

## programma Verkeer en Vervoer

coördinerend portefeuillehouder	K.C. de Jong
ambtelijk verantwoordelijke	G. Logt en P. Schouten
programmacoördinator	p.m.

### onderwerp van het programma

De regio Midden-Holland is bijzonder centraal gelegen in de Randstad. Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht zijn – zeker buiten de spits – via snelweg en/of spoor goed te bereiken. Om te voorkomen dat de leefbaarheid en dynamiek van het gebied in de toekomst in het geding komt, wordt gezocht naar oplossingen voor de toenemende mobiliteit.

In de brochure “Midden Holland in beweging” (2009) is de centrale doelstelling als volgt geformuleerd: “komen tot een evenwichtig, veilig en doeltreffend vervoersnetwerk dat de bereikbaarheid van en binnen de regio bevordert. Bij ontwikkelingen op het terrein van de ruimtelijke ordening zal daarbij steeds oog zijn voor de toekomstige behoefte aan mobiliteit”.

In de Ruimtelijke Agenda (maart 2010) is deze doelstelling nader geconcretiseerd in:

- een verbeterd wegennetwerk
- een hoogwaardig netwerk Openbaar Vervoer
- een fijnmazig recreatief netwerk

### wat willen we bereiken?

Sinds de vaststelling van de Ruimtelijke Agenda - door bestuurlijke inzet vanuit de regio - is op een aantal dossiers behoorlijke vooruitgang geboekt.

Zo is de gewenste verbeterde infrastructuur van hoofdwegen, randwegen en parallelstructuren een stap dichterbij gekomen door afspraken met Rijk en provincie over de aanleg van de Parallelstructuur A12, de Moordrechtboog en de noord – zuid verbinding via de N207. Daarnaast is – door intensieve belangenbehartiging - de verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk (Zuidplas) en Gouda opgenomen in het Meerjarig Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT).

Een robuust netwerk Openbaar Vervoer wordt dichterbij gebracht door de bestuurlijke afspraken rondom het HOV-net Zuid-Holland Noord, als onderdeel van Randstadnet. De verbeterde spoorverbinding tussen Leiden en Utrecht in combinatie met de verbeterde infrastructuur tussen Alphen aan den Rijn en Gouda (meer haltes in de nabijheid van bouwontwikkelingen) vormen -met de intercityverbindingen met de grote steden en met Gouda als openbaar vervoersknooppunt in de regio – de ruggengraat van het OV in Midden-Holland. Ook een mogelijke R-net verbinding tussen Schoonhoven en Gouda verbetert de bereikbaarheid van de regio. De in het kader van de nieuwe concessie busvervoer opgerichte Stuurgroep Zuid-Holland Noord, biedt daarnaast een blijvende bestuurlijke ingang bij concessieverlener en vervoerder voor verbetering van het busnetwerk.

Toch zijn er ook regionale wensen blijven liggen en behoeft de voortgang van enkele projecten nadrukkelijk blijvende bestuurlijke aandacht. De zogenaamde Bodegravenboog en de Algera corridor vormen hiervan voorbeelden. Maar dit geldt ook de verbreding van de A20 en de gewenste frequentieverhoging tussen Alphen en Gouda en op de zogenaamde Goudse Lijnen (Rotterdam-Utrecht en Den Haag-Utrecht).

#### *kaders*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) biedt het landelijk kader waarbinnen provincies en gemeenten meer ruimte wordt geboden als het gaat om de ontwikkeling van onder meer de weginfrastructuur.

Daarnaast ontstaat een nieuwe vervoersregio Zuid-Holland. Haaglanden en de Rotterdamse regio werken aan de vorming van 1 metropoolregio.

De provincie Zuid-Holland heeft een Beleidsvisie Mobiliteit in voorbereiding die in het voorjaar van 2013 wordt vastgesteld. De provincie sluit bij haar visievorming aan bij de Regionale Verkeer en Vervoerplannen.

Alle omliggende regio's hebben inmiddels de beschikking over een Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Wij achten het noodzakelijk dat ook de regio Midden Holland beschikt over een actueel Verkeer- en Vervoerplan op grond waarvan in de nabije toekomst het overleg met de provincie kan worden gevoerd.

De in 2010 vastgestelde Ruimtelijke Agenda vormt de basis voor het opstellen van het plan.

#### *planhorizon*

De regio Midden Holland heeft een regionaal Verkeer en Vervoerplan met een horizon van ongeveer 10 tot 15 jaar (2030). Dit in lijn met de planhorizon van rijk (SVIR) en provincie (Beleidsvisie Mobiliteit).

Een dergelijk eenduidig regionaal programma voor verkeer en vervoer met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma voor een periode van 4 jaar (2013-2016) vraagt in de eerste plaats om een gedegen inventarisatie van de gedeelde wensen en – op grond van een afwegingskader - een integrale analyse van de problematiek in vervoerskundige zin.

#### *Verkeerinfrastuctuur en openbaar vervoer*

De verkeerssituatie (weginfrastructuur voor alle vormen van mobiliteit, inclusief het woon-werkverkeer met de fiets) kan technisch benaderd worden vanuit het bestaande netwerk dat wel of niet voldoet aan de vervoersvraag. Hoewel er (nog) geen volledig eenduidig beeld bestaat ligt het niet in de verwachting dat de totale vraag (personen- en vrachtvervoer) naar mobiliteit in het komende decennium en daarna dezelfde omvang en vorm behoudt.

Bijvoorbeeld demografische ontwikkelingen als vergrijzing en ontgroening hebben hun weerslag op de wijze waarop inwoners van Midden-Holland leven en zich wensen te verplaatsen.

Daarnaast bestaat de behoefte om deze vraag te beïnvloeden.

Mobiliteit als samenstel van vraag en aanbod van vervoer heeft een innige wisselwerking met ontwikkelingen op andere beleidsterreinen. Met name de economie is bepalend voor de eisen die aan de bereikbaarheid worden gesteld. Zo kan bijvoorbeeld de vraag gesteld worden of de regio zich primair positioneert om bedrijvigheid te trekken of juist als aantrekkelijk woonmilieu. Het woonbeleid en het economische beleid zijn dus van groot belang voor de vraag naar mobiliteit en vervolgens de mate waarin dat gefaciliteerd moet worden in de vorm van infrastructuur en/of openbaar vervoer.

Een benadering op één element van de fysieke leefomgeving, zijnde vervoer, zou op termijn kunnen leiden tot onverwachte verkeersresultaten en mogelijk ongewenste effecten op andere beleidsterreinen.

De staande infrastructuur is een concreet gegeven. Daar kan door beleidsmakers tot op zekere hoogte invloed op worden uitgeoefend met maatregelen die de benutting veranderen of door aanpassing van de infrastructuur zelf.

De vervoersvraag is echter moeilijker te beïnvloeden en wordt mede bepaald door sociaal-economische aspecten als woonklimaat en economie, maar bijvoorbeeld ook de mate waarin

werknemers uit de regio hun werkgelegenheid hebben buiten de regio of de wijze waarop bedrijvigheid in de regio worden ingericht.

Genoemde ruimtelijke aspecten wordt onder andere benoemd in de Ruimtelijke Agenda Midden Holland. De analyse en conclusies uit die agenda hebben op het terrein van verkeer en vervoer geleid tot een programma met de bovengenoemde doelstellingen.

Een eenduidige vervoersvisie –ontwikkeld vanuit de samenhang met Ruimte en Wonen, Economie en Arbeidsmarkt en Natuur en Water - vergemakkelijkt de behartiging van regionale belangen door bestuurders en ambtenaren. Daarenboven geeft het voor derden - zoals rijk, provincie en aanliggende regio's - een duidelijk beeld van waar Midden-Holland als regio voor staat. Het is in dit kader tevens van belang ook private partijen en organisaties (vervoerders, VNO-NCW, Kamer van Koophandel en Arriva) bij de ontwikkeling van een Verkeer- en Vervoerplan te betrekken: gedeelde belangen brengen het bereiken van gestelde doelen in een economisch lastige periode gemakkelijker dichterbij.

Binnen het plan krijgt het openbaar vervoer speciale aandacht en wordt gestreefd naar een duurzame en intermodale ontwikkeling van ketenmobiliteit. Op grond van een inhoudelijke afweging wordt – vanuit het regionaal perspectief – bekeken welke knooppunten en openbaar vervoerlijnen cruciaal zijn voor het verkleinen van de reistijd van deur tot deur en voor het vergroten van de integrale kwaliteit van de keten.

Het hebben van een breed gedragen visie op openbaar vervoer achten wij essentieel voor structureel overleg met de provincie en de concessiehouder van het busvervoer in Zuid-Holland Zuid (Arriva). Dit overleg vindt onder andere plaats in de Stuurgroep Zuid-Holland Noord.

Het is immers van belang om de nieuwe vervoerder te bewegen om te komen tot een busnetwerk dat voorziet in de vervoerbehoefte en aansluit bij overige vormen van openbaar vervoer en op andere modaliteiten als fiets en auto.

## **maatschappelijke effecten en indicatoren**

De resultaten van het uitvoeringsprogramma en de projecten dienen meetbaar te zijn om een afgewogen evaluatie mogelijk te maken. Dit kan voor concrete uitvoeringsprojecten door te kijken naar de mate waarin vooruitgang is geboekt richting realisatie. Uiteraard dient rekening gehouden te worden met de mate waarin een en ander daadwerkelijk te beïnvloeden is.

Maatschappelijke effecten (wederom rekening houdend met mate van beïnvloedbaarheid en causaliteit) zullen worden gemeten aan de hand van vermindering van de filedruk, de mate waarin gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer (overleg met de vervoerder) en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (monitor verkeersveiligheid).

Aspecten als geluidsoverlast en milieubelasting zijn randvoorwaardelijk.

Beoogde maatschappelijke effecten en meetinstrumenten worden in respectievelijk het Verkeer- en Vervoerplan en het uitvoeringsprogramma opgenomen en dienen als leidraad voor de volgende Programmabegroting.

## **externe kaders**

Relevante documenten:

- Ruimtelijke Agenda Midden-Holland
- Gebiedsprofiel Rijnouwestreek
- Gebiedsprofiel Krimpenerwaard
- Meerjaren Actieprogramma verkeersveiligheid 2011-2013
- Tactisch Kader verkeersmanagement
- CAR
- Uitvoeringsregeling Brede Doeluitkering verkeer en vervoer Provincie Zuid-Holland
- Bestedingsplan BDU

- Nota Mobiliteit
- Nota Ruimte
- ISP Zuidplas
- Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel
- Ambitiedocument Ruimtelijke ontwikkeling Stedenbaan
- Regionale netwerkanalyse Zuidvleugel
- PVVP 2002-2020
- Memo de toekomst van het CVV in het Midden-Holland gebied
- Provinciale Structuurvisie
- Provinciale woonvisie
- Regionale agenda wonen in ontwikkeling
- Beleidsvisie en uitvoeringsstrategie regionale economie en energie 2012-2015 "Kansen zien, kansen grijpen"
- Economische agenda Zuidvleugel

### **wat gaan we er voor doen?**

In het najaar van 2013 en voorjaar 2014 worden (ontwerpen van) de volgende producten ter bespreking of besluitvorming aan de raden voorgelegd:

1. Regionaal Verkeer- en Vervoerplan 2013-2030 met daarbij een
2. uitvoeringsprogramma 2013-2016 waarin verwerkt een
3. evaluatieparagraaf en een krachtenveldanalyse en een strategische agenda.

Een tussentijdse evaluatie van het uitvoeringsprogramma 2013-2016 is voorzien voor 2015. Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie wordt vormgegeven aan het uitvoeringsprogramma 2016-2019.

### **externe publieke partners**

Ministerie Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat  
 Provincie Zuid-Holland  
 Hoogheemraadschap Rijnland  
 Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard  
 Direct naastgelegen gemeenten  
 Naastgelegen regio's

### **private partners**

Transport en Logistiek Nederland (TLN)  
 VNO-NCW  
 Kamer(s) van Koophandel  
 Concessiehouders OV (Arriva)

### **relevante overlegorganen**

- Provinciaal Verkeer- en Vervoer Beraad (tevens poort naar MIRT)
  - Stuurgroep Openbaar Vervoer Zuid-Holland Noord
  - BPZ/Zuidvleugel (tevens poort naar MIRT)
  - Platform Verkeersveiligheid
  - Bestuurlijke Commissie Stedenbaan
  - Bestuurlijk Spoor Overleg
  - Stuurgroep Parallelstructuur A12 / Breed bestuurlijk overleg Parallelstructuur A12
  - Bestuurlijk Overleg Corridor N207
  - Overige projecten waar een rol gespeeld of lobby gevoerd kan worden, bijvoorbeeld Rotterdam Vooruit
-

**Exploitatie** (bedragen x € 1.000)

	Productgroep	2013	2014	2015	2016	2012	2013
<b>Lasten/ Baten</b>							
<b>Lasten</b>							
	opstellen Verkeer en Vervoerplan 2013-2030	30.000,-					
	uitvoeringsprogramma 2013-2016						
<b>Baten</b>							
	Investeringsfonds Verkeer en Vervoer MH						
	Uitkering BDU provincie						

**wat mag het kosten?**

Het opstellen – dus ook het schrijven - van een **Verkeer- en Vervoerplan** vergt in de eerste plaats de inbreng van lokale en regionale ambtelijke deskundigheid. Ten behoeve van (beperkte) processturing en een objectieve helicoptervisie wordt de (beperkte) inbreng van externe deskundigheid noodzakelijk geacht. Uitgangspunt blijft echter het primaat van de ambtelijke inzet vanuit de gemeente. Voldoende ambtelijke inzet is noodzakelijk om de geplande einddatum voor het Verkeer en Vervoerplan te kunnen halen.

Met opmaak: Lettertype: Vet

Voor de uitvoering van projecten in het kader van het uitvoeringsprogramma V+V kunnen verschillende geldstromen bij verschillende bestuurlijke partijen worden aangeboden. Dit al naar gelang de aard en functie van de infrastructuur ( HWN, OWN, rail, water, OV-concessie etc.).

Het realiseren van een regionaal **V+V investeringsfonds** behoort daarbij tot de mogelijkheden en versterkt de mogelijkheden van het vrijkomen van geldstromen van derden. In een regionaal investeringsfonds worden middelen van het Rijk, de provincie en betrokken gemeenten bijeengebracht. Ook middelen vanuit private organisaties (b.v. bedrijfsleven) kunnen in het fonds worden ondergebracht.

Met opmaak: Lettertype: Vet