar niet genoeg. De partners zien dat er veel winst te behalen is door in de periode 2026-2030 focus te leggen op een gebiedsgerichte inzet.

Een integrale, gebiedsgerichte aanpak is om een aantal redenen cruciaal. Alleen zó kunnen we:

- inspelen op de specifieke uitdagingen van de vijf gebieden binnen Zuid-Holland;
- vraagstukken uit de uitvoering slim koppelen aan opgaven uit de beleidscontext;
- meer synergie en schaalvoordelen creëren.

In dit koersdocument spreken de partners van ZHB hun gezamenlijke commitment uit om intensief samen te werken. Als we menskracht en middelen strategisch inzetten en bundelen, ontstaat er meer samenhang en uitvoeringskracht. Zo bouwen we – ondanks toenemende hinder – aan een bereikbaar Zuid-Holland en geven we richting aan de daarvoor noodzakelijke mobiliteitstransitie.

# 2. Gezamenlijke opgave centraal

## Beeld van heel Zuid-Holland

Bij de start van deze periode is de bereikbaarheidsopgave in Zuid-Holland groter dan ooit. In 2022 gingen we al uit van een forse opgave; inmiddels is duidelijk dat de druk op het mobiliteitssysteem sneller en heviger toeneemt.

De bereikbaarheid van cruciale voorzieningen als zorg, onderwijs en werk staat steeds verder onder druk. Hulpdiensten en veiligheidsregio's ervaren kritieke hinder en ook de leveringszekerheid van goederen raakt in de knel. De situatie is complex en vraagt om een samenhangende, gebiedsgerichte aanpak.

## Ontwikkelingen die de urgentie versterken

- **Demografische en economische groei:** Zuid-Holland groeit in 2030 naar 4 miljoen inwoners. Om deze groei op te vangen, worden meer dan 250.000 woningen gebouwd. Tegelijkertijd groeit de economische activiteit, wat leidt tot meer vervoer.

- **Toename goederenvervoer:** tussen 2023 en 2029 groeit het goederenvervoer binnen Nederland met ongeveer 4%.
- **Stijgend mobiliteitsgebruik:** het gebruik van auto's (+6%), openbaar vervoer (+22%) en fietsen (+11%) neemt toe. Ongeveer 25% van de reizen is woon-werkverkeer, 40% is vrijetijdsbesteding, en 35% van de reizen heeft overige redenen, zoals onderwijs of winkelen.
- **Stijgende spitsdrukke op het spoor en op het hoofdwegennet.** Een groot deel van de landelijke Top 10 van knelpunten ligt in of grenst aan de regio: A4, A13, A16, A20 en spoorverbindingen Leiden-Schiphol, Den Haag-Rotterdam en Den Haag-Utrecht.
- **Ingrijpende werkzaamheden aan verouderde infrastructuur:** grote onderhouds- en vervangingsopgaven bij Rijkswaterstaat, ProRail en andere infrabeheerders veroorzaken langdurige en grootschalige hinder.
- **Belemmerende factoren:** de ruimte is schaars door verstedelijking en hoge bevolkingsdichtheid. Juridische procedures, stikstofbeperkingen, schaarse middelen en een tekort aan gekwalificeerd personeel vertragen bouwprojecten.

## Groot economisch belang

Het economische belang van de bereikbaarheid is groot. Alleen al de Rotterdamse haven, een van de grootste ter wereld, ontvangt jaarlijks ruim 119.000 schepen en verwerkt 436 miljoen ton goederen. Met een toegevoegde waarde van 29,6 miljard euro en werkgelegenheid voor 192.000 mensen is het een cruciale economische motor.

## Inzoomen op de vijf gebieden

### Rotterdam en omgeving

- uitdagingen zoals zero-emissiezones, druk van bouwverkeer en dagelijkse mobiliteit benadrukken het dynamische stedelijke karakter;
- groot onderhoud en herinrichting van wegen zoals A15, A16 en A20-corridor en (spoor) bruggen als de Van Brienoordbrug.

### Haaglanden en Westland

- combinatie van stedelijke activiteiten en intensieve kassencultuur, politieke setting en toerisme, wat zorgt voor complexe vraagstukken rondom logistiek en bereikbaarheid;
- ombouwen van het spoortraject Den Haag CS - HS, herstel van kunstwerken, onderhoud aan A12 en A20, en aan de N14 Randweg in 2030.

### Midden-Holland en Holland-Rijnland

- 2 regio's met een mix van stedelijke en landelijke elementen, met historische steden als Leiden en Gouda en het Groene Hart;
- verbreden van de A20, onderhoud aan A12 en N11, herinrichting van N207 en N206, groot onderhoud aan N11 en A44.

### Drechtsteden en Alblasserwaard

- watergebonden logistieke en kritieke infrastructuur (bruggen en tunnels), wat een specifieke mobiliteitsopgave en economische dynamiek toevoegt;
- conservering van de Moerdijkbrug, aanleg van ERTMS op Dordrecht - Geldermalsen, renovatie van de Noordtunnel, Drechttunnel en Papendrechtse brug.

## Zuid-Hollandse eilanden en havengebied

- toeristisch gebied, grotendeels afhankelijk van tunnels en bruggen en een wereldhaven die te maken heeft met logistieke en transportuitdagingen en die internationale en regionale belangen combineert;
- herinrichting van N217, N218 en N57 en een energiedistributiesysteem voor de Havenspoorlijn.

De regio's in Zuid-Holland zijn zeer verschillend qua geografie, economie en infrastructuur. Ieder gebied heeft de komende jaren zijn eigen urgente bereikbaarheidsuitdagingen.

In bijlage B zijn de geplande werkzaamheden per gebied op kaarten te zien.

## ZHB-aanpak per gebied

Ieder gebied heeft zowel urgente bereikbaarheidsuitdagingen als kansen om bij werkzaamheden structurele verandering in mobiliteitsgedrag te realiseren.

ZHB levert vanuit de programmamiddelen aan alle gebieden een gelijk basisniveau van ondersteuning: programmering en regioregie, basis mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en algemene communicatie. In de gebieden waar de urgentie groot is en (gebieds)partners extra mensen en middelen bijbrengen kan ZHB de inzet intensiveren. Projectopdrachten leveren daarbovenop tijdelijke extra inzet die gericht aan gebiedsdoelen kan worden gekoppeld. Deze combinatie van basis-, gebieds- en projectinzet maakt ZHB-maatwerk per gebied mogelijk.

Het is dan ook de gezamenlijke ambitie om vanuit een uniforme aanpak in elk gebied een gebiedsaanpak op maat te ontwikkelen en uit te voeren.

# 3. Onze doelstellingen tot en met 2030

Omdat de bereikbaarheidsuitdaging groot is, hebben we stevige ambities geformuleerd op basis van de huidige kennis en inzichten. Per project kunnen we ook aanvullende afspraken maken, afgestemd op de beleidsdoelen van de partners.

De wereld ontwikkelt zich echter snel. Daarom bepaalt de Regiegroep in 2028 of een evaluatie op doelen en aanpak nodig is.

## Hinderbeperking

ZHB draagt bij aan de volgende doelstellingen:

- beperking van verkeershinder: de totale filedruk door werkzaamheden op het hoofdwegennet is maximaal 10% van de totale filedruk op het hoofdwegennet;
- maximale extra reistijd: de extra reistijd door werkzaamheden op het hoofdwegennet is nooit hoger dan 60 minuten (met uitzonderingen in specifieke situaties);
- tevredenheid weggebruikers: 75% van de weggebruikers is tevreden over hinderbeperking bij uitvoering van werkzaamheden.

## Mobiliteitstransitie

ZHB realiseert:

- 15% en tenminste 7.800 structurele automijdingen per dag in 2030 in het woon-werkverkeer ten opzichte van 2025 in samenwerking met werkgevers en logistieke partijen door gebruik van de alternatieven fiets, OV, car- en van-poolen, thuiswerken en optimaliseren van logistieke processen;
- structurele samenwerking met OV-partijen voor projectoverstijgende afspraken over de inzet van OV als alternatief bij hinderprojecten.

Zodra ZHB beschikt over meer en betere data, scherpen we deze doelstellingen aan.

## Spitspreiden en -mijden

ZHB draagt bij aan:

- verlaging van de spitsfactor met 10% over 10 jaar op specifieke trajecten binnen Zuid-Holland;
- beperken van de spitsreistijd op het metropolitaan netwerk tot:
  - maximaal 2 keer de dalreistijd op het basisnetwerk en
  - maximaal 1,5 keer de dalreistijd op het verbindend netwerk;
- spreiding binnen het OV: de treinverplaatsingen in de ochtend- en avondspits op maandag, dinsdag en donderdag t.o.v. woensdag en vrijdag nemen in 10 jaar met 8% af op de 10 drukste trajecten op het HRN.

## Gebiedsgerichte aanpak

In de komende jaren draagt ZHB bij aan de invulling van de noodzakelijke gebiedsgerichte aanpak.

- Het eerste of belangrijkste doel is dat uiterlijk in 2028 in alle vijf gebieden gebiedstafels operationeel zijn: plekken waar beleid en uitvoering samenkomen en waar overheden, uitvoeringspartners en bedrijven samenwerken aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Een gebiedstafel is het centrale knooppunt voor integrale besluitvorming en slimme uitvoering. En het is de plek waar ZHB verkeersmaatregelen, gedragsaanpak, communicatie en monitoring uit projecten verbindt aan gebiedsdoelen.
- De tweede ambitie is dat ieder gebied uiterlijk in 2028 een meerjarig gebiedsprogramma heeft ontwikkeld, vastgesteld en gefinancierd.

# 4. Programma Zuid-Holland Bereikbaar

In dit hoofdstuk staat hoe ZHB werkt, waarom de gebiedsinzet zo belangrijk is en wat de partners vanuit de basis mogen verwachten. ZHB werkt volgens het drielagenmodel aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland en organiseert de werkinhoud via portefeuilles.

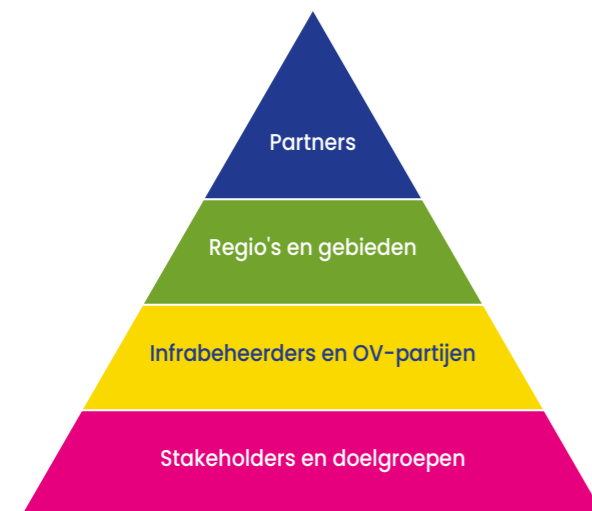
De partners zijn de opdrachtgevers voor uitvoeringsprojecten waaraan ZHB bijdraagt, werken onder regie van ZHB samen aan de Zuid-Hollandbrede programmering en dragen via de werkgroepen bij aan de ontwikkeling van de portefeuilles.

## Onze bijdrage

Het doel van het programma ZHB is om de hinder te beperken bij geplande werkzaamheden door onder andere het beter benutten van auto-, openbaar vervoer-, fiets- en voetgangersnetwerken en het stimuleren van structurele gedragsverandering bij reizigers, werkgevers en logistieke partijen, binnen en buiten de spits. De partners die samenwerken in ZHB hebben ieder ook eigen doelstellingen en serieuze uitdagingen, vaak op een breed terrein. ZHB richt zich op de doelstelling die alle partners gemeenschappelijk hebben: hinderbeperking en het stimuleren van structurele gedragsverandering in Zuid-Holland.

## Onze positionering

ZHB werkt voor de hele provincie Zuid-Holland, samen met de 8 partners, 50 gemeenten en waterschappen, veelal vanuit regionale samenwerkingsverbanden. Het beleid vanuit het Rijk en de regio is voor ons het vertrekpunt om te komen tot een samenhangend pakket aan maatregelen. We vergroten onze uitvoeringskracht door naast overheden ook stakeholders zoals OV-partijen, bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen en belangenorganisaties actief bij de opgave te betrekken. In de uitvoering van de taken en bij het realiseren van alle ambities pakken we een stevige rol in agenderen, coördineren en daar waar nodig escaleren.



Onze unieke waarde is dat we de bereikbaarheidsopgave benaderen voor alle netwerken (auto, OV, fiets en lopen) op provinciaal en lokaal niveau.

## Onze meerwaarde

### Projectoverstijgend en gebiedsgericht werken

Vanuit de basis brengen we projecten en de gebiedsaanpak samen. Het is dus belangrijk dat die basis op orde is. Vanuit de projectuitvoering kan ZHB een impuls geven aan maatregelen en doelen van het gebied, en gebiedspartners kunnen samen op zoek naar extra middelen. Op die manier kunnen we werkzaamheden zo programmeren dat ze bijdragen aan de langetermijndoelstellingen in een gebied.

Zo maken we samen het verschil, omdat gebiedspartners dan vanuit urgentie, gebiedsgericht en structureel aan de bereikbaarheidsopgave kunnen werken. Dat leidt tot meer inzicht in de totale uitdaging, een breder pakket aan oplossingen en meer uitvoeringskracht.

### Samenwerking tussen Rijk, regio en stakeholders

Met onze gebiedsaanpak werken Rijk, regio en stakeholders structureel samen aan regionale en lokale bereikbaarheidsopgaven. We bereiken meer wanneer we vraagstukken integraal benaderen en beleidsdoelen op elkaar afstemmen.

### Stakeholdermanagement

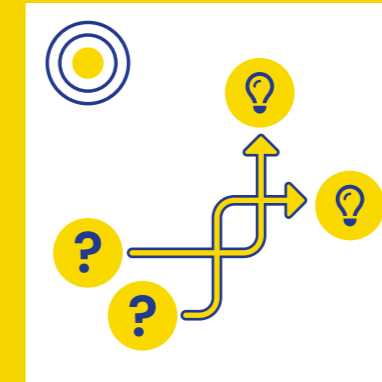
Wij investeren doorlopend in relaties met werkgevers en koepelorganisaties en brengen hen samen met publieke partners rond concrete projecten en opgaves. Zo creëren we meer draagvlak en bredere oplossingsrichtingen en bereiken we een veel grotere achterban.

## Onze werkwijze

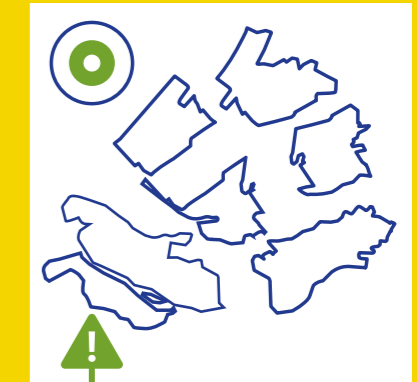
ZHB werkt vanuit het drielagenmodel, dat er als volgt uitziet:



Een deel van de activiteiten vindt plaats vanuit de basis. Dat is grofweg het programmeren en regioregie, verkeersmanagement, en het opzetten en aanbesteden van algemene communicatie en mobiliteitsprogramma's en -middelen. Het samen oppakken van deze activiteiten creëert meerwaarde vergeleken met de situatie waarin alle partners dit zelf doen.



ZHB werkt mee aan de projecten die de partners binnen de provincie uitvoeren. ZHB draagt bij aan de project specifieke communicatie, zet verkeersmaatregelen en mobiliteitsmaatregelen in en activeert het werkgeversnetwerk. Bundeling van delen van de projectuitvoering leidt tot effectievere inzet. Dat is een belangrijke meerwaarde.



ZHB zet in op de gebiedsaanpak. De bedoeling is dat de partners binnen een gebied samen met ZHB een beeld vormen van de opgave, hun beleid op elkaar afstemmen en op basis van analyse en toekomstbeelden doelen en maatregelen formuleren. ZHB ontwikkelt een maatregelenpakket en voert dat uit. ZHB koppelt project- en gebiedsdoelen, zodat er synergie ontstaat.

### Monitoring en evaluatie van maatregelen

We beschikken over de benodigde expertise voor het samenstellen van maatregelenpakketten en de uitvoeringskracht om dit te implementeren. En we weten door monitoring en evaluatie wat wel en wat niet werkt in de praktijk.

### Wat we doen vanuit de basisfinanciering

Vanuit de basisfinanciering van 7,8 miljoen euro levert ZHB een groot aantal werkzaamheden en diensten aan partners en wordt de noodzakelijke interne organisatie bekostigd. De projectinzet en

gebiedsaanpak zijn niet mogelijk zonder deze stevige basis. In bijlage A staat uitgebreider beschreven wat we doen vanuit de basisfinanciering. Bij het vaststellen van het jaarplan kan ZHB steeds een update maken. Er is altijd een gezonde spanning tussen partners en ZHB over inhoud en omvang van de basisdienstverlening. Want wat niet uit de basis kan komen, moet extra worden gefinancierd. De basis kan veranderen, omdat deze meebeweegt met de beleidsdoelen van partners en andere ontwikkelingen.

# 5. Organisatie Zuid-Holland Bereikbaar

ZHB werkt doel- en uitvoeringsgericht aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland via hinderbeperking en het stimuleren van structurele gedragsverandering. Onze partners hebben op dat vlak hun eigen beleidsdoelen en ZHB draagt daaraan bij. Om die uitdagende doelen te kunnen halen, scherpen we onze aanpak en vakinhoud steeds aan. Partners dragen daaraan bij via de werkgroepen. Wij leggen de plannen die binnen het budget passen jaarlijks voor aan de partners en leggen de afgesproken resultaten vast in het jaarplan.

## Integrale doelstellingen

Hieronder noemen we op hoofdlijnen de belangrijkste ZHB-brede doelstellingen.

### Datagedreven werken

- data gebruiken als basis voor onze aanpak in de portefeuilles en gebieden;
- door samen te werken en gebruik te maken van mobiliteitsdata, kan ZHB beter zien wat werkt, wat niet, en waar bijsturing nodig is. Zo verhogen we de effectiviteit van onze inzet;
- met dashboards en hulpmiddelen als Power

BI en Melvin een helder beeld creëren van de resultaten. En van de bijdragen van het hele programma (basis, gebieden en projecten) aan de doelstellingen;

- met dashboards en hulpmiddelen als Power BI en Melvin zorgen dat beslissingen worden genomen op basis van actuele en betrouwbare informatie;
- voor elk vervoermiddel (auto, fiets, OV, lopen) en voor elk gebied duidelijke cijfers ontwikkelen en samenwerken aan de kwaliteit van de data.

Het resultaat van de inzet van data is dat we gericht en effectief werken aan minder hinder en gedragsverandering en dat we het daadwerkelijke effect van ZHB zichtbaar kunnen maken. In elke gebiedsaanpak hoort het volgen van resultaten erbij, zodat we leren van wat er gebeurt.

### Gebiedsgericht werken

Als de betrokken gebiedspartners de benodigde menskracht en middelen beschikbaar kunnen stellen, kan ZHB in 2028 het gebiedsgericht werken in alle gebieden verankeren in de regionale uitvoeringspraktijk. De volgende doelen zijn dan bereikt:

- in de vijf gebieden functioneren actieve gebiedstafels waarin bestuurlijke partners, overheden, bedrijfsleven en vervoerders structureel samenwerken. Waar mogelijk sluiten we aan bij bestaande overlegstructuren;
- elk gebied beschikt over een vastgesteld gebiedsprogramma met daarin scherpe analyses, concrete bereikbaarheidsdoelen en bijbehorende maatregelpakketten. Deze programma's worden vastgesteld door de relevante partners aan tafel;
- minimaal 50% van de 100+ actieve werkgevers in elk gebied is aangesloten bij het regionale werkgeversnetwerk. Via deze netwerken worden mobiliteitsmaatregelen verankerd in het reisgedrag van werknemers en werkt ZHB aan gedragsverandering op schaal.

Het resultaat is dat ZHB projecten kan koppelen aan breed gedragen gebiedsdoelstellingen, dat mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan structurele veranderingen en dat resultaten veel effectiever en zichtbaarder zijn.

### Doelen en aanpak per portefeuille

Deze paragraaf beschrijft de ontwikkeling en doelstellingen van de werkzaamheden die ZHB via de portefeuilles uitvoert. In de uitvoering van deze werkzaamheden bouwen we voldoende ruimte in om te kunnen meebewegen met beleidsontwikkelingen bij de moederorganisaties en de actualiteit op de netwerken.

### Programmering

**Doel** Via de programmering zorgt ZHB voor het inzicht in de geplande werkzaamheden van de infrabeheerders van wegen, spoor- en vaarwegen en een eerste beeld van de te verwachten knelpunten en hinder. Dat inzicht in de hinderopgave is essentieel voor het afstemmen van de korte- en langetermijnplanning op tactisch en regionaal niveau. Dit vormt de basis voor al onze activiteiten.

**Rol** ZHB coördineert de samenwerking tussen infrabeheerders, OV-bedrijven en hulpdiensten tijdens tactische en regionale bijeenkomsten. Waar noodzakelijk identificeert en escaleert ZHB knelpunten met richtinggevende oplossingen vanuit het perspectief van zowel reizigers als logistieke partijen.

**Ontwikkeling** Door onze partners aan te spreken om werkzaamheden tijdig in Melvin te registreren, willen we het aantal niet tijdig afgestemde verstoringen in 2028 halveren, en tegen 2030 volledig elimineren. Het is in het belang van de reiziger en logistieke partijen om dergelijke conflicten te voorkomen.

We plannen 3 tot 5 jaar vooruit voor alle werkzaamheden van onze partners. Zo kunnen we knelpunten vroeg signaleren en infrabeheerders (ver)bindend adviseren over prioriteiten voor reizigers en logistieke partijen.

## Verkeersmanagement

**Doel** Verkeersmanagement optimaliseert de regionale verkeerskundige impact van de (geplande en ongeplande) hinder op de netwerken. Het doel is de verkeershinder voor de gebruikers van de infrastructuur zo klein mogelijk te houden en daarbij de veiligheid te borgen. ZHB voegt daaraan unieke waarde toe door de opgave netwerkoverstijgend (op het snijvlak van hoofd- en onderliggend wegennet) en multimodaal te benaderen.

**Rol** ZHB faciliteert vanuit een onafhankelijke positie de verkeerskundige samenwerking tussen de infrabeheerders en belanghebbenden van het mobiliteitssysteem. ZHB is verbindend omdat we over de grenzen van netwerken heen werken en ook over de grenzen van netwerken monitoren, in een verbindende rol tussen de partijen. ZHB kan vanuit haar onafhankelijke positie daarbij meerdere belangen wegen, onafhankelijk adviseren, wanneer nodig coördineren en daarmee bijdragen aan een bereikbaar Zuid-Holland.

**Ontwikkeling** (NB: de discussie over de rol van de Regiodesk is bij het vaststellen van dit document nog niet afgerond. De taken en ontwikkelingen kunnen dus veranderen.)

Verkeersmanagement wil de komende jaren op de volgende manieren verder bijdragen aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland:

- inzicht krijgen, delen en inzet plegen op multimodaal niveau, zodat we de capaciteit en potentie van alle netwerken volledig benutten;
- betrekken van de gemeenten die niet door een moeder worden vertegenwoordigd zodat ook hun behoeftes en werkzaamheden in de totale bereikbaarheidsadviesing worden betrokken en
- doorontwikkelen van datatooling en stimuleren van data delen binnen partners, zodat partners en ZHB beter voorbereid effectiever middelen kunnen inzetten.

ZHB werkt deze ontwikkelingen steeds concreet uit in het jaarplan.

## Mobiliteitsmanagement

**Doel** ZHB realiseert bij projecten en op structurele basis gedragsverandering bij werkgevers, reizigers en logistieke partijen door het stimuleren van andere reiswijzen, -tijden en -routes. Dit doen we door draagvlak te creëren, mobiliteitsbeleid te verduurzamen, bewustwording te vergroten en inzet van verschillende maatregelen.

**Rol** We adviseren onze partners, bedrijven en instellingen over ontwikkelingen, gevolgen en mogelijke maatregelen. En over het effect op de gedragsverandering bij reizigers. Wij bouwen aan en onderhouden een werkgeversnetwerk dat voor de partners kan worden geactiveerd bij projecten en in gebieden.

**Ontwikkeling** Mobiliteitsmanagement ontwikkelt zich tot een centrale pijler in de aanpak van een bereikbaar Zuid-Holland. Door gedragsverandering bij reizigers, werknemers en logistieke partijen te stimuleren, verminderen we structureel binnen en buiten de spits de druk op het mobiliteitssysteem. Ook benutten we zo de beschikbare ruimte beter. Deze doelgroepen veroorzaken én ervaren hinder. Door hen gericht te betrekken, zetten we aan tot andere reiswijzen, -tijden of -routes. Tegelijk bouwen we aan draagvlak en bewustwording, zodat zij zelfstandig mobiliteitsmaatregelen nemen of logistieke concepten aanpassen.

Een vaste kern van adviseurs werkt volgens een uniforme werkwijze, waardoor kennis is geborgd en mobiliteitsmanagement stevig is verankerd in gebiedsontwikkeling en uitvoeringsprojecten.

Met betrouwbare data en meetbare indicatoren maken we effecten zichtbaar en sturen we gericht bij. De ontwikkelagenda Mobiliteitsmanagement vormt hierbij onze langetermijnroute: de daarin met de partners afgesproken stappen werken we in de jaarplannen concreet en resultaatgericht uit, te beginnen met 2026. We laten resultaten zien, ontwikkelen daarop verder door, innoveren en verbinden. Daardoor kunnen we steeds effectiever bijdragen aan de bereikbaarheid.

## Communicatie

**Doel** ZHB informeert – samen met partners – de reizigers, werkgevers en logistieke partijen over werkzaamheden in de provincie Zuid-Holland, zodat zij andere keuzes maken en we de hinder zoveel mogelijk voorkomen.

**Rol** We zorgen voor afstemming, verbinding en overeenstemming tussen de communicatieadviseurs van de partners en gebieden. We moeten elkaar immers versterken, aanvullen en dubbelingen voorkomen. ZHB heeft overzicht over de projecten en communiceert project- en gebiedsoverstijgend. We zorgen voor overkoepelende communicatiemiddelen, voor continuïteit in de communicatie-inzet, en ondersteunen de partners bij hun projectcommunicatie met ZHB-communicatiemiddelen.

**Ontwikkeling** ZHB ontwikkelt een campagne voor reizigers, werkgevers en logistieke partijen die efficiënt en effectief ingezet kan worden voor heel Zuid-Holland. Met de campagne en andere communicatie zorgen we dat 15% van de reizigers een andere keuze maakt bij grote hinderprojecten.

ZHB streeft naar verdere uniformering van de communicatiemiddelen en -inzet in de provincie. Daarnaast streven we naar meer gebruik van data om de communicatie mee te optimaliseren. We zorgen dat onze communicatie-inspanningen worden gemonitord en geëvalueerd.

ZHB zorgt dat er goed en efficiënt wordt samengewerkt met zusterorganisaties zoals Breikers en Goed op Weg, en dat we van elkaar leren.

## Wat vraagt dit van onze partners en andere partijen?

### Vertrouwen in elkaar

De intensieve samenwerking in Zuid-Holland tussen Rijk en regio is uniek. De formele afspraken tussen de partners zijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst en in de uitwerking is vertrouwen belangrijk. Dit vraagt van alle betrok-

ken partners om te denken en te handelen vanuit de gezamenlijke bereikbaarheidsopgave.

### Actieve participatie

Door de veelheid aan partijen en de variëteit in beleidsmaatregelen is het ingewikkeld om het landelijke, regionale en lokale mobiliteitsbeleid efficiënt uit te voeren. Actieve participatie van de partners is noodzakelijk om vooruitgang te boeken. Dat kan door kennis te delen en in werkgroepen te participeren, netwerkbijeenkomsten bij te wonen, als accounthouder, Regiegroep lid of Stuurgroep lid te fungeren, of door medewerkers bij Zuid-Holland Bereikbaar te detacheren.

Binnen de samenwerking vergroten we de effectiviteit als we de verschillende beleidsprogramma's van de partners (zoals spitspreiden en -mijden, Natuurlijk!Deelmobiliteit en Move) weten te verbinden. Aan elkaar, en aan de uitvoeringskracht en de uitvoeringskennis van ZHB. Zo brengen we beleid en uitvoering dicht bij elkaar. Daar ligt een belangrijke taak voor de accounthouders en de werkgroepen.

### Vertaling naar de gebiedsaanpak

Voor een succesvolle gebiedsaanpak is extra project- en gebiedsfinanciering nodig, bovenop de basisfinanciering van de partners. ZHB heeft hiervoor extra middelen nodig van gemeenten of regionale samenwerkingen.

Omdat ZHB een goed inzicht heeft in de bereikbaarheidsopgave in combinatie met geplande werkzaamheden, kunnen we een faciliterende rol vervullen bij het opstellen van een samenhangend maatregelenpakket.



## De waarde van de gebiedsaanpak

### Met de gebiedsaanpak:

- Introduceren partners een **schaalniveau** waarop vraagstukken uit de uitvoering **slimmer** aan opgaven uit de beleidscontext te **koppelen** zijn en waarop programmering, mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en communicatie **in samenhang** ingezet kunnen worden.
- Willen partners de beperking van hinder **projectoverstijgend aanpakken** met **meer synergie** en **schaalvoordeel** als gevolg.
- Kunnen partners **lokale partijen** als gemeenten bestuurlijk en ambtelijk, maar ook vervoerders, hulpdiensten en veiligheidsregio's **beter betrekken** bij de **gezamenlijke aanpak** om hinder te beperken en **structurele gedragsverandering** te stimuleren.
- Willen de partners de **bereikbaarheidsaanpak efficiënter uitvoeren** door:
  - beter **maatregelen te koppelen** en dubbele interventies te voorkomen
  - op **continue basis interventies** in te zetten
  - bestaande overleg- en besluitvormingsstructuren te benutten en met een **stevige basiskennis** van het gebied beter in te spelen op de **bereikbaarheidsopgave** en **kansen** in een gebied
  - **kennis te delen** (over succesvolle aanpakken) tussen de verschillende gebieden.

# 6. Besturing

## bezetting, bekostiging

### Verbeteren governance en overlegstructuur

Een samenwerking van een complexiteit als die van ZHB kan niet bestaan van alleen samenwerkingsovereenkomsten en governance-afspraken. Ook de zachte kant van de samenwerking heeft aandacht. Inzicht in elkaars doelen, uitdagingen en bewegingsruimte en de wil om er samen uit te komen is belangrijk. Die elementen krijgen in de komende periode meer aandacht.

Daarnaast zien we, zoals ook uit de evaluatie bleek, een aantal aandachtspunten.

1. De overleg- en besluitvormingsstructuur van ZHB is goed ontworpen, maar wordt niet altijd effectief gebruikt, wat de slagkracht vermindert.
2. Het is noodzakelijk om het mandaat en de sturingskracht van de Regiegroep te vergroten, zodat zij samen met het MT ZHB doeltreffender beslissingen kan nemen.
3. De samenwerking wordt belemmerd door onduidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden, wat de betrokkenheid van partners kan verminderen.

Vertegenwoordigers van de diverse rollen (directeuren, Regiegroep, accounthouders en MT ZHB) werken in 2025 een voorstel uit om de effectiviteit en slagkracht te verbeteren.

### Structurele financiering

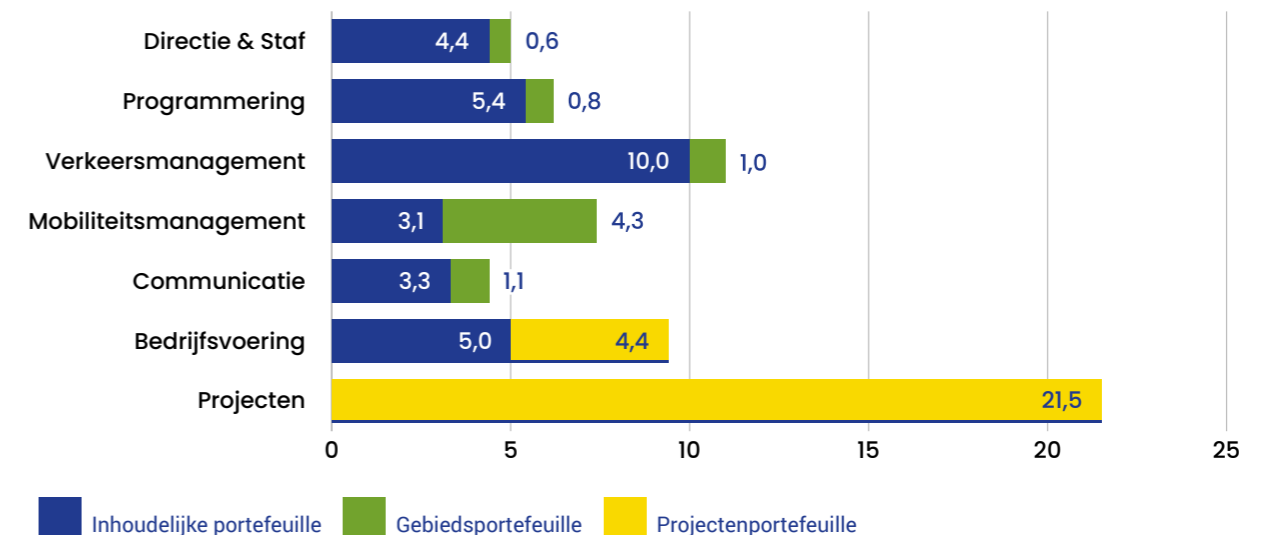
Uit de basisfinanciering van 7,8 miljoen euro (2025) financiert het programma Zuid-Holland Bereikbaar de basisaanpak, een deel van de gebiedsgerichte inzet en haar bedrijfsvoering, met een kostenopslag van 10% voor projecten om deze adequaat te kunnen ondersteunen.



### Toedeling fte per portefeuille, gebied en projecten

De grafiek geeft een beeld van de verdeling van de ZHB-medewerkers over de verschillende basisactiviteiten en laat zien welk aantal werkt aan de projectenportefeuille.

#### Begroting 2025 voor mensen in fte



Onze inzet op projecten wordt afzonderlijk vanuit de projecten gefinancierd, waarbij de partners zorgen voor voldoende middelen. Extra inzet van ZHB voor individuele partners buiten de grenzen van de basisaanpak wordt door die partners apart gefinancierd.

Gezien de urgentie en de hoeveelheid uitdagingen, is het duidelijk dat de gewenste extra inzet binnen alle gebieden niet uit de basisfinanciering kan worden gedekt. Gebiedspartijen zijn verantwoordelijk voor de benodigde financiële middelen en inzet.

Meer dan 80% van het ZHB-budget gaat naar personeelskosten, waardoor loonstijgingen direct van invloed zijn. Partners besluiten jaarlijks of indexeringsaanpak aan de hand van de CPB-raming mogelijk is, want stijgende kosten beperken de inzet bij een gelijkblijvend budget.

### Kernformatie via detachering partners

De kerntaken van het programma willen we bij voorkeur invullen door medewerkers van onze partners te detacheren. Op die manier komt kennisuitwisseling en verbinding het gemakkelijkst tot stand. Het doel is om op deze manier 30% van de formatie te vullen.

Met de invoering van nieuwe regels en de handhaving van de Wet DBA in 2025, worden de mogelijkheden voor het inzetten van ZZP'ers beperkt. ZHB streeft naar meer uniformiteit en stabiliteit in de bezetting.

## Bijlage A

# De basisfinanciering: wat ZHB levert

ZHB levert vanuit de basisfinanciering de volgende producten:

### Basisaanbod portefeuilles

- programmering en Regioregie: slim en in samenhang programmeren van infra gerelateerde geplande werkzaamheden en evenementen: afstemming van lange, middellange en korte termijn met infrabeheerders in de gebieden. eerste Melvin-aanspreekpunt voor wegbeheerders in Zuid-Holland;
- regionaal verkeersmanagement: Regiodesk, (verkeers)data en -monitoring, omleidingsroutes, verkeersadvies;
- communicatie: beheer en regie van Zuid-Hollandbrede online communicatieplatforms.
- mobiliteitsmanagement: ontwikkelen van een uniforme werkgevers-, reizigers- en logistieke aanpak en inrichten van de toolkit mobiliteitsmaatregelen;
- monitoring, databeheer, evaluatie en bijsturing.

### Basisaanpak projecten

- voorbereiding van nieuwe opdrachten (tot het moment van opstellen projectopdracht) en afstemming met opdrachtgevers;
- planvorming (ontwikkeling slim reizen maatregelpakketten).

### Basisaanpak gebieden

- bijdragen aan gebiedsagenda en -programma;
- gebiedsteams en -tafels faciliteren en samenwerking bevorderen, inzet portefeuillehouder en ondersteuning;
- faciliteren van regionaal afstemoverleg (RAO);
- opbouw, inzet en onderhouden van werkgeversnetwerk en netwerk logistieke bedrijven;
- regionale communicatie zoals interviews, nieuwsberichten en ondersteuning bij bijeenkomsten;
- stakeholdermanagement.

In de ontwikkeling van de basisaanpak beweegt ZHB steeds mee met belangrijke beleidsontwikkelingen bij de moederorganisaties en relevante actualiteiten.

## Bijlage B

# Hinderoverzichten 2026–2030