

**ONTWERP**

# **Programma Mobiliteit**

**Voorgenomen besluit GS ten behoeve van Statencommissievergadering van 18 december 2013**

# Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	3
2. Mobiliteitsnetwerk op orde brengen .....	5
2.1. Compleet maken van het mobiliteitsnetwerk .....	5
2.1.1. Wegen .....	5
2.1.2. Vaarwegen .....	8
2.1.3. Spoor en HOV netwerk .....	11
2.1.4. Hoofdroutes fiets .....	13
2.1.5. Buisleidingen .....	14
2.1.6. Ruimtelijke reserveren en het niet onmogelijk maken van nieuwe infrastructuur .....	15
2.2. Behoud en versterking bestaande infrastructuur en OV netwerk .....	17
2.2.1. Beheer en Onderhoud .....	17
2.2.2. Beter Benutten aanwezige capaciteit netwerk .....	18
2.2.3. Beter benutten: vraag en aanbod op elkaar afstemmen .....	19
2.3. Toekomstige knelpunten voorkomen en kansen benutten .....	20
2.3.1. Wegen .....	20
2.3.2. Openbaar vervoer .....	22
2.3.3. Topsectoren mainport en greenport multimodaal ontsloten .....	22
2.3.4. Integratie van netwerken .....	24
2.3.5. Kansen benutten door gebiedsverkenningen .....	26
3. Verbeteren balans mobiliteit en omgevingskwaliteit .....	27
3.1. Energietransitie .....	27
3.2. Verkeersveiligheid .....	28
3.3. Leefbaarheid .....	30
3.4. Inpassing infrastructuur .....	31
3.5. Luchthavens .....	32
3.5.1. Rotterdam The Hague Airport .....	32
3.5.2. Schiphol .....	32
3.5.3. Kleine en recreatieve luchtvaart .....	33
4. OV aanbod beter aansluiten op maatschappelijke vraag .....	35

# 1. Inleiding

De visie Ruimte en Mobiliteit bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030. Het voorliggend Programma Mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Het Programma Ruimte operationaliseert parallel aan dit programma de strategische doelen voor ruimte. Voor mobiliteit heeft de provincie heeft de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

De doelen zijn in de hoofdstukken 2 t/m 4 uitgesplitst in subdoelen en operationele doelen. Iedere paragraaf wordt afgesloten met concrete acties. De volgorde van de hoofdstukken illustreert ook dat de grootste knelpunten als eerste moeten worden aangepakt. Eerst de achterstanden inlopen, vervolgens het mobiliteitssysteem opwaarderen in kwaliteit.

Het programma kent een grotere dynamiek dan de visie en kan, bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Er wordt daarbij verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit. Daar waar herziening van deze onderdelen nodig is, is dat aangegeven. Doorwerking naar de begroting vindt jaarlijks plaats. Daarvoor worden nu verschillende financiële documenten als toelichting gebruikt. Het voornemen is om deze documenten beter op elkaar af te stemmen en waar mogelijk te integreren. Dat zal voor het eerst bij de begrotingsvoorbereiding 2015 zijn geëffectueerd.

Beleid, dat al in uitvoering is genomen, wordt in het zicht van de haven niet gestopt. Het door PS vastgestelde MPI 2014 t/m 2017, met een doorkijk naar 2028, wordt in dit programma als startpunt gebruikt voor de uitvoering. Een lijst van de belangrijkste provinciale projecten uit dit MPI (met omvang groter 10 mln. Euro en voorbereidende studies)<sup>1</sup> is opgenomen als tabel in hoofdstuk 2.1. De doorwerking van mobiliteitsbeleid naar een meer gedetailleerde uitwerking en projecten heeft, uit de aard van materie, een lange doorlooptijd. Nieuwe infrastructuur vereist de nodige voorbereidingstijd (planologisch en technisch). Concessies voor het openbaar vervoer hebben overeenkomstig Europese wetgeving een looptijd van beperkte duur.

Het beeld van de toekomst verandert. Dit vraagt om een sturend programma. Om de beoogde doelen van 2030 te bereiken is het van belang om nieuwe initiatieven, prioriteitsbepalingen en invullingen van financiële ruimtes nu al in gang te zetten. Verkenningen en (plan)studies moeten nu al starten om over vijf à tien jaar tot concrete beslissingen en projecten te kunnen komen.

De provincie is op het gebied van mobiliteit op een groot aantal vlakken opdrachtgever. De provincie legt wegen aan, beheert haar eigen wegennet en vaarwegennet en vult haar zorg voor goed openbaar vervoer in door concessies te verlenen. Daarmee vervult de provincie op de eerste plaats een traditionele sturende rol. Anderzijds zijn er diverse voorbeelden waarin de veranderingen in de sturingsfilosofie met minder regels, zoals beschreven in de visie, tot uiting komen. De provincie zoekt bijvoorbeeld naar nieuwe manieren van sturen en stimuleren in de concessie in Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee (HWGO) en wil een brede verkenning in het Westland opzetten. Net als het programma Ruimte moet ook dit Programma Mobiliteit helpen in het terugdringen van het aantal regels en zal vooral de reiziger en de vraag in de regio centraal komen te staan.

<sup>1</sup> Voor een volledig overzicht zie: Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur 2014 t/m 2028, vastgesteld door provinciale Staten van Zuid-Holland 6 november 2013.

Het programma zal de zichtbaarheid van de verschillende provinciale activiteiten in het beleidsproces vergroten. Nieuwbouw van infrastructuur is van ouds een zichtbaar onderdeel. Maar voor een totaal overzicht van wat er in een gebied op het gebied van mobiliteit speelt kunnen ook beheer en onderhoud en de OV concessies worden beschreven. Als er bijvoorbeeld in een gebied weinig nieuwbouwprojecten zijn, maar er wordt wel flink geïnvesteerd in beheer en onderhoud, dan wordt dat zichtbaar.

Het programma vervangt de beleidsagenda van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 zoals dat is vastgesteld door PS in 2005. Met de visie en dit programma vervalt ook de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010. Relevante beleidsuitgangspunten zijn in de nieuwe visie overgenomen. Het programma geeft per onderdeel aan welke GS besluiten nog steeds relevant zijn of met de nieuwe visie zijn komen te vervallen. Dat geldt ook voor het juridische instrumentarium zoals verordeningen en subsidieregelingen. De meeste verordeningen op het gebied van mobiliteit zijn als technische uitwerking beleidsarm en behoeven geen wijziging door de nieuwe visie. Waar verordeningen wel moeten worden aangepast is dit aangegeven in de tekst en opgenomen in de actieagenda. Voor subsidieregelingen geldt vaak wel dat deze rechtstreeks de uitvoering van een bepaald doel ondersteunen. Per regeling is aangegeven of wijziging nodig is c.q. gewenst op basis van het nieuw vastgestelde beleid.

### ***De Staat van Zuid-Holland***

De provincie monitort de voortgang van haar beleid. In de Monitor Visie ruimte en mobiliteit wordt de voortgang van provinciale doelen op het gebied van ruimte en mobiliteit beschreven. Deze monitor wordt iedere twee jaar geactualiseerd en heeft als functie te informeren, agenderen en verantwoorden. De monitors van het Programma ruimte en van het Programma mobiliteit worden jaarlijks uitgebracht en hebben als functie informeren, agenderen, verantwoorden en bijsturen. Hiervoor worden de operationele doelen voorzien van indicatoren en de acties van mijlpalen. Indien mogelijk wordt gebruik gemaakt van indicatoren uit de begroting. De monitor van de Programma's mobiliteit en ruimte worden als onderdeel van de Staat van Zuid-Holland uitgebracht. De nulmeting verschijnt in het najaar van 2014.

## 2. Mobiliteitsnetwerk op orde brengen

Om het netwerk op orde te brengen is het in ieder geval nodig dat de al afgesproken plannen en projecten, vastgelegd in het MPI, de Nota Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud en het bestedingsplan BDU, uit worden gevoerd. Voor een goede uitvoering van het beleid is het gewenst om koersvast te blijven (de visie is robuust en zal niet gauw veranderen), maar de wereld van mobiliteit is dynamisch en randvoorwaarden kunnen veranderen. Daarnaast kunnen projecten vertraging oplopen, versnellen of te maken krijgen met financiële mee- en tegenvallers. Ook nieuwe college-akkoorden zullen in de toekomst nieuwe accenten (inhoudelijk en financieel) introduceren.

Het sturende karakter van het Programma Mobiliteit komt tot uiting in drie thema's:

1. Beter sturen van de financiële ruimte die in de loop van de jaren ontstaat omdat de voorraad van lopende projecten opraakt en er nieuwe knelpunten kunnen ontstaan. De doelen van de Visie Ruimte en Mobiliteit zijn in dit programma meer operationeel gemaakt.
2. Inzicht in de planning vergroten. De beschreven acties worden zo veel mogelijk voorzien van een tijdspad met beslismomenten. Deze beslismomenten kunnen worden ingebouwd in de jaargenda van bestuurlijk overleg, GS en PS.
3. Samenhang met ander beleid vergroten. Infrastructurele projecten staan niet op zich zelf maar hebben relatie met de totale kwaliteit van het netwerk en de gebieden waar ze liggen en met andere beleidsvelden. Dit zal vooral in gebiedsverkenningen verder worden uitgewerkt.

### 2.1. Compleet maken van het mobiliteitsnetwerk

#### 2.1.1. Wegen

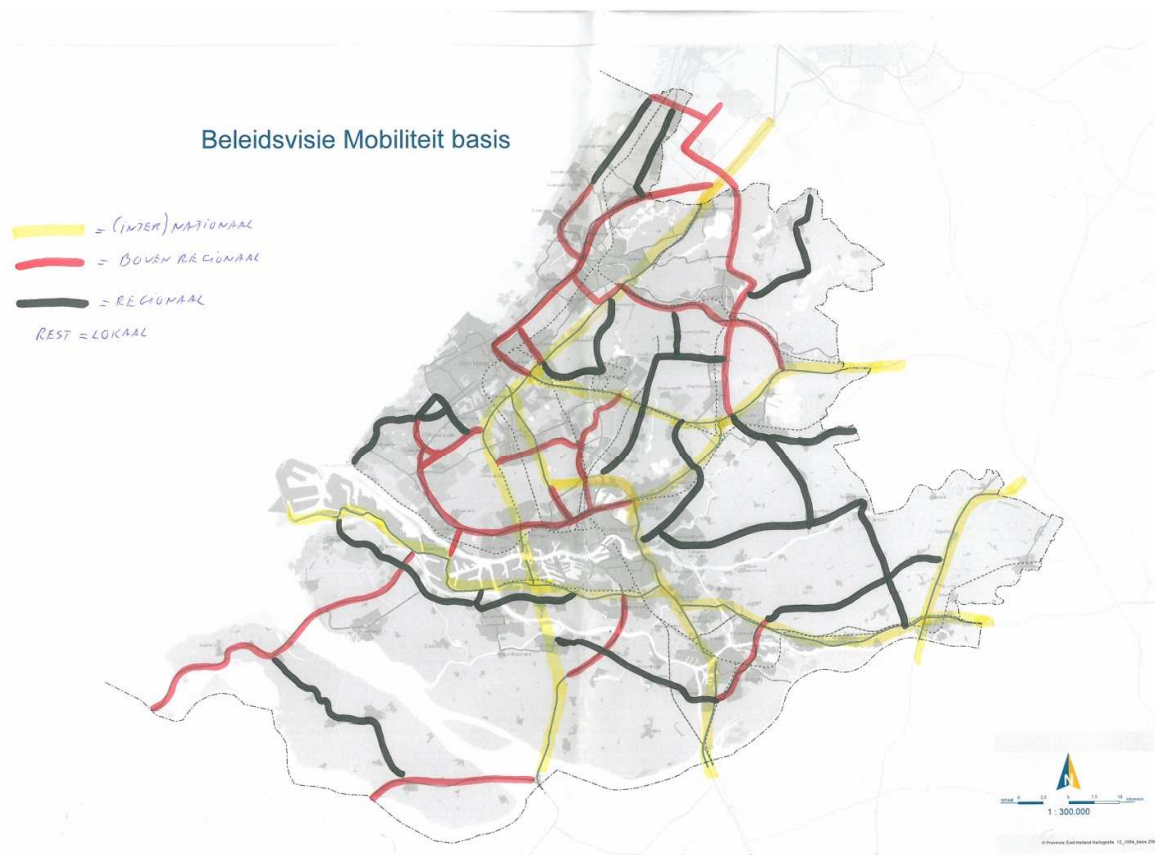
<b>Operationeel doel</b>	Het gehele netwerk zal de nagestreefde bereikbaarheidskwaliteit in 2030 hebben bereikt
<b>Instrumentenmix</b>	MPI Wegenverordening Gebiedsagenda Zuidvleugel Zuid-Holland 2010 Adaptieve agenda zuidelijke Randstad 2040 Jaarlijks MIRT overleg met rijk en bestuurlijke partners

Kwaliteitscriteria *wegen*netwerk: nagestreefde Bereikbaarheidskwaliteit in 2030.

Schaalniveau	Indicatieve ritlengte (km)	Gemiddelde trajectnelheid (km/h)
(inter)nationale wegen	> 80	> 80
Bovenregionale wegen	30-80	> 60
Regionale wegen	10-30	> 40

Er is één samenhangend netwerk van (inter)nationale, (boven)regionale en lokale wegen die beheerd worden door verschillende wegbeheerders. De provincie acht zich primair verantwoordelijk voor (boven)regionale wegen. Niet alle (boven)regionale wegen zijn provinciale wegen. Historisch gegroeid is dat verschillende regionale verbindingen (bijv. N59, N11, N44) rijkswegen zijn of gemeentelijke wegen zijn (vooral in het gebied van de regio's Rotterdam en Den Haag, bijv. Abram van Rijckevorsel weg in Capelle aan den IJssel). Het gebruik van het netwerk is diffuus en de indeling in verschillende categorieën naar gebruik is niet strikt. Het illustreert dat wegbeheerders intensief onderling moeten

samenwerken om het wegennet op orde te houden. Voor het maken van (inter)nationale verplaatsingen wordt bijvoorbeeld ook gebruik gemaakt van regionale wegen (bij vertrek en aankomst). (Inter)nationale verbindingen worden anderzijds ook gebruikt voor regionale verplaatsingen. Regionale wegen zijn vaak niet geschikt om de omvangrijke verkeersstromen, die veroorzaakt worden door regionale verplaatsingen (10-40 km), zonder aanpassingen van het rijkswegennet over te nemen. De helft van het verkeer op de Brienoordbrug (rijksweg) heeft bijvoorbeeld herkomst én bestemming in de Rotterdamse regio.



Geel = (inter)nationaal  
 Rood = Bovenregionaal  
 Zwart = regionaal  
 Rest: lokaal

*Kaart 1: Functionele indeling wegennet*

Nader onderzocht zal worden of wegen in beheer en eigendom bij de provincie, maar die niet tot het (boven)regionaal netwerk behoren, overgedragen kunnen worden aan gemeenten. In deze studie kan ook worden bekeken of het vanuit beheer oogpunt gewenst is om rijkswegen, die alleen een (boven)regionale functie bezitten, over te dragen aan de provincie. Mede op verzoek van de waterschappen zal de rol van de waterschappen als wegbeheerder in deze studie nader beschouwd worden.

De capaciteit van het wegennet blijft op plaatsen nog achter bij de toename van de verkeersstroom in de afgelopen halve eeuw, ondanks de realisatie van een flink aantal projecten in de afgelopen jaren. Op basis van het huidige gebruik van het (boven)regionale wegennet is het inzicht dat er, na de Rijnlandroute en de Duinpolderweg, de komende 4 jaar geen nieuwe doorsnijdingen nodig zijn voor regionale verbindingen. In paragraaf 2.1.6. zijn alle ruimtelijke reserveringen opgenomen voor nieuwe infrastructuur.

### ***(Inter)nationale wegen***

Het Rijk beoordeelt of de Rijkswegen aan de beoogde doorstroomsnelheden voldoen aan de hand van zogenaamde NoMo-normen. Voor de periode t/m 2023 is door het Rijk en de regio's een prioritair Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel afgesproken. Dit pakket bestaat uit: A13/16, Rijnlandroute, Nieuwe Westelijke Oeververbinding Rotterdam (Blankenburgtunnel), A4-Passage en Poorten & Inprikkers Den Haag en A20-Oost (Nieuwerkerk-Moordrecht). Naast de bovengenoemde top 5 voor het Zuidvleugelgebied zijn er afspraken over de capaciteitsvergroting A27 (o.a. Merwedeburg bij Gorinchem) door het Rijk. Het belang van de provincie bij rijksprojecten wordt onder andere vertaald door ruimtelijke belemmeringen op te heffen en benodigde tracés ruimtelijk te reserveren. Verder is een goede ruimtelijke inpassing en goed verkeerskundig functioneren een provinciaal belang. Een rijksproject buiten het grondgebied van de provincie, dat van belang is voor de provincie, is de VIA 15 (de doortrekking van de A15 naar de A12/Duitsland). Rijkswaterstaat en de regio (Drechtsteden en Provincie) werken het gemeentelijk onderzoek naar de Quick wins op de A15 verder uit. Provinciaal doel is dat de studie gericht is op maatregelen welke op korte termijn zijn te realiseren, vanwege doorstroming op de achterlandverbinding en de nu ervaren problemen op het onderliggend wegennetwerk.

### ***(Boven)regionale wegen***

De provincie beoordeelt de urgentie van (boven)regionale wegenprojecten naast congestiegevoeligheid ook aan de hand van de bijdrage aan de economische topsectoren van Zuid-Holland en de verkeersveiligheid. Dit heeft geleid tot de in het MPI opgenomen projecten. De uitvoering van de beoogde projecten in het MPI wordt ongewijzigd voortgezet. Binnen wegenprojecten is behoefte aan een spelregelkader bij economisch effect rapportages.

Rijk en regio's hebben afspraken gemaakt over de snelle aanpak en verbetering van een zestal aansluitingen van het hoofdwegennet (HWN) op het onderliggend wegennet (OWN).

### ***Concrete Acties***

- Spelregels formuleren ten aanzien van toekomstige economische effect rapportages (oplevering eind 2014).
- Studie naar nut en noodzaak van overdracht beheer wegen (oplevering eind 2014).
- Provinciale wegen en studies zoals opgenomen in het MPI 2014 t/m 2028 (planning conform MPI, zie tabel voor belangrijkste projecten en studies).
- Participatie in planstudies nieuwe Rijksinfrastructuur.
- Jaarlijks MIRT overleg t.a.v. voortgang planstudies en realisatie van rijksprojecten (jaarlijks in november).
- Meewerken rijksprojecten A13/16 en Nieuwe Westelijke Oeververbindingen.

## Wegen projecten uit MPI 2014 t/m 2018 (> 10 mln. Euro en voorbereidende studies)

### Holland-Rijnland

- Initiatief en voorbereiding
- Verbinding N205-N208-N206 (Duinpolderweg)
  - N207 Corridor Zuid
- Uitvoering
- N206 Rijnlandroute
  - N207 corridor Noord Verbeteren doorstroming

### Midden Holland

- Initiatief en voorbereiding
- Ongelijkvloerse kruising N11 Zoeterwoude HWN-OWN
- Uitvoering
- Parallelstructuur A12/ Moordrechtboog
  - N459 Capaciteitsuitbreiding en aansluiting rondweg Reeuwijk-Brug

### Haaglanden

- Initiatief en voorbereiding
- N211 Ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan
- Uitvoering
- N222 Verlengde Veilingroute
  - N223 Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)

### Regio Rotterdam

- Initiatief en voorbereiding
- N471 aanpassingen in relatie met A13/16
- Uitvoering
- N218/N57 HWN/OWN ongelijkvloerse aansluiting
  - N456 Omlegging bij aansluiting A20 Moordrecht
  - Aansluiting A13/N209

### Alblasserwaard/Vijfheerenlanden

- Initiatief en voorbereiding
- N214/216 Ongelijkvloerse kruising
  - Parallelweg N214

### Drechtsteden

- Initiatief en voorbereiding
- Deltapoort: afspraken n.a.v. Wegenstudie Deltapoort
  - A16/N3 HWN/OWN aansluiting
- Uitvoering
- A15/N3 HWN/OWN aansluiting

### Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee

- Initiatief en voorbereiding
- HWN-OWN aansluitingen N59
- Uitvoering
- N215 Melissant – Dirksland

## 2.1.2. Vaarwegen

<b>Operationeel doel</b>	De tien belangrijkste vaarwegtrajecten die in beheer zijn van de provincie zullen in 2030 zoveel mogelijk voldoen aan de eisen overeenkomstig de aan de betreffende vaarweg toegekende CEMT klasse. Op alle trajecten blijft beroepsvaart samen met recreatievaart mogelijk.
<b>Instrumentenmix</b>	MPI Vaarwegenverordening (PS vastgesteld, in 2014 herzien) Verordening Ruimte (vrijwaringszones) Havenconvenant Heineken convenant Economische agenda voor de Zuidvleugel Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Er zijn tien belangrijke regionale vaarwegtrajecten in beheer van de provincie. Beroepsvaart en recreatievaart maken samen gebruik van deze trajecten, met soms tegenstrijdige belangen. De wensbeelden voor de trajecten uit de door PS vastgestelde beleidsnota Provinciale vaarwegen en Scheepvaart 2006 blijven ongewijzigd uitgangspunt (zie tabel 1). De Gouwe, de Delftse Schie en het Rijn-Schiekanaal tussen Delft en Den Haag zijn transportassen van strategisch belang voor het vervoer van goederen (container, bulk en bouwproducten). De binnenvaart heeft hier prioriteit maar samenvaren met recreatievaart blijft mogelijk. De ambitie is om de Delftse Schie (tot Rijswijk) en de Gouwe zoveel mogelijk aan te passen aan de kwaliteitscriteria van CEMT-klasse III respectievelijk IV.



Trajecten en wensbeelden											
Functie eisen	Trajecten										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	Rotterdam-Den Haag	Den Haag-Voorschoten	Voorschoten-katwijk	Voorschoten-Alphen a/d Rijn	Leiden-Ringvaart	Alphen a/d Rijn-Ringvaart	Aarkanaal	Alphen a/d Rijn-Utrecht	Alphen a/d Rijn-Gouda	Gorinchem-Vianen	
EMT/AVV	III/M5	III/M3	III/M5	III/M5	III/M5	IV/M6		III/M5	IV/M6	III/M5	
gem. vaarsnelheid	9 km/h	9 km/h	9 km/h	9 km/h	9 km/h	9 km/h		9 km/h	9 km/h	9 km/h	
BRTN 2000	BM	BM	BM	BM/BZM	BZM	AZM	BM	BZM	AZM	AM	
Open vaarweg			X	X	X	X		X	X		
Min. doorvaarthoogte	3,00 m	3,00 m	3,00 m	3,00 m	3,00 m	3,70 m	3,00 m	3,00 m	3,70 m	3,70 m	
Bijz. doorvaartbreedte						> 14 m			> 14 m		
Bediening	ma t/m za	0/24 u	0/24 u		0/24 u	0/24 u	0/24 u	0/24 u	0/24 u	0/24 u	
	zomerseizoen			6/19 u							
	winterseizoen			6/16 u							
	zo zomerseizoen	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/22 u	8/21 u
	zo voor/na seizoen	9/19 u	9/19 u	op afroep	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	9/19 u	8/20 u

Tabel 1: Wensbeelden vaarwegtrajecten

Het Rijn-Schiekanaal (rondom Leiden), de Oude Rijn (tussen Leiden en Alphen), de Leidse Trekvljet, De Zijl, het Merwedekanaal/Zederikkanaal, de Heimanswetering, Woudwetering en Oudewetering vervullen meerdere functies: vervoer van goederen, recreatievaart en waterberging. De functies recreatie- en binnenvaart zijn hier gelijkwaardig. Op het Korte Vlietkanaal, de Oude Rijn naar Katwijk aan Zee, het Aarkanaal en de Oude Rijn richting Woerden ligt de prioriteit bij de recreatievaart. Het voornemen is om vaarwegen, die onderdeel uitmaken van het recreatietoervaartnetwerk (BRTN-netwerk), deze functie te laten behouden. Waar de recreatieve functie van de vaarwegen belangrijker wordt, versterkt het ook de natuur- en cultuurfunctie. Van vaarwegen, die niet geschikt zijn voor de binnenvaart maar alleen voor de recreatievaart, zal de aantrekkelijkheid voor recreatief gebruik worden versterkt. Daarnaast wordt bekeken waar het BRTN-netwerk geoptimaliseerd kan worden om de druk op de vaarwegen met binnenvaart te verminderen. Ook zal de aantrekkelijkheid voor het recreatief varen van "rondjes" worden verbeterd. Zo wordt met belanghebbende onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een verbinding tussen Haarlemmertrekvaart en ringvaart.

Aandachtspunt bij het verder uitwerken van het programma vaarwegen van het MPI is het samengaan van de groeiende binnenvaart met grotere schepen en de groeiende recreatievaart. In het belang van een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart participeert de provincie in het voorlichtingsprogramma *Varen doe je Samen*. Daarnaast worden bedieningstijden van bruggen en sluizen op het vaarwegennet geharmoniseerd. De invoering van afstandsbediening biedt hiervoor goede mogelijkheden. Ook zal een analyse naar de verbetering van de doorstroming op alle oeververbindingen van de Gouwe worden uitgevoerd (oplevering zomer 2014).

Behoud en benutting van bestaande bedrijventerreinen langs de vaarwegen (zgn. natte bedrijventerreinen) zorgen er voor dat investeringen in de vaarwegen tot hun recht komen. De provincie streeft naar voldoende hoogwaardige overslaglocaties. Het belang van openbare loswallen neemt af. Waar mogelijk zullen partijen de samenwerking met een commerciële partij met een bedrijventerrein langs de vaarwegen moeten aangaan. Naast provinciale vaarwegen zijn er in Zuid-Holland belangrijke Rijksvaarwegen. De provincie streeft ook hier naar voldoende kwalitatief hoogwaardige overslaglocaties. Op de voor de binnenvaart belangrijke vaarwegtrajecten in Zuid-Holland streeft de provincie er naar om de hinder voor het vaarweg kruisende wegverkeer zo gering als mogelijk te laten zijn (zie ook paragraaf 2.3.4).

De provincie zal het beheer van vaarwegen, inclusief de inliggende werken zoals oeverconstructies, steeds meer koppelen aan de toekomstige functie en het gebruik van de vaarwegen en oevers. Oevers moeten in goede staat van onderhoud zijn: stevig, aantrekkelijk en passend in hun omgeving. De provincie zal in overleg met de stakeholders daarvoor een kader opstellen. Voor effectief vaarwegbeheer, adequaat onderhoud van de oevers en het voorkomen van zicht belemmerende

ontwikkelingen voor de scheepvaart is een bebouwingsvrije zone en een vrijwaringszone langs de oever van belang. In de verordening ruimte is hiervoor een juridisch kader geboden. Particuliere oevereigenaren krijgen een overnameregeling aangeboden indien dit bijdraagt aan een effectiever vaarwegbeheer.

In het kader van de Waterwet zal aan PS een voorstel over de regeling van vaarwegbeheer in Zuid-Holland worden voorgelegd, voor zover deze vaarwegen niet in beheer zijn van het rijk. Dit voorstel houdt in het aanwijzen van vaarwegen met hun functie en het toedelen van het vaarwegbeheer aan provincie, waterschap of gemeente. De aan te wijzen vaarwegen maken onderdeel uit van het landelijk recreatietoervaartnet. Het onderliggende vaarwegennetwerk is van meer lokaal belang. Bij de integrale herziening van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland wordt aangegeven wie daarvoor nadere eisen stelt. Met de waterschappen worden afspraken gemaakt over de uitvoering van het vaarwegbeheer en de vergoedingen.

### **Veren**

In de provincie zijn ca. 60 gemeentelijke of commerciële veerdiensten actief. De provincie heeft geen eigen verenbeleid, maar biedt financiële mogelijkheden aan veerexploitanten en wegbeheerders voor investeringen in renovatie of nieuwbouw van veerponten evenals het verbeteren van veerinfrastructuur. De provincie is opdrachtgever voor de Veerdienst Rozenburg-Maassluis. De huidige vervoersovereenkomst loopt af in 2017. Met de komst van de Blankenburgtunnel zal deze veerdienst waarschijnlijk een meer lokale functie krijgen. Dit betekent dat er gekeken moet worden naar de vorm van de concessie voor de periode van 2017 tot het moment van opening van de Blankenburgtunnel. Daarnaast is onderzoek nodig is naar de wijze waarop in de toekomst de lokale verkeersverbinding in dit gebied vorm krijgt.

### **Concrete acties:**

- Analyse naar verbetering doorstroming op alle oeververbindingen Gouwe (oplevering zomer 2014).
- Studie waar recreatienetwerk kan worden geoptimaliseerd (oplevering eind 2015).
- Aanpassen Vaarwegenverordening Zuid-Holland aan Waterwet.
- Handhaven natte bedrijventerreinen en samen met de markt zoeken naar innovaties als het gaat over de overslag van containers, zand en grind en pallets (doorlopend).
- Met belanghebbenden worden mogelijkheden onderzocht voor een verbinding tussen Haarlemmertrekvaart en ringvaart (onderdeel aantrekkelijker maken recreatietourvaartnetwerk BRTN) (oplevering 2015).
- Studie toekomst veerdienst Rozenburg-Maassluis.
- Voor aanpassingen aan de Gouwe om het wensbeeld van CEMT-klasse IV te bereiken is in het MPI 20,2 mln. euro gereserveerd (oplevering voorstel 2015, prognose realisatie 2018-2028). De bochtafsnijding en verbreding is voor de Delftse Schie in het MPI 2014 t/m 2028 opgenomen om het wensbeeld van CEMT-klasse III te bereiken.
- Functionele aanpassingen bruggen en provinciale vaarwegen zoals opgenomen in het programma vaarwegen van het MPI (planning conform MPI 2014 t/m 2028).
- Julianasluis - Gouda Tweede sluisolk.
- Vernieuwing St. Sebastiaansbrug Delft en aanpassing aan tram.

### 2.1.3. Spoor en HOV netwerk

<b>Operationeel doel</b>	De hoofdverbindingen van het openbaar vervoernetwerk in Zuid-Holland krijgen de R-net kwaliteitstandaard.
<b>Instrumentenmix</b>	MPI Bestedingsplan BDU Concessies Bestuursovereenkomst OV-bureau Randstad over Hoogwaardig OV-Randstad 2028 Bestuursovereenkomst StedenbaanPlus (per 1-1-2014 Stedenbaan) Structureel overleg van Rijk en regio voor OV en Spoor in de Zuidvleugel/Zuid-Holland richting BO MIRT

De ambitie van de provincie richt zich op een adequaat regionaal OV-aanbod. De inzet is enerzijds gericht op het Rijk en hun investeringen op het spoor en hun rol als opdrachtgever voor de spoorse partijen NS en ProRail. Anderzijds is die erop gericht om het OV zelf een kwaliteitsimpuls te geven. In overeenstemming met het huidige coalitieakkoord is dit gericht op de veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-net lijnen.

De missie van Stedenbaan is om de ruimtelijk-programmatische opgaven bij stations te verbeteren in samenhang met de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad. Dit gebeurt door het realiseren van een zowel voor de inwoners als de reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes. De belangrijkste impuls hiervoor is de frequentiesprong van de NS-Sprinters van Leiden naar Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. Zij gaan volgens afspraak in 2020 6x per uur rijden. Dit net voedt op haar beurt weer de Intercity's en de openbaar vervoerlijnen van decentrale overheden.

De partners binnen Stedenbaan hebben verder afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations. Via de Visie Ruimte en Mobiliteit streeft de provincie naar het zo goed mogelijk benutten van de bebouwde ruimte. Daarbinnen is concentratie op bepaalde knooppunten van belang en zal de aandacht vooral gericht zijn op grote voorstadstations als Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Blaak en ook Leiden, Delft, Gouda en Dordrecht. Door deze locaties als 'ov-poorten' verder te intensiveren gaat het zowel om hun plek in het Stedenbaan-netwerk, de (OV-)ontsluiting vanuit de omliggende wijken als de ruimtelijke ontwikkeling op en rond de stations. Hiermee wil de provincie op zoek naar die plekken in het netwerk waar nog capaciteit beschikbaar is en waar zowel de markt als gebruikers ervoor open staan om dat te gaan gebruiken.

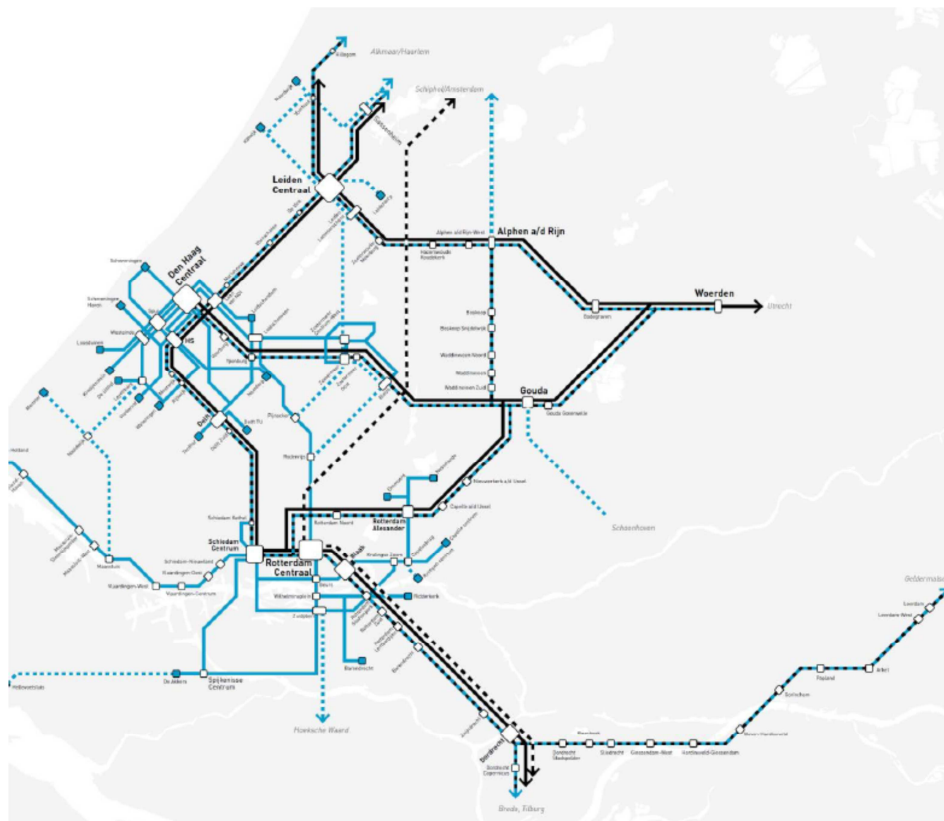
Wat Stedenbaan is voor de Zuidelijke Randstad, is R-net voor de gehele Randstad. Ook R-net beoogt de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing). In de provincie wordt dit al uitgerold voor een aantal HOV-corridors in Holland-Rijnland en ook de nieuwe trams van Randstadrail in Den Haag zijn in lijn met de R-net formule.

In het kader van het HOV-NET Zuid-Holland Noord gaat capaciteitsuitbreiding plaatsvinden op de spoortrajecten Leiden-Utrecht en Alphen aan den Rijn-Gouda. Naast een viertal nieuwe stations (Hazerswoude-Koudekerk, Zoeterwoude Meerburg, Boskoop Snijdelwijk en Waddinxveen-Zuid), gaat het om een gedeeltelijke spoorverdubbeling die een frequentieverhoging naar vier treinen per uur mogelijk maakt. Naast spoorverbeteringen zullen een vijftal busverbindingen opgewaardeerd worden tot hoogwaardig OV.

Op de Merwedelingelijn heeft afgelopen jaren al een dergelijke capaciteitsuitbreiding (inclusief 5 nieuwe stations) plaatsgevonden. Vanaf september 2011 is hier ook de frequentie verhoogd naar een

kwartierdienst. In de uitvoering van de dienstregeling blijkt het vooral lastig om verstoringen adequaat te kunnen opvangen. Prorail heeft daarom in overleg met de provincie en Arriva een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke robuustheidsmaatregelen om uitvoering van de dienstregeling betrouwbaarder te kunnen maken. Gezamenlijk zal bepaald worden welke maatregelen effectief zijn en zullen afspraken gemaakt worden over financiering en realisatie hiervan. In het kader van de door het Rijk aangekondigde verminderde intercitybediening van station Dordrecht zal ook onderzoek gedaan worden naar de overstaprelatie tussen de MerwedeLingelijn en de treinen van NS. Mochten er negatieve effecten voor het gebruik, en dus de exploitatie van de MerwedeLingelijn leiden, volgt er nader overleg met het Rijk.

De robuustheid van het spoor netwerk (bijvoorbeeld bij verstoringen) blijft een belangrijk aandachtspunt. Ten behoeve van de spoorverdubbeling in Delft worden innovaties in seingeving en beveiliging die bijdragen aan een grotere capaciteit al meegenomen. Daarnaast houden zal het Rijk aan de afspraak gehouden worden dat bij vrijkomende financiering 4-sporigheid op het baanvak Delft-Rotterdam de hoogste prioriteit heeft.



Kaart 2: HOV netwerk en Stedenbaan van Zuid-Holland

### Concrete acties

- Onderzoek naar de mogelijke capaciteitsuitbreidingen op het spoor in samenwerking met Stedenbaan (doorlopend).
- Ontsluiting bio-sciencepark (2014).
- HOV net Zuid-Holland Noord (start exploitatie 2018).
- Ontwikkeling buscorridor Alphen aan den Rijn – Schiphol.
- Ontwikkeling buscorridor Goeree Overflakkee – Rotterdam.
- Nieuwe initiatieven Stedenbaan (doorlopend).
- Uitvoering afspraken Stedenbaan (doorlopend).
- Uitvoering afspraken R-net (oplevering 2014 - 2019).
- OV projecten zoals opgenomen in het MPI (planning conform MPI).

- Besluitvorming over uitvoering robuustheidsmaatregelen MerwedeLingelijn (2014).
- Onderzoek naar de overstaprelatie tussen de MerwedeLingelijn en de treinen van hoofdrailnet.
- Realisatie stations Boskoop Snijdelwijk en Waddinxveen-Zuid en spooruitbreiding op de lijn Alphen aan den Rijn-Gouda (2016).
- Realisatie stations Hazerswoude-Koudekerk en Zoeterwoude Meerburg en spooruitbreiding op de lijn Leiden-Utrecht (2018).



Kaart 3: R-net lijnen onder provinciale concessies

#### 2.1.4. Hoofdroutes fiets

<b>Operationeel doel</b>	Definiëren van de regionale hoofdverbindingen voor de fiets met fietsverbindingen van hoge kwaliteit (in beheer bij gemeenten) inclusief bijbehorende voorzieningen zoals stallingen.
<b>Instrumentenmix</b>	MPI Programma Fiets 2012-2016 Subsidieregeling Fietsprojecten Zuid-Holland

De provincie stimuleert gemeenten en regio's om goed fietsbeleid te voeren. Daar waar het de draagkracht van lokale overheid overstijgt, draagt de provincie bij aan projecten met menskracht en/of financiële middelen. Daarbij ligt de prioriteit bij verbindingen met de hoogste fietsintensiteit en de grootste knelpunten vanuit het oogpunt van gebruikers, waaronder stallingen en verkeersveiligheid. De regionale hoofdfietsverbindingen worden gedefinieerd, daarbij wordt onderzocht wat vanuit het perspectief van de fietser de grootste knelpunten bij fietspaden en stallingen zijn.

Bij het selecteren van hoofdroutes worden drie uitgangspunten gehanteerd:

- Zwaarte van de fietsverbinding: dit gebeurt op basis van informatie over aantallen fietsers.
- Stimuleren van utilitair fietsverkeer met verplaatsingsmotieven als werken, onderwijs en winkelen. Overigens valt dit in veel gevallen samen met de voornaamste stad-landroutes.

- Focus op interlokale routes: directe, veilige en comfortabele verbindingen tussen kernen. Fietsroutedelen met veel interlokale fietsers, die binnen de bebouwde kom zijn gelegen, maken ook onderdeel uit van het netwerk.

Fietsroutes kunnen bestaan uit rustige wegen met weinig autoverkeer, fietspaden langs drukke wegen of solitaire fietspaden. Een goede basiskwaliteit is gewenst. Daarom worden voor alle routes kwaliteitsambities uitgewerkt, die gebaseerd zijn op de richtlijnen van de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Voor het selecteren van te subsidiëren fietsprojecten toetst en prioriteert de provincie routes, in samenspraak met overheden en gebruikers en neemt daarbij de haalbaarheid, koppeling aan groot onderhoud en cofinanciering mee.

#### **Recreatieve hoofdroutes fiets**

Een goede fietsontsluiting van de groene ruimte en verbindingen tussen steden en het landelijk gebied, zoals Groene Hart en Delta, zijn van groot recreatief belang. Daarom zet de provincie, als onderdeel van het uitvoeringsprogramma Groen, in op het beter benutten van bestaande fietsverbindingen. Dit gebeurt door te investeren in herkenbaarheid, vindbaarheid en aantrekkelijkheid van stad-landroutes, waarmee de groenblauwe dooradering van het stedelijk gebied een impuls krijgt. De ontwikkeling van knooppuntnetwerken en Landelijke Fietsroutes (LF-routes) sluit aan bij de groei van het fietsgebruik. Er is inmiddels een netwerk van knooppunten met een totale lengte van ongeveer 3000 km. Hiervan valt een kleine 500 km samen met het landelijk netwerk van LF-routes. De provincie voert de regie op de samenhang van dit netwerk.

#### **Concrete acties**

- Inventarisatie bij regio's naar knelpunten ten aanzien van stallingsvoorzieningen bij grotere stations en OV-haltes (gereed eind 2014).
- Definitie hoofdroutes en grootste knelpunten (2014).
- Uitvoering programma Fiets 2012-2016 waarvoor de middelen op projectniveau zijn opgenomen in het MPI 2014 t/m 2028 (oplevering eind 2015).

### **2.1.5. Buisleidingen**

<b>Operationeel doel</b>	Zoveel mogelijk bundeling met bestaande buisleidingen voor gevaarlijke stoffen en met bestaande (weg)infrastructuur.
<b>Instrumentenmix</b>	Rijksstructuurvisie Buisleidingen Ruimtelijke reservering VRM

Onder het maaiveld van Zuid-Holland bevindt zich een groot aantal buisleidingen ten behoeve van het transport van vloeistoffen en gassen. Bedrijven leggen de leidingen zelf aan en houden hierbij rekening met door de overheid gestelde regels. De toekomstige behoefte aan buisleidingen is zeer onzeker, zowel wat betreft omvang als aard van de te transporteren stoffen.

De provinciale betrokkenheid beperkt zich tot buisleidingen van bovenlokaal belang. Via overleg wordt gekomen tot optimale tracés in het buitengebied met daarbij zoveel mogelijk bundeling met bestaande buisleidingen voor gevaarlijke stoffen en met bestaande infrastructuur. Het Rijk gaat er in haar beleid van uit dat buisleidingen van nationaal belang zo veel mogelijk binnen de buisleidingstraat en de buisleidingstroken liggen en dat die zijn opgenomen in de Rijksstructuurvisie Buisleidingen. Belangrijkste doel is dat het in de toekomst mogelijk blijft om hier nieuwe leidingen te leggen. De Havensvisie 2030 verwacht, naast inspanningen om te komen tot een betere benutting van pijpleidingen, ook uitbreiding. Hierbij denkt het Havenbedrijf o.a. aan Voorne-Putten.

#### **Geen concrete acties voorzien**

## 2.1.6. Ruimtelijke reserveren en het niet onmogelijk maken van nieuwe infrastructuur

<b>Operationeel doel</b>	<b>Niet onmogelijk maken van nieuwe infrastructuur door ruimtelijk reserveren</b>
<b>Realisatiemix</b>	<b>Visie Ruimte en Mobiliteit: Strategiekaart Programma Ruimte</b>

Hierna is een overzicht opgenomen van de verbeteringen in het mobiliteitsnetwerk waarvoor ruimtelijke reserveringen noodzakelijk zijn. De belangrijkste zijn opgenomen in de strategiekaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit. Niet elke reservering is ten behoeve van een provinciaal project. Er staat ook een aantal reserveringen van Rijksinfrastructuur op de lijst en enkele gemeentelijk tracés.

### **Hoofdwegen**

#### *Reservering*

1. A4 Parallelstructuur A4 Den Haag
2. A4 Hoogvliet - Klaaswaal
3. A13/16
4. A15 Papendrecht - Gorinchem: capaciteitsuitbreiding
5. A20 Moordrecht - Nieuwerkerk ad IJssel 2x3 rijstroken
6. A27 Hoopolder - Lunetten, 2x3 rijstroken en verbreding Merwedeburg Gorinchem ( 2x4)
7. Blankenburgverbinding
8. A4 Den Haag - Leiden 2x4 rijstroken
9. Oranjeverbinding

### **Hoofdspoor**

#### *Reservering*

10. Spoorverdubbeling Den Haag - Rotterdam, viersporigheid incl. station Kethel
11. Capaciteit spoor Rotterdam-Gouda, viersporigheid incl. station Westergouwe en eventueel Rottetracé
12. Capaciteit spoor Den Haag - Gouda, viersporigheid incl. station Bleizo
13. 2-sporigheid Leiden - Alphen - Woerden

### **Regionale wegen**

#### *Reservering*

14. Rijnlandroute
15. Rotterdamse baan (Trekvlottetracé)
16. Internationale Ring Den Haag
17. N209 maatregelen wegvakken Nieuwe Hoefweg - Bleiswijk, en Bergschenhoek - Bleiswijk
18. N207 capaciteitsverruiming Alphen - Leimuiden
19. Parallelstructuur A12/ Moordrechtboog op OVN-niveau
20. De westelijke verbinding N11/A12
21. N222 Veilingroute 2x2
22. Capaciteitsvergroting Algeracorridor
23. Duinpolderweg oost-west verbinding Duin- en Bollenstreek (N206 - N205)
24. A4 Beatrixlaan
25. Westelijke Randweg Waddinxveen, aansluitend op de Bentwoudlaan
26. Noordelijke Randweg Rijnsburg, tevens onderdeel van de studie Duinpolderweg.
27. N211 capaciteitsvergroting
28. N213 capaciteitsvergroting
29. N470/N471: 2x2 rijstroken
30. N207 capaciteitsverruiming
31. N218 capaciteitsvergroting
32. Verbinding Zwijndrecht-Barendrecht

### **Aansluitingen Hoofdwegennet en onderliggend wegennet**

#### *Reservering*

33. A15-N3
34. A16 Mijlweg
35. A16 - N3
36. A20 Schieplein
37. N57 - N218
38. N11-Zouterwoude
39. A4 Vijfsluizen
40. A4 Plaspoelpolder
41. A12 - N470
42. A13 - N470
43. A15 Reeweg
44. A16 Kralingseplein

### **Regionaal openbaar vervoer/Stedenbaan**

#### *Reservering*

45. Stedenbaan 6x6 en 4x4
46. HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk
47. Tramnet Den Haag: capaciteitsverhoging en infra-aanpassingen
48. Netwerk RandstadRail Den Haag: Lijn 9 korte tramtunnel; Lijn 1 Delft - Binckhorst - CS Scheveningen, Lijn 9: Vrederust - HS - CS - Scheveningen, Lijn 11: Voorburg - Binckhorst - HS - Scheveningen
49. Bustangent Kijkduin - Harnaschpolder - Den Haag Zuidwest - Delft - Pijnacker - Zoetermeer
50. Doortrekking RandstadRail (Zoetermeerlijn) naar station Bleizo
51. HOV Rotterdam-Alexander naar Lansingerland
52. HOV Rotterdam - Ridderkerk - Drechtstedenring (metro/tram of bus)
53. HOV Alphen-Schiphol
54. HOV Drechtstedenring
55. Maatregelen buscorridor Goeree - Overflakkee
56. HOV Leiden - Den Haag
57. HOV Zoetermeer - Leiden
58. HOV Den Haag - Westland
59. HOV station Rijswijk - station Ypenburg
60. HOV Delft - Schiedam
61. HOV Nesselande - Zuidplaspolder
62. Zuidtangentmetro Rotterdam: Schiedam - Stadshavens - Zuidplein - Feyenoord - Capelsebrug/metrostation

### **Vaarwegen**

#### *Reservering*

63. Aanlegplaatsen openbaar vervoer over water: Gorinchem–Dordrecht-Rotterdam-Hoek van Holland
64. Julianasluis Gouda
65. Bochtafsnijding Delftse Schie – Rotterdam
66. Capaciteitsvergroting Gouwe



## 2.2. Behoud en versterking bestaande infrastructuur en OV netwerk

Naast het compleet maken van het bestaande netwerk is goed beheer en onderhoud en betere benutting van het netwerk een tweede strategisch doel. Het gaat hierbij zowel om infrastructuur als om efficiënter gebruik van het bestaande openbaar vervoer.

### 2.2.1. Beheer en Onderhoud

<b>Operationeel doel</b>	Trajectgewijs, integraal en structureel uitvoeren van onderhoud van provinciale infrastructuur tegen vierjaarlijks afgesproken kwaliteitseisen.
<b>Instrumentenmix</b>	Nota Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud

Bij het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur staat een structurele, trajectgewijze en integrale aanpak centraal. Deze manier van werken resulteert in een infrastructuur met een constant kwaliteitsniveau en transparant opererende beheerorganisatie. Een éénmalige en grootschalige voorbereiding, aanbesteding en uitvoering van werken kan tot optimale efficiëntie leiden voor de organisatie en beperkt en concentreert de overlast voor de omgeving.

Goed beheer en onderhoud is essentieel om het bestaande areaal aan wegen ook in de toekomst op niveau te houden. Het geeft kansen om het mobiliteitssysteem meer kwaliteit te geven en veiliger te maken. Nu al is meerwaarde het streven door bij periodiek groot onderhoud verschillende verbeteringen mee te nemen (werk met werk maken). Deze aanpak kan waar mogelijk nog intensiever. Verder is van belang om wegwerkzaamheden qua planning af te stemmen met lokale evenementen zoals de Keukenhof. De combinatie van beheer en onderhoud met innovatie kan deze meerwaarde vergroten.

Kansrijke innovaties, die de provincie oppakt, zijn:

- Ontwikkeling van een hulpmiddel waarmee een wegontwerp vooraf op veiligheid wordt getoetst, met medewerking van de weggebruikers zelf. Dit past in de filosofie van Duurzaam veilig om ongevallen te voorkomen in plaats van achteraf op basis van ongevalsgegevens.
- Ontwikkeling van een kruispunttool dat de keuze van een kruispuntontwerp begeleidt. Criteria als doorstroming en omgevingskenmerken spelen hierbij een rol.
- Verdere intensivering van de samenwerking met verkeerscentrales van andere overheden. De verkeerscentrale Rhoo van Rijkswaterstaat vormt het centrale punt.

In paragraaf 3.1 wordt nader ingegaan op innovaties met betrekking tot energietransitie.

Door het koppelen van gegevens van Rijkswaterstaat, de provincie, het stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam ontstaat meer inzicht in het totale mobiliteitssysteem om het verkeer efficiënter te sturen via dynamisch verkeersmanagement. Daarbij wordt gebruik gemaakt van matrixborden, dynamische route-informatiesystemen, actuele meetgegevens via weglussen, camera's en verkeerslichtenbeïnvloeding bij calamiteiten. Andere innovaties zijn:

- Eerdere detectie van calamiteiten via weglussen.
- Toepassen dimbare verlichting. Dit geeft voordeel voor natuur en energiegebruik.
- Toepassen led-verlichting in verkeerslichten, straatverlichting en in het asfalt van fietspaden in buitengebieden.
- Toepassen van nieuwe materialen zoals compacter beton, wat minder onderhoud en slankere ontwerpen geeft, stil asfalt en energiezuinigere verlichting.
- Dynamisch verkeersmanagement op vaarwegen. De brugopeningen worden afgestemd met het wegverkeer (beperking voertuigverliesuren) door centrale bediening van bruggen en het beïnvloeden van de snelheid van schepen.

Succesvolle innovaties kunnen worden verankerd in het handboek, waarin alle ontwerprichtlijnen opgenomen zijn. Er wordt uitgezocht hoe in onderhoudscontracten innovaties ingepast kunnen worden. Verder moet de provincie voortdurend bekijken hoe het bedrijven stimuleert tot innovatie.

De benodigde budgetbehoefte voor beheer en onderhoud is gebaseerd op normkosten en vastgelegd in de Nota Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud. Deze nota wordt eens in de 4 jaar geactualiseerd. De dekking van de budgetbehoefte is in de provinciale begroting opgenomen. In de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen 2012-2015 - deel Infrastructuur Wegen en Vaarwegen is opgenomen dat bij besluiten tot mutaties in de infrastructuur (aanleg van nieuw areaal en overdrachten aan/van derden) de betreffende beheerkosten worden bepaald en opgenomen in de provinciale begroting vanaf het jaar van oplevering. Er is dus behoefte om de benodigde budgetten jaarlijks te actualiseren. Het opleveren van projecten leidt immers tot beheerafspraken. Groot onderhoud kan ook een relatie hebben met gebiedsverkenning of tot aanpassingen van onderdelen van het netwerk. Groot onderhoud kan ook leiden tot deelprojecten, bijvoorbeeld als kunstwerken aan vervanging toe zijn. Deze dynamiek leidt tot een jaarlijkse actualisatie van de budgetbehoefte beheer en onderhoud.

#### Concrete acties:

- Trajectmatige aanpak beheer en onderhoud provinciale wegen en vaarwegen, waarbij trajecten planmatig worden aangepakt. Bij de uitvoering van onderhoud worden zo veel mogelijk verbeteringen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit meegenomen (meerjarige B&O cyclus).
- Onderzoek naar de termijn waarop trajectmatig onderhoud plaats vindt (nu eens in de 6 jaar voor alle wegen).
- Innovaties implementeren (doorlopend).
- Actualiseren budgetbehoefte beheer en onderhoud (begin 2015).
- Uitwerken nieuwe spelregels waarbij areaalmutaties jaarlijks worden verwerkt en de beheerstrategie en normbedragen 1x per vier jaar worden vastgesteld (2014).
- Koppelen van diverse verkeerscentrales (oplevering eind 2016).

### 2.2.2. Beter Benutten aanwezige capaciteit netwerk

<b>Operationeel doel</b>	Beter benutten van capaciteit die nog aanwezig is op mobiliteitsnetwerk
<b>Instrumentenmix</b>	Ruimtelijk instrumentarium/ zienswijze/ bestuurlijk overleg Overleg met vervoerders Programma Stedenbaan

Bij programmering van wonen, werken en voorzieningen is de beschikbaarheid van capaciteit op het mobiliteitsnetwerk één van de keuzefactoren. Dit leidt tot een betere benutting van het netwerk en minder congestie door beter evenwicht tussen vraag en aanbod en afvlakking piekgebruik. Het gaat daarbij om woon-werk verkeer en verkeer naar grote voorzieningen en attracties, waarbij de tegenrichtingen in de spitsuren worden gestimuleerd en de spitsrichtingen worden ontlast.

De provinciale en rijkswegen worden intensief gebruikt in Zuid-Holland. De A4, A15, A20-oost, de A13 en de provinciale wegen in en rond het Westland zijn in beide richtingen druk gedurende de hele dag. Toch zijn er ook spitsrichtingen te onderscheiden: 's-ochtends rijdt aanzienlijk meer verkeer vanuit de landelijke gebieden Delta en Groene Hart en vanuit Katwijk/Noordwijk naar het stedelijk gebied. Verder geldt dat er op de A12 Gouda – Den Haag 's-ochtends meer congestie richting is Den Haag dan richting Gouda is ('s-avonds andersom). Op de A16 is er 's-ochtends meer congestie richting Rotterdam en 's-avonds naar het zuiden.

Voor OV gelden dezelfde spitsrichtingen als voor de wegen. Het openbaar vervoernetwerk heeft nog wel capaciteit op het bestaande netwerk beschikbaar, meer dan het wegennet. Vooral de spoorverbindingen die al verbreed zijn naar viersporig hebben nog voldoende capaciteit om meer

treinen en langere treinen (of dubbeldekkers) te laten rijden. Dit betekent echter niet dat iedere stationslocatie, waar voldoende capaciteit op het spoor is, geschikt is voor het ontwikkelen van woningbouw of kantoren. Andere factoren kunnen voor potentiële huiseigenaren en het bedrijfsleven dominant zijn.

#### **Concrete acties**

- Bij ruimtelijke programmering capaciteitsaspecten van het OV en weginfrastructuur nadrukkelijk betrekken (doorlopend).

### **2.2.3. Beter benutten: vraag en aanbod op elkaar afstemmen**

<b>Operationeel doel</b>	Door de vraag naar mobiliteit af te stemmen op het aanbod van infrastructuur en vervoermiddelen wordt het mobiliteitsnetwerk efficiënter gebruikt met minder piekbelasting. Dit gebeurt in overleg en samenwerking met andere overheden, marktpartijen en werkgevers(organisaties)
<b>Instrumentenmix</b>	Overleg met vervoerders, overheden en werkgevers Mobiliteitsmanagement Programma Beter Benutten

Het beter afstemmen van vraag en aanbod vormt, naast investeren in capaciteit, een belangrijk instrument om congestie te verminderen. Meer afstemming is vooral nodig op drukke uren en drukke bundels. Dit instrument is nog in ontwikkeling en daarbij zijn kansen voor innovatieve ideeën. Met de benutting van een geschikt moment (verhuizing, ander werk, andere patronen) kan gewoontegedrag van de woon-werkreiziger doorbroken worden. Het gaat om minder en/of anders reizen en vervoeren. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen zoals het Nieuwe Werken (flexibele werktijden, thuiswerken, op alternatieve locaties werken), carpoolen, deelauto's, vernieuwende leaseconstructies, actuele reisinformatie en pendelbusjes. De provincie zet in op samenwerking met partners (werkgevers, koepels). Vraaggericht werken daarbij is essentieel. Werkgevers moeten zelf interesse hebben en werknemers zullen zelf keuzes moeten maken. Cofinanciering is een voorwaarde voor gezamenlijk optrekken in mobiliteitsmanagement. Medio 2014 zal de 2<sup>de</sup> tranche financiering van het rijksprogramma Beter benutten beschikbaar komen. Op basis hiervan kan de inzet van mobiliteitsmanagement nader worden ingevuld.

Ook bij goederentransport liggen er kansen. Te denken valt aan: langere vrachtauto's, vermijden van lege en onnodige vrachtritten, verruiming openingstijden en venstertijden. Hier ligt een relatie met het beleid voor bedrijventerreinen. De mogelijkheden van provinciaal instrumentarium is hier echter maar beperkt. Dit is daarom bij uitstek een terrein waarbij allianties met bedrijven zullen worden gezocht.

#### ***Dynamisch Verkeersmanagement***

Om de bereikbaarheid van de Zuidvleugel op peil te houden bevordert de provincie een krachtige en gezamenlijke aanpak van verkeersmanagement met andere wegbeheerders in Zuid-Holland. De inzet van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) benut de bestaande wegcapaciteit zo optimaal mogelijk. DVM-maatregelen leiden voor weggebruikers vooral tot minder reistijdverlies en een betere voorspelbaarheid van de reistijd. Met dynamisch verkeersmanagement kan de reiziger over de actuele situatie worden geïnformeerd en kan het verkeer worden gereguleerd. Daarbij is te denken aan teksten op dynamische route informatie panelen (DRIP's), groene golven en toeritdoseringen. Daarnaast is DVM ondersteunend aan milieubeleid. Het vermindert luchtvervuiling door onnodig stoppen en optrekken van het verkeer.

DVM richt zich op het complete netwerk dat beheerd wordt door verschillende wegbeheerders. Daarvoor is het nodig dat verschillende wegbeheerders hun systemen en maatregelen op elkaar afstemmen en tijdig afspraken maken over hoe in bepaalde verkeerssituaties te reageren.

Bij DVM krijgen de weggebruikers informatie over de toestand op de weg en over reismogelijkheden per openbaar vervoer. Door de NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) wordt momenteel onderzocht hoe dynamische reisinformatie in samenwerking met de markt beter is te ontsluiten. De provincie is hierin actief betrokken en zal van de resultaten gebruik maken. Verkeerscentrales spelen daarbij een belangrijke rol. Via open data van wegbeheerders komt in de toekomst steeds meer actuele informatie beschikbaar voor gebruikers, veelal kosteloos te verkrijgen via een smartphone. De provincie onderschrijft marktwerking hierin en zal waar mogelijk of nodig deze beweging stimuleren.

Ook in de verdere toekomst zullen technologische ontwikkelingen zorgen voor een betere benutting van het mobiliteitsnetwerk. Een voorbeeld is automatische geleidesystemen voor auto's. De provincie zal deze ontwikkelingen volgen en daar waar nodig aanhaken.

#### **Concrete acties**

- Samenwerken met Rijk en regio's rond DVM (permanent).
- Beter benutten 2<sup>de</sup> tranche (oplevering maatregelenpakket medio 2014, oplevering van de maatregelen zelf tot 2020).
- Actualisatie programma mobiliteitsmanagement (medio 2015).
- Toekomstige technologische ontwikkelingen volgen en waar nodig aanhaken.

## **2.3. Toekomstige knelpunten voorkomen en kansen benutten**

### **2.3.1. Wegen**

<b>Operationeel doel</b>	Verdere versterking wegennetwerk, na uitvoering huidige projecten
<b>Instrumenten mix</b>	MIRT MPI

#### ***(Inter)nationaal wegverkeer***

In het najaar van 2010 zijn in Zuidvleugelverband 13 projecten vastgesteld als maatregelenpakket voor verbetering van de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad. Uit deze 13 projecten is een top 5 geselecteerd (A13/16, Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Rijnlandroute, A4 corridor Den Haag poorten en inprikkers en A20 Nieuwerkerk-Gouda) waarover met het Rijk afspraken zijn gemaakt over realisering en financiering in het BO-MIRT van 30 mei 2011. Gelet op de integrale gebiedsopgaven zijn op de middellangere termijn de andere projecten/ maatregelen aan de orde, zoals het Herontwerp Brienoord-/ Algeracorridor, de A15 Papendrecht-Gorinchem, capaciteitsverruiming spoor Den Haag – Rotterdam en de kwaliteitssprong OV Rotterdam-Zuid. De toekomstige budgetruimte bij het Rijk is bepalend voor het moment van realisering. Daarnaast staat een aantal nieuwe MIRT onderzoeken op stapel. In deze rijksprojecten worden ook provinciale belangen gediend. Er is tevens interactie met het onderliggend wegennet en met regionale openbaar vervoerverbindingen. De provincie zal daarom participeren in deze onderzoeken. De wijze waarop zal per project nader worden ingevuld. Daar waar het provinciaal belang groot is kan de provincie ook als trekker van één of meer MIRT onderzoeken optreden:

- *MIRT-onderzoek bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag.*

Brengt de mogelijkheden in kaart om de bereikbaarheidsknelpunten in het gebied Den Haag – Rotterdam aan te pakken.

- *MIRT-onderzoek stimulering realisatie verstedelijking in samenhang met bereikbaarheid.*

Onderzoek naar de vraag hoe een excellent vestigingsklimaat in de Zuidelijke Randstad kan worden gecreëerd door een combinatie van ruimtelijke doelen (balans in vraag en aanbod wonen en kantoren, metropoolvorming, binnenstedelijk bouwen) en bereikbaarheidsdoelen (in- en externe bereikbaarheid).

- *MIRT-onderzoek (inter)nationale connectiviteit Zuidelijke Randstad.*

Betreft vergelijking van de (inter)nationale bereikbaarheid van het metropolitaan stedelijk gebied in de Zuidelijke Randstad met concurrerende regio's in Europa, om met de resultaten een gezamenlijke (rijk en regio) ambitie te bepalen voor de (inter)nationale bereikbaarheid.

- *MIRT-onderzoeken voor de goederencorridors "Rotterdam via Noord Brabant en Noord Limburg naar Duitsland" en "Rotterdam via Arnhem en Nijmegen naar Duitsland".*

Via dit onderzoek worden de kansen en belemmeringen voor het optimaliseren van deze multimodale corridors in kaart gebracht. Aandachtsgebieden zijn: beter benutting bestaande capaciteit en prioritering multimodale knooppunten.

- *EU-studie North Sea – Mediterranean.*

De studie moet de basis vormen voor een strategische benadering van de corridor als onderdeel van het Trans-Europese Netwerk Transport (TEN-T) en voor uitvoeringsplannen. In het BO-MIRT wordt de afspraak gemaakt dat de decentrale overheden bij de EU-studie zal worden betrokken.

- *(Vervolg-)studie A15 Papendrecht – Gorinchem.*

Rijkswaterstaat en de regio (Drechtsteden en Provincie) werken het recente gemeentelijk onderzoek naar de mogelijke Quick wins op de A15 verder uit. Provinciaal doel is dat de studie gericht is op maatregelen welke op korte termijn zijn te realiseren, vanwege doorstroming op de achterlandverbinding en de nu ervaren problemen op het onderliggend wegennetwerk.

### **(Boven)regionaal wegverkeer**

Het op orde brengen van de doorstroomsnelheden op de provinciale wegen wordt onderdeel van verkenningen, die integraal over de verschillende vervoerswijzen en relevante beleidsthema's worden opgezet met als sectoraal doel een toekomstvast en betrouwbaar mobiliteitsnet te realiseren. De eerste gebiedsstudie in dit kader is de Westlandstudie. Afhankelijk van de prioriteit van de problematiek kunnen over het geheel van Zuid-Holland dergelijke gebiedsstudies plaatsvinden, die moeten leiden tot een pakket van maatregelen waarmee een op langere termijn gegarandeerde doorstroomsnelheid op de provinciale wegen. Het gebied rond Krimpen en Capelle en de Brienoord- en Algeracorridor is een gebied dat aandacht verdient. Van belang is om daarbij te verkennen of door andere maatregelen (bijvoorbeeld spitsmijden) nieuwe infrastructuur kan worden bespaard. Ook de Bereikbaarheidsverkenning Deltapoort/Drechtsteden zal gericht zijn op het voorkomen van toekomstige knelpunten.

Voor de bereikbaarheid van het Groene Hart en de Delta is de auto onmisbaar. Wezenlijke uitbreidingen van het (boven)regionaal wegennet zijn daar echter niet tot nauwelijks aan de orde in de toekomst. Knelpunten kunnen naar verwachting met (boven)lokale maatregelen worden opgelost. In beginsel staan vooral de (samenwerkende) gemeenten hiervoor aan de lat.

In samenwerking met het Rijk zal bekeken worden of een nieuw HWN/OWN aansluitingen programma moet worden opgepakt.

### **Concrete acties**

- Jaarlijks MIRT overleg waarbij onder meer de voortgang van de hiervoor beschreven zes MIRT onderzoeken aan de orde zal komen (jaarlijks in november).
- Gebiedsverkenningen: Westland (oplevering eind 2016).
- Bereikbaarheidsverkenning Deltapoort/ Drechtsteden (uitvoering 2014-2016).
- Onderzoek doen naar capaciteit op N470/N471/N209; deze wegen komen meer en meer onder druk te staan mede door de aanleg van de A13/A16 (oplevering 2015).
- Onderzoek noodzaak nieuwe HWN/OWN aansluitingen programma i.s.m. het Rijk (oplevering eind 2015).

### 2.3.2. Openbaar vervoer

<b>Operationeel doel</b>	Toekomstige knelpunten OV aanpakken
<b>Instrumenten mix</b>	MPI MIRT

De ambitie van de provincie en het programma Stedenbaan sluit naadloos aan op het in 2010 door het Rijk vastgestelde Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit programma heeft tot doel om ruimte op het spoor te creëren voor het groeiende personen- en goederenvervoer. Hoogfrequente Intercity's en Sprinters op de drukste spoorlijnen in Nederland vormen het speerpunt. De herroutering van het spoorgoederenvervoer is daarbij nodig om ruimte te creëren voor het personenvervoer. Vooral in de Willemspoortunnel en op het traject Rotterdam-Gouda. Daarnaast is de externe veiligheid ten gevolge van spoorgoederenvervoer in de Drechtsteden een belangrijk aandachtspunt van de provincie. De provincie streeft naar de realisatie van een spoorgoederenlijn richting België die de stedelijke centra mijdt (RoBel). Met dit pakket van maatregelen kan de trein de economische centra van Nederland bereikbaar houden.

In de Zuidelijke Randstad is het streven om minimaal zes Sprinters en zes Intercity's per uur per richting te laten rijden op de verbinding Leiden - Den Haag - Delft - Rotterdam – Dordrecht. Het programma PHS wordt in 2014 herijkt. Onze inzet blijft de uitvoering van de vastgestelde plannen voor Zuid-Holland.

Naast realisatie van PHS blijft de organisatie van en sturing op het spoornetwerk (bijvoorbeeld bij verstoringen, aanleg van nieuwe stations en het formuleren van nieuwe strategieën) een belangrijk aandachtspunt. In de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) van het ministerie van I&M zal dit worden uitgewerkt. Gezien de potentiële gevolgen voor decentrale spoorlijnen en voor de reizigers binnen heel Zuid-Holland zijn wij van mening dat wij actief moeten worden betrokken bij de totstandkoming van de LTSa.

#### **Concrete acties**

- Betrokkenheid lange Termijn Spooragenda (doorlopend).
- Onderzoek naar de mogelijke capaciteitsuitbreidingen op het spoor in samenwerking met Stedenbaan (doorlopend).

### 2.3.3. Topsectoren mainport en greenport multimodaal ontsloten

<b>Operationeel doel</b>	Versterking regionale bereikbaarheid greenports
<b>Instrumenten mix</b>	MIRT, i.s.m. bedrijfsleven en overheden versterken van logistiek netwerk tussen mainports en greenports (onderdeel adaptieve agenda). MPI, Subsidieregeling kwaliteitsnet goederenvervoer. Greenport Holland Overleg (GHO)

Het succes van de Nederlandse greenports drijft op export, maar staat wel onder druk. Door investeringen in kwaliteit, product- en procesinnovatie maar ook in logistiek kunnen nieuwe markten worden aangeboord en kan de sector haar positie van wereldmarktleider behouden. De nabijheid van de mainport Rotterdam blijkt hierin cruciaal. In het vervoer van versproducten neemt het gebruik van containers snel toe. De greenports zullen steeds meer gebruik maken van de grote logistieke mogelijkheden van de mainport Rotterdam voor vervoer van containers. Voor de greenports zet de provincie daarom, in samenwerking met bedrijfsleven en andere overheden, in op de versterking van het verbindend logistieke netwerk tussen greenports, mainport(s)en achterland.

Belangrijke opgave voor de greenport Westland/ Oostland en Barendrecht is het verbeteren van de interne ontsluitingsstructuur en integratie in het logistieke netwerk van de Rotterdamse haven. Hiermee wordt een belangrijke aanvulling gegeven op het (inter)nationale kernnet logistiek zoals

opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het kernnet bevat de voor het goederenvervoer belangrijkste achterlandverbindingen van de mainports, de brainport en greenports. Een aantal provinciale wegen, vaarwegen en railverbindingen vormt onderdeel van dit verbindende netwerk o.a. het 3 in 1 project, de Rijnlandroute, de N213, de Gouwe en enkele railverbindingen. Maatregelen op en aan deze infrastructuur ten behoeve van doorstroming van het goederenvervoer hebben prioriteit. De doorstroming van het vrachtverkeer kan worden geoptimaliseerd door bijvoorbeeld het installeren van tovergroen (vrachtauto's worden gedetecteerd en krijgen groen bij verkeerslichten), het mede gebruiken van busbanen, het aanpassen van rotondes en overige infrastructurele maatregelen. Ook is een aantal knooppunten in Zuid- Holland belangrijk voor het functioneren van het netwerk. Knooppunten als de agrologistieke handels- en transportcentra (Coolport Waal / Eemhaven, ABC Westland) moeten waar mogelijk functioneel en ruimtelijk worden versterkt.

#### **Concrete acties**

- Knooppunten als de agrologistieke handels en transportcentra in het kernnet moeten waar mogelijk functioneel en ruimtelijk worden versterkt.
- Ondersteuning van haalbaarheidsstudies voor nieuwe opstappunten multimodaal vervoer.
- Gebiedsverkenning Westland (oplevering eind 2016).

<b>Operationeel doel</b>	Stimuleren ontwikkeling inlandterminals
<b>Instrumenten mix</b>	Havenconvenant MPI inlandterminals Subsidie binnenhavens provincie Zuid-Holland Heineken Convenant Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

De provincie vindt duurzame en multimodale bereikbaarheid van de mainport en het realiseren van een netwerk van multimodale inlandterminals van belang. Naast het in samenwerking met het bedrijfsleven optimaliseren van het gebruik van bestaande binnenvaart terminals in Alphen aan de Rijn, Ridderkerk en Gorinchem werkt de provincie mee aan de realisatie van binnenvaart terminals in Alblasserdam en Hoek van Holland en worden de mogelijkheden van terminals in de omgeving van Delft, Dordrecht en Gouda onderzocht.

Ook de Havenvisie 2030 wijst de weg naar een toekomstbestendige mainport. Realisatie van de ambities van de havenvisie is alleen mogelijk door een gezamenlijke inzet van publieke en private partijen. Hiervoor is tussen de belangrijkste stakeholders het convenant uitvoering Havenvisie 2030 opgesteld. De provincie zoekt in samenwerking met het bedrijfsleven naar mogelijkheden om verse producten via de rail te laten vervoeren (greenrail). Voor de overslag van lading op het spoor zijn er in de Rotterdamse haven twee mogelijkheden: het CTT (Pernis) en het RAILSERVICE Centrum (Waal-Eemhaven). Wellicht dat terminals moeten worden verbeterd of dat er een terminal voor vers buiten de ruit moet worden ontwikkeld. Vanzelfsprekend ligt het initiatief bij het bedrijfsleven. De rol van de provincie is faciliterend.

#### **Concrete acties**

- In samenwerking met bedrijfsleven verduurzamen van het voor- en natransport van het Alpherium en het optimaliseren van de binnenvaartverbinding Alphen – Rotterdam (doorlopend).
- Onderzoeken mogelijkheden van binnenvaart terminals in omgeving Delft, Gouda en Dordrecht (oplevering eind 2016).
- Uitwerken greenrail concept (versvervoer via spoor) (oplevering eind 2016).

<b>Operationeel doel</b>	Verbeteren achterlandcorridors
<b>Instrumenten mix</b>	MIRT, TEN-T

Er zijn drie studies gestart met als doel de versterking van achterlandcorridors:

- MIRT onderzoek goederencorridor Rotterdam-Arnhem / Nijmegen-Duitsland.
- MIRT onderzoek goederencorridor Rotterdam- Brabant/Limburg/Duitsland.
- TEN-T corridor studie Northsea- Mediterraean.

De provincie participeert in genoemde studies en draagt zorg voor de koppeling met de logistiek van bedrijven die de infrastructuur (onderdeel internationaal logistiek kernnet SVIR) binnen de corridor gebruiken. Door een ruimtelijk economische benadering van de corridor kan het internationale kernnet structurerend werken waardoor de totale corridor kan worden versterkt. Naast genoemde studies is er ook een corridor studie Rotterdam Antwerpen noodzakelijk omdat in de TEN-T studie alleen spoor en water worden meegenomen. Problemen met betrekking tot de A15, de goederenspoorweg Rotterdam Antwerpen (ROBEL) en de aansluiting van de Betuwelijn in Duitsland zijn onderdeel van de studies.

**Concrete acties:**

Participeren in MIRT en TEN-T corridorstudies.

<b>Operationeel doel</b>	Optimaliseren logistiek
<b>Instrumenten mix</b>	EFRO Economische agenda voor de Zuidvleugel Dinalog MIRT Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Voor een optimaal en duurzaam gebruik van het logistiek kernnet is het noodzakelijk dat de infrastructuur op orde is, maar ook dat het gebruik ervan zo duurzaam en efficiënt als mogelijk is. Voor het optimaliseren van de infrastructuur ligt het primaat bij de overheden. Voor het optimaliseren van het gebruik van het infranetwerk ligt de verantwoordelijkheid vanzelfsprekend bij het bedrijfsleven. In de meeste gevallen is hiervoor samenwerking tussen bedrijven noodzakelijk. Middels het initiëren/ faciliteren van samenwerkingsprojecten wil de provincie vraag en aanbod zo goed als mogelijk laten aansluiten. In dit kader kan het Fresh Corridorproject worden genoemd. De grote groente en fruit handelspartijen van de greenports in Zuid-Holland werken hierin samen om meer gebruik te maken van de faciliteiten van de mainport en de binnenvaart. Greenrail is een ander voorbeeld waar sierteeltpartijen samenwerken om continentaal vervoer van sierteeltproducten uit Zuid-Holland via het spoor mogelijk te maken.

**Concrete acties**

- Start Fresh Corridor II in EFRO kader.
- Meewerken MIRT onderzoeken.
- Realisatie LNG vulpunten voor de binnenvaart.

### 2.3.4. Integratie van netwerken

<b>Operationeel doel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voertuigverliesuren bij kruisingen met vaarwegen beperken.</li> <li>• overstap tussen wegverkeer en openbaar vervoer verbeteren.</li> <li>• afstemming tussen hoofd rail (NS concessie) en decentraal openbaar vervoer verbeteren.</li> </ul>
<b>Instrumentenmix</b>	MPI 2014 t/m 2028 (10 miljoen euro beschikbaar voor verbeteren vaarwegkruisingen) Uitvoeringsprogramma Fiets 2012-2016 (middelen op projectniveau zijn opgenomen in het MPI 2014 t/m 2028)

Voor het efficiënt functioneren van het mobiliteitssysteem is essentieel dat netwerken (auto, OV, fiets, vaarweg) uitstekend onderling worden gekoppeld. Op strategische plekken zijn doelgerichte maatregelen nodig om de overstap en overslag van het ene naar het andere vervoermiddel zo



optimaal mogelijk te maken. Daar waar systemen elkaar in de weg zitten zal nader onderzocht worden hoe hier in de toekomst structurele verbeteringen in aangebracht kunnen worden. In de betreffende paragrafen over netwerken in hoofdstuk 2 is al de nodige aandacht besteed aan deze afstemmingsthema's. In deze paragraaf worden enkele prioritaire thema's nader uitgewerkt.

#### ***Brugopeningen (afstemming weg en vaarweg)***

Op de voor de binnenvaart belangrijke vaarwegtrajecten in Zuid-Holland wordt er naar gestreefd om de hinder voor het vaarweg kruisende wegverkeer zo gering als mogelijk te laten zijn. Het hoofddoel is om de voertuigverliesuren op het autonetwerk te beperken. Dit heeft doorgaans op meer modaliteiten een positief effect aangezien ook fiets en OV gebruik maken van dit netwerk.

Iedere brugopening maakt dat er een wachtrij ontstaat voor de brug. Afhankelijk van de verkeerskundige inrichting van de weg rondom de brug maakt dat de ontstane wachtrij snel of langzaam oplost en of het verkeersbeeld zich kan herstellen voordat een nieuwe brugopening wordt gegeven. Maatregelen die getroffen kunnen worden om de netwerkcapaciteit zo optimaal mogelijk te kunnen benutten;

- Herverdelen van verkeersstromen rondom de brug (DVM weg/water).
- Opstelruimte nabij brug vergroten.
- Kruispunten in de nabijheid van de brug aanpassen om capaciteit te vergroten.
- Aanpassing aan brug zelf (hoger maken, minder openingen).

Gestart wordt met een onderzoek naar de situatie bij 14 bruggen. Daarnaast wordt specifiek voor de Gouwe gekeken naar de verkeerskundige afwikkeling rond deze belangrijke vaarweg en wordt gezocht mogelijkheden om voertuigverliesuren op de weg te beperken. Dat zal een beeld opleveren van welke bruggen over de Gouwe in de toekomst vervangen kunnen worden door een hoogwaardige verbinding (aquaduct) en welke bruggen gesaneerd kunnen worden.

#### ***Park+Ride (afstemming OV en weg)***

Speciale aandacht is nodig voor de zogenaamde herkomst-transferia. Hier krijgt de automobilist zo vroeg mogelijk tijdens de rit de keuze om over te stappen op een ander vervoermiddel. Herkomsttransferia kunnen ook een rol vervullen voor OV in het landelijk gebied in situaties waarbij lijnen worden gestrekt en er naar andere vormen van vortransport van hoogwaardig openbaar vervoerlijnen wordt gekeken. Dit wordt een integraal onderdeel van de aanpak van R-net haltes en stations. Samen met de regio's zal de provincie de komende jaren bekijken worden of uitbreidingen en aanvullingen van transferiumvoorzieningen gewenst zijn. Het kan ook gaan om nieuwe voorzieningen zoals oplaadpunten voor e-bikes en e-cars, (gratis) wifi zodat 'online informatie' direct binnen bereik is voor de reiziger en gratis parkeerplekken voor deelauto's (zoals 'Greenwheels').

#### ***Structureel overleg met NS (afstemming hoofd rail met regionaal OV)***

Tussen de wensen van de verschillende regio's in Zuid Holland en de kwaliteit van het nationale spoornetwerk ontstaan regelmatig spanningen en verschil van inzicht. De internationale aansluiting van Den Haag op het internationale treinenet en de positie van Dordrecht als intercity station (met daarbij aansluiting op de MerwedeLingelijn) zijn daar voorbeelden van. Om een evenwichtige overlegstructuur te borgen wenst de provincie (in goed overleg met regionale partijen en andere provincies) dat in de nieuwe concessieteksten voor het hoofd railnet de volgende verbeteringen worden aangebracht:

- Meer zeggenschap voor decentrale overheden ten aanzien van de Vervoersconcessie Hoofdrailnet.
- Escalatiemechanisme, waarbij decentrale overheden een beroep kunnen doen op de concessieverlener (Rijk) bij verschil van opvatting met de concessiehouder.
- NS moet transparant worden in het verstrekken van vervoersgegevens.

De provincie zal in IPO-verband en met het OV-bureau Randstad deze verbeteringen bij het Ministerie van I&M (als concessieverlener van NS) bepleiten.

### **Ketenmobiliteit en stallingen (afstemming OV en fiets)**

Voor het uitvoeringsprogramma Fiets zal de behoefte aan stallingen en andere fietsvoorzieningen gerelateerd aan utilitaire routes nog nader worden onderzocht. Het gebruik van openbaar vervoer wordt sterk bepaald door de kwaliteit van het voor- en natransport. Ook de combinatie fiets – OV in het landelijk gebied (fiets als voortransport) zal onderwerp zijn van nadere verkenning. Op voorhand geldt hier, net als bij de interlokale fietsroutes, dat het vanuit het oogpunt van efficiënt beleid wenselijk om op de belangrijkste fiets+OV combinaties te focussen: de OV-stations en –haltes met de grootste omvang van fietsers in het voor- en natransport (en daarmee de grootste omvang van fietsparkeren).

#### **Concrete acties**

- Verkenning maatregelen om kruisingen weg- met vaarweg te verbeteren op de voor het goederenvervoer belangrijke vaarwegen in Zuid-Holland. In het MPI is hiervoor 10,1 mln. euro gereserveerd voor 14 te onderzoeken bruggen (realisatie vanaf 2014).
- Onderzoek of uitbreidingen en aanvullingen van transferiumvoorzieningen gewenst zijn. (oplevering eind 2016).
- Structureel overleg met NS over afstemming hoofd rail met regionaal OV (minstens 1 keer per jaar).
- Verkenning van de behoefte ketenmaatregelen voor de fiets in aansluiting op het efficiënter inrichten van het OV in landelijk gebied (paragraaf 3 – OV aanbod beter afstemmen op vraag) (oplevering eind 2016).

### **2.3.5. Kansen benutten door gebiedsverkenningen**

<b>Operationeel doel</b>	Kansen door gebiedsverkenningen maximaal benutten en afstemming met ander provinciaal beleid realiseren door programmamanagement
<b>Instrumentenmix</b>	Gebiedsverkenningen

Het MPI heeft een horizon tot 2028. Het is daarom van belang om nu al de koers wijziging in gang te zetten, die nodig is om beoogde doelen van 2030 te bereiken. Daarvoor wordt in dit programma de systematiek, zoals deze al bij het rijk bestaat, van planstudies en verkenningen geïntroduceerd. Studies moeten nu starten om over vijf à tien jaar tijdig concrete beleidsbeslissingen te kunnen nemen over nieuwe projecten en beleidsaanpassingen.

Het besluit om een gebiedsverkenning te starten vindt plaats op basis van politiek / bestuurlijke initiatieven van uiteenlopende aard. De meest voor de hand liggende initiatieven zijn:

- De opgave om bepaalde knelpunten, zowel ruimtelijke als mobiliteitsknelpunten, in een gebied weg te nemen.
- Ontwikkelingen in het gebied zoals krimp of achterblijvende economische ontwikkeling.
- Politiek/ bestuurlijke prioriteiten uit college-akkoord (IRP's bijvoorbeeld).

Gebiedsverkenningen leiden tot meer inzicht over het hele gebied: infrastructureel, ruimtelijk en ook economisch. Daarbij hoeft de provincie niet altijd de volgende stap uit te voeren. Hiermee wordt de samenhang met ruimte versterkt. Van elk gebied worden het kernvraagstuk, de maatschappelijke opgaven en strategie beschreven en vervolgens de projecten, studies, initiatieven, die daar bij horen.

#### **Concrete actie**

Gebiedsverkenningen worden de komende jaren gestart voor thema's of gebieden waar de maatschappelijke opgaven van de visie knellen met de feitelijke ontwikkelingen. Ook de eigen analyses van het gebied (bijvoorbeeld vastgelegd in een RVVP) zijn, voor zover het een regionale of bovenregionale component betreft, opgenomen in de analyse van de opgave.

### 3. Verbeteren balans mobiliteit en omgevingskwaliteit

#### 3.1. Energietransitie

<b>Operationeel doel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In lopende projecten worden standaard de kansen onderzocht op energiebesparing en de kansen voor energieopwekking.</li> <li>- De provincie zal zich inspannen om pilots met energie neutrale wegen te faciliteren. Dit wordt gekoppeld aan groot onderhoud.</li> <li>- Bij openbaar vervoer is de ambitie dat uiteindelijk na twee volledige concessieperioden (15 tot 20 jaar) alle OV-concessies vrij van fossiele brandstof zijn.</li> </ul>
<b>Instrumentenmix</b>	MPI (10 miljoen Euro voor infrastructuur) Aanbestedingsprocedure inrichten op bereiken van energiebesparing en koolstof reductie (CO <sub>2</sub> prestatieladder en EMVI indicatoren) OV concessies met gerichte marktconsultatie Kader: Aanscherping energiebeleid PZH (in voorbereiding)

Om de doelen van energietransitie te halen liggen bij de uitvoering van provinciaal verkeer- en vervoerbeleid veel kansen om te werken langs de *trias energetica*:

Waar mogelijk energie besparen

- Eigen energie verbruik PZH, openbare verlichting is grootste verbruiker
- Bij aanleg/ onderhoud infrastructuur

Ruimte bieden om duurzame energie op te wekken

- De mogelijkheden/ ruimte benutten en faciliteren

Gebruik duurzame energie stimuleren via aanbesteding/ concessies

- Alle bussen rijden op duurzame energie binnen twee concessieperioden
- Op termijn streven naar energie neutrale weg

De provincie heeft vanuit energiebeleid en economie al keuzes gemaakt. Het gaat om aanjagen en kansen creëren. Voor mobiliteit gaat het om het verbinden, verbreden en versnellen van de bestaande initiatieven op plaatsen waar zij rol en positie heeft. Zowel het Planbureau voor de Leefomgeving als TNO benadrukken dat innovatie nodig is om energietransitie van de grond te krijgen. Toepassing van nieuwe technologie in bussen bijvoorbeeld draagt bij aan versnelling van de transitie naar duurzame mobiliteit in brede zin. Daarmee levert een publieke investering in innovatie ook maatschappelijk rendement op. De provincie zal daar waar mogelijk meewerken aan kennisdeling. Er zijn in de provincie genoeg partijen (kennisinstituten, innovatieve bedrijven/ondernemers, gemeenten) die betrokken kunnen worden bij deze aanpak. Bij vernieuwing en innovatie moet er uitzicht zijn op opschaling en marktintroductie. Daarom is het van belang om bij de uitwerking verbindingen met lokale economie en regionale initiatieven te leggen (opwekken/ opslag/ distributie). Dat is ook nodig omdat er maar beperkt budget is. Duurzaamheidseisen spelen inmiddels standaard een rol bij aanbestedingen. Daarbij wordt gekeken naar alle kosten van het project in de gehele levenscyclus. Kosten voor energietransitie moeten zich (maatschappelijk) op termijn wel terug verdienen. Pilots hoeven zichzelf niet direct terug te verdienen als dit tot breed ingevoerde innovaties als baten leidt.

De provincie gaat energietransitie structureel als uitgangspunt meenemen bij het verlenen van concessies in het openbaar vervoer. Het gaat daarbij om het samenspel tussen de ontwikkelfunctie van de vervoerder en de sturing op hoofdlijnen door de provincie. De provincie kan bij het verlenen van de concessie een ontwikkelbudget ter beschikking stellen, en geeft daarbij een eindbeeld waarbij energietransitie ook daadwerkelijk wordt bereikt. Om de energietransitie ook financieel mogelijk te maken, zal de provincie bij de start van een nieuwe concessie geen volledig nieuwe busvloot voorschrijven. Het wordt mogelijk gemaakt om gefaseerd over te stappen op nieuw materieel om zo

Ontwerp Programma Mobiliteit

voorgenomen besluit GS ten behoeve van Statencommissievergadering 18 december 2013

de stap naar verduurzaming van de busvloot te stimuleren en de langere levensduur van bussen te bevorderen. De ambitie is dat na twee volledige concessieperioden (15 tot 20 jaar) alle volgende concessies het gebruik van fossiele brandstoffen uitsluiten. Bij de concessie voor HWGO wordt als eerste in een marktconsultatie de mogelijkheden voor de inzet van koolstof arme bussen binnen twee concessieperiodes verkend. In Leiden wordt de mogelijkheid van pilots met innovatieve bustechniek in relatie tot energietransitie verkend, onder meer bij de opzet van de ontsluiting van het Biosciencepark.

Beheer en onderhoud (B&O) is bij uitstek geschikt om ambities op het gebied van energietransitie en innovatie concreet te maken. De ambitie van de provincie is om voorloper te zijn op energiebesparing bij uitvoering van groot onderhoud en bij het energiezuinig maken van provinciale wegen tijdens het reguliere gebruik. De provincie voert hiervoor een pilot uit bij een al gepland groot onderhoudsproject. Naast de focus op de provinciale wegen is er ook een stimulans om incidentele projecten te faciliteren met een innovatief karakter. Daarbij wordt samenwerking gezocht met kennisinstellingen in de provincie zoals TU-Delft en TNO-Bouw. Voor energietransitie bij infrastructuur is in het MPI €10 miljoen gereserveerd, met als achterliggende gedachte dat deze investering zichzelf terugverdient door lagere beheerlasten in de toekomst.

**Concrete acties:**

- Energiebesparing en omschakeling naar toepassing duurzame energie zoveel als mogelijk meenemen als criterium bij aanbesteding van infrastructuur (doorlopend).
- Marktconsultatie HWGO (oplevering 2014) als opmaat naar gebruik van 100% hernieuwbare energie in alle OV concessies.
- Project duurzame weg om bij planmatig groot onderhoud kansen voor energietransitie te benutten (doorlopend).

### 3.2. Verkeersveiligheid

<b>Operationeel doel</b>	Bij planmatig onderhoud wordt per wegtraject de score duurzaam veilig ingerichte weg verbeterd. Een zo groot mogelijk deel van de Zuid Hollandse bevolking moet worden bereikt met de programma's voor permanente verkeerseducatie.
<b>Instrumentenmix</b>	
Financieel:	BDU, MPI (Duurzaam veilig maken provinciale wegen)
Juridisch:	- Uitvoeringsregeling BDU Zuid-Holland (vastgesteld door GS) - Wegenverordening (vastgesteld door PS)
Proces:	ROV advisering, communicatieactiviteiten, campagnes, inhoudelijke ondersteuning bij initiatieven van anderen. Adviezen aan gemeenten Trajectaanpak wegen
Kaders:	Bestuursakkoord ROV Zuid-Holland met Haaglanden en stadsregio Rotterdam (vastgesteld door GS) Provinciaal Meerjarenplan verkeersveiligheid 2011-2020

De organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland kent een structuur waarin Rijk, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties ieder een rol hebben. Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2008-2020 en de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid werken de overheden samen om het hoofddoel te bereiken, namelijk:

*“een permanente verbetering van de verkeersveiligheid die ten goede komt aan alle verkeersdeelnemers, maar speciaal ook aan de kwetsbare deelnemers”.*

De uitgangspunten om dit hoofddoel te bereiken zijn samengevat in het landelijk afgesproken beleidskader Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is erop gericht menselijke fouten en overtredingen minder gemakkelijk op te laten treden en toch optredende consequenties ervan op te vangen. Allereerst dient de omgeving, zoals de weg en het voertuig, aan te sluiten bij wat de mens kan en dient deze ondersteuning en bescherming te bieden. Daarnaast moet de mens door middel van voorlichting en educatie goed zijn voorbereid op de verkeerstaak en uiteindelijk zal gecontroleerd moeten worden of hij zich veilig gedraagt.

De provincie vertaalt de landelijke doelstellingen ten aanzien van het aantal verkeersdoden en – gewonden in het Provinciaal Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2011-2020. De provincie wil, in samenwerking met de regionale en lokale verkeersbeheerders, in 2020 zorgen voor een reductie van 45% van de verkeersdoden en 34% van ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002. Zowel het aantal verkeersdoden als het aantal ziekenhuisgewonden vertoont momenteel geen dalende lijn meer zoals de afgelopen jaren nog wel het geval was. De provincie zal zich blijven inspannen om haar wegen optimaal Duurzaam Veilig in te richten. De provincie voert als wegbeheerder een systematische, trajectgewijze aanpak uit waarbij verkeersveiligheid op provinciale wegen één van de aandachtspunten is, naast doorstroming en omgevingskwaliteit. Iedere zes jaar worden de wegen geanalyseerd met het systeem Ranking The Roads, waarbij aan de hand van een set criteria wordt gezien of een weg duurzaam veilig is. Daarnaast worden wegbelevingsonderzoeken gehouden onder verschillende soorten weggebruikers (automobilisten, fietsers, motorrijders, vrachtwagenchauffeurs en bestuurders van landbouwvoertuigen) om aandachtspunten van de weginrichting naar voren te krijgen. Verder wordt gekeken waar geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Deze drie zaken geven onderbouwing voor de te treffen maatregelen in de trajectaanpak van het groot onderhoud van wegen.

Naast haar rol als wegbeheerder heeft de provincie de verantwoordelijkheid om samen met andere wegbeheerders een inspanning te plegen op de wijze waarop de weggebruiker omgaat met de verkeerstaak en hoe hierop wordt gecontroleerd. Voor de uitvoering van dit beleid zijn middelen toegevoegd aan de BDU van zowel provincie als van dat van de beide andere regievoerders binnen de provinciegrenzen (Stadsregio Rotterdam en stadsgewest Haaglanden). Deze verantwoordelijkheid delen ze met andere actoren en betreft gedragsbeïnvloeding. Deze verantwoordelijkheid is niet te vertalen in op voorhand te bepalen meetbare resultaten. De provincie kiest voor een inspanningsverplichting via een netwerkbenadering. Zij wordt hierin ondersteund door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid – Zuid-Holland, een samenwerking tussen de provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam. Ten behoeve van een hechtere samenwerking zijn per regio ambassadeurs benoemd die meer aandacht zullen geven aan de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeenten. De samenwerking in ROV verband zal na de opheffing van de Plusregio's worden geherformuleerd met de rechtsopvolger(s) van het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam.

De provincie stimuleert het werk van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid en de ambassadeurs verkeersveiligheid. Met behulp van verkeersveiligheidsprofielen wordt aan de regio's en gemeenten aangegeven welke thema's extra aandacht nodig hebben en waarop zij zich kunnen inzetten om dit te bereiken. Gezien de actuele ontwikkelingen in vooral het stagneren van de daling bij verkeersdoden en ziekenhuisgewonden zijn vier prioritaire thema's benoemd:

- 1) Verbetering van de veiligheid van fietsers.
- 2) Het terugdringen van het aantal enkelzijdige ongevallen (waar maar één verkeersdeelnemer bij betrokken is).
- 3) Verbetering van de veiligheid van de oudere verkeersdeelnemers.
- 4) Verbetering van de veiligheid van jonge beginnende bestuurders.

De provincie verleent subsidie voor een groot aantal activiteiten van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid en van gemeenten uit de Brede Doel Uitkering, en geeft opdracht aan het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland voor de uitvoering van bovenregionale activiteiten. Deze activiteiten betreffen campagnes, onderzoek en monitoring, afstemming maatschappelijke partners, pilots, en de uitvoering van de programma's SCHOOLopSEEF en Totally Traffic gericht op de schoolgaande jeugd. Daarbij wordt nauw

samengewerkt met stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam die voor hun gebied regievoerder verkeersveiligheid zijn.

De regio's zullen nieuwe regionale meerjarenplannen (2014 – 2016) maken en de provincie verzorgt een actualisatie van de verkeersveiligheidsprofielen. Op basis van een jaarlijkse monitoring zal de provincie bepalen of de bijdrage aan de doelstelling wordt gehaald of dat er aanscherping nodig is.

**Concrete acties:**

- Voortzetting inrichting provinciale wegen conform concept Duurzaam Veilig (voortdurend, bij nieuwbouw en groot onderhoud)
- Vereenvoudiging subsidiestructuur regio (eerste kwartaal 2014).
- Herformuleren samenwerking in ROV met rechtsopvolgers Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam na opheffen Plusregio's (afhankelijk datum wetswijziging).

### 3.3. Leefbaarheid

<b>Operationeel doel</b>	- Geen blootgestelden boven de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. - terugdringen van het aantal gehinderden bij geluidknelpunten langs provinciale wegen.
<b>Instrumentenmix</b>	
Financieel:	Gelabelde rijksmiddelen (NSL) voor lucht, BDU (lucht), MPI (geluid)
Juridisch	- Wettelijke eisen geluid en lucht in projecten. - Subsidieregeling programmafianciering lokale luchtkwaliteitsmaatregelen Zuid-Holland (vastgesteld door GS)
Proces:	Oplossen geluidknelpunten is gekoppeld aan onderhoudsplanning
Kaders:	Aktieprogramma Luchtkwaliteit 2012 als uitwerking NSL (vastgesteld door GS) Uitvoeringsprogramma Milieu 2013-2017, vastgesteld door GS januari 2013

**Luchtkwaliteit**

Om de doelen ten aanzien van luchtkwaliteit te halen staat uitvoering van het Regionaal en Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (respectievelijk RSL en NSL) en het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit (PAL) centraal. Een op schema uitgevoerd NSL moet er voor zorgen dat er in 2015 geen blootgestelden boven de genoemde grenswaarden zijn. Er is voorzien in een jaarlijkse rapportage aan PS over de voortgang en monitoring van RSL/NSL.

De provincie coördineert de uitvoering van het NSL voor de regio's onder meer door te participeren in landelijk NSL overleg, verlening van subsidie aan regio's en gemeenten. Het NSL loopt tot oktober 2014 en wordt naar alle waarschijnlijkheid verlengd tot 1 januari 2017. De normen voor fijnstof - doelstelling van het NSL- zullen in oktober 2015 niet overal gehaald zijn is de inschatting. Een inspraakprocedure hiertoe is al opgestart door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast vindt uitvoering van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit zijn beslag door het uitvoeren van een twintigtal projecten die met name liggen op het gebied van duurzame mobiliteit. Deze projecten worden uitgevoerd samen met enkele Omgevingsdiensten. Een aantal voorbeelden zijn

- Uitvoering subsidieregeling Milieumaatregelen Binnenvaart Zuid-Holland.
- Verduurzaming Waterbusvloot, tussen Dordrecht en Rotterdam.
- Programma Vrachtvervoer & Luchtkwaliteit: het ombouwen van twee schepen op LNG als pilot (low end en high end) (gereed najaar 2014).
- Wegnemen van belemmeringen in een duurzame overslagfaciliteit, door verduurzamen overslagcontainers bij Stena Line.

### **Wegverkeersgeluid**

In het actieplan Geluid zijn wegvakken gedefinieerd waarvoor bekeken wordt of geluidsmaatregelen getroffen kunnen worden. Afhankelijk van de concrete situatie zullen passende geluidsmaatregelen worden uitgevoerd om de hinder van provinciale wegen terug te dringen. Hiervoor is 10 miljoen euro gereserveerd in het MPI 2014 t/m 2028. De DCMR heeft als opdracht om een adequate vaststelling van hogere grenswaarden langs provinciale en bepaalde rijksinfrastructuur voor te bereiden. Dit is een wettelijke taak van de provincie en gebeurt regelmatig op aanvraag van initiatiefnemers. Er zal inzet van de provincie worden geleverd in het programma *Samenwerken in de Uitvoering* van het nieuwe geluidbeleid (SWUNG 2). Ook zal de bij deze nieuwe wet behorende systematiek van geluidproductieplafonds worden uitgewerkt.

#### **Concrete acties**

- Na vaststelling zal het actieplan Geluid 2013-2018 worden uitgevoerd.
- Uitvoering Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

## **3.4. Inpassing infrastructuur**

<b>Operationeel doel</b>	Volwaardig en tijdig meenemen van ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuur
<b>Instrumentenmix</b>	Gebiedsprofielen Handboek wegontwerp

In relatie tot ruimtelijke kwaliteit is goede inpassing van infrastructuur van belang, waaronder ook zaken als vormgeving vallen. Er zijn daarbij twee soorten projecten te onderscheiden: infrastructurele aanpassingen in het kader van het periodiek planmatig groot onderhoud (waar breed wordt gekeken welke wensen er in het gebied liggen) en nieuwe aanleg.

Het is gewenst om inpassing en ontwerpaspecten explicieter aan de voorkant in het proces in projecten te waarborgen. Burgerparticipatie is hierbij van toenemend belang daarom zal in de toekomst bij de verschillende beslismomenten van een project aangegeven worden en hoe burgerparticipatie vorm kan krijgen.

#### **Concrete acties:**

- Algemene verbeteringen verankeren via het handboek ontwerpcriteria wegen en/of de CROW, die gebruikt worden bij de uitvraag (doorlopend).
- Projectindividuele verbeteringen doorvoeren door aansluiting te zoeken bij de gebiedsprofielen, waarin de uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit zijn opgenomen (doorlopend bij projecten).
- Om de ruimtelijke kwaliteit beter te verankeren kan bij individuele projecten tevens overwogen worden om, inpassingsaspecten op te nemen in de EMVI-criteria, zodat de ruimtelijke kwaliteit een aspect wordt in de beoordeling van de aanbiedingen (oplevering eind 2016).
- Aanpassing Regeling Grote Projecten zodat bij elk beslismoment moeten worden aangegeven of en hoe burgerparticipatie vorm krijgt.

## 3.5. Luchthavens

### 3.5.1. Rotterdam The Hague Airport

<b>Operationeel doel</b>	Het zakelijk profiel van de luchthaven is versterkt. In 2020 vliegt minimaal 50% van de passagiers naar een zakelijke bestemming.
<b>Instrumentenmix</b>	
Financieel:	Geen (Luchthaventerreinen zijn privaat gefinancierd)
Juridisch:	Geen (het Rijk is bevoegd gezag voor deze luchthaven)
Proces:	De provincie is voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport en daarmee verantwoordelijk voor het organiseren van de regionale inbreng rondom ontwikkelingen inzake de luchthaven.
Kader	Geen

De aanwezigheid van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport is een belangrijke vestigingsfactor voor internationale bedrijven. De luchthaven levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie. Om deze positie te behouden en te versterken heeft de luchthaven aangegeven te willen groeien. Ten behoeve hiervan zal onderzoek worden gedaan naar de effecten van diverse groeiscenario's, zowel als het gaat om de economische effecten als de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Ten aanzien van de geluidhinderproblematiek zal samen met de betrokken gemeenten het bestaande uitvoeringsplan Maatregelen Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport worden geactualiseerd. De provincie ondersteunt deze onderzoeken en zal op basis van de uitkomsten een standpunt innemen over mogelijke groei van de luchthaven.

Het vliegverkeer naar en van Rotterdam the Hague Airport geeft veiligheidsrisico's voor mensen die nabij de luchthaven wonen, werken of recreëren. Ruimtelijke plannen in de omgeving van de luchthaven vragen dan ook om een zorgvuldige afweging tussen het belang van het plan en het zogenaamde groepsrisico als gevolg van het vliegverkeer. Hiervoor zal de provincie de Beleidslijn groepsrisico vanwege luchtvaart in de omgeving van Rotterdam-The Hague Airport actualiseren, een actualisatie van het Interim-toetsingskader Rotterdam Airport, voor de aanvaardbaarheid van het groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkeling.

#### **Concrete acties:**

- Ondersteunen onderzoek en standpunt innemen ten aanzien van economische en leefbaarheidseffecten bij diverse groeiscenario's.
- Samen met de betrokken gemeenten actualiseren van uitvoeringsplan Maatregelen Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport (oplevering begin 2015).
- Actualisering Beleidslijn Groepsrisico Luchtvaart Rotterdam The Hague Airport (oplevering eind 2014).

### 3.5.2. Schiphol

<b>Operationeel doel</b>	In 2020 heeft Schiphol het groeipotentieel optimaal kunnen benutten tot een maximum van 510.000 vliegbewegingen per jaar, op basis van baanpreferent vliegen <sup>2</sup> . Daarbij is de toename van hinder door de groei van Schiphol grotendeels gecompenseerd door uitvoering van een uitgebreid pakket maatregelen. Het aantal ernstig geluidgehinderden blijft ruim onder de normen die zijn afgesproken
<b>Instrumentenmix</b>	
Financieel:	Geen (Luchthaventerreinen zijn privaat gefinancierd)
Juridisch:	Geen (het Rijk is bevoegd gezag voor deze luchthaven)
Proces:	De provincie neemt actief (bestuurlijk en ambtelijk) deel aan het overleg

<sup>2</sup> Op basis van het huidige gebruik van de luchthaven zal baanpreferent vliegen ertoe leiden dat Schiphol maximaal kan groeien naar 470.000 vliegbewegingen.



	rondom Schiphol en borgt daarin de Zuid-Hollandse belangen met betrekking tot ruimtelijk-economische ontwikkeling en hinderbeperking
Kader	Aldersakkoord 2008 en Aldersadvies 2013

De provincie hecht waarde aan de luchthaven Schiphol als belangrijke motor voor de economie in de Randstad. Tegelijkertijd vindt de provincie het van belang dat de toename van de hinder door groei zowel mogelijk wordt gecompenseerd. Hiervoor is een uitgebreid pakket aan hinder beperkende maatregelen vastgesteld. De afspraken rondom de groei van Schiphol zijn vastgelegd in het Aldersakkoord 2008 en Aldersadvies 2013. De provincie is betrokken partij bij de totstandkoming en uitvoering van deze afspraken en is dus actief betrokken bij de ontwikkeling van de luchthaven en de aanvliegeroutes. Daarnaast draagt de provincie waar nodig en mogelijk bij aan de landzijdige ontsluiting van de luchthaven.

**Concrete acties:**

- Betrokkenheid bij ontwikkeling Schiphol.
- Waar nodig meewerken aan verbetering landzijdige ontsluiting.

### 3.5.3. Kleine en recreatieve luchtvaart

<b>Operationeel doel</b>	Zuid-Holland biedt ruimte aan kleine en recreatieve luchtvaart maar gaat terughoudend om met nieuwe initiatieven voor commerciële en bedrijfsgebonden luchtvaart. Initiatieven op het gebied van luchtvaart met een maatschappelijk belang worden ondersteund. Het totale aantal vergunbare luchthavens blijft op een vergelijkbaar niveau als in 2013, te weten maximaal 22 luchthavens.
<b>Instrumentenmix</b>	
Financieel:	Geen (Luchthaventerreinen zijn <u>privaat gefinancierd</u> )
Juridisch:	- Wet Luchtvaart, - Beleidsregel landen en opstijgen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2013 (vastgesteld door GS) - Op te stellen beleidsregel Luchthavens Zuid-Holland
Proces:	Geen actief beleid voor openen/ sluiten/ verplaatsen luchthaventerreinen in Zuid-Holland
Kader	--

Als leidend uitgangspunt voor de uitvoering van beleid wordt gezocht naar de balans tussen het belang van de luchtvaart aan de ene kant en bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving aan de andere kant. Gelet op het diverse karakter van de genoemde vormen van luchtvaart gaat de provincie uit van maatwerk en zal per initiatief een nadere afweging worden gemaakt.

Voor de uitvoering van het beleid ten aanzien van kleine en recreatieve luchtvaart vormt de Wet Luchtvaart het kader. De provincie heeft daarbinnen de bevoegdheid om voor luchthaventerreinen luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen vast te stellen. Om te voorkomen dat per aanvraag telkens een ad hoc besluit moet worden gemaakt wordt overwogen om een nieuwe beleidsregel luchthavens Zuid-Holland te maken. De vigerende Luchthavenverordening is de basis voor het toezicht op en de handhaving van de vigerende regelingen en besluiten en kan dus niet worden ingetrokken.

**Recreatieve luchtvaart**

De recreatieve luchtvaart in Zuid-Holland staat onder druk. Diverse ruimteclaims (verstedelijking en natuurontwikkeling) maken dat locaties verdwenen zijn dan wel op korte termijn niet meer bruikbaar zijn voor recreatieve luchtvaart. Tegelijkertijd is de mogelijkheid om op recreatieve basis te kunnen vliegen een waardevolle toevoeging aan het recreatieve aanbod in Zuid-Holland. Daarom is het van belang dat, indien de provincie een ruimtelijk besluit neemt dat er toe leidt dat een bepaalde vorm van recreatieve luchtvaart moet verdwijnen, er gelijktijdig een definitief besluit wordt genomen over de toekomst van de gebruikers. Overigens staat de provincie geen nieuwe luchthavens toe voor

gemotoriseerde kleine luchtvaart. Deze vorm van luchtvaart wordt alleen toegelaten op Rotterdam The Hague Airport.

### ***Helikopterhavens***

De provincie gaat terughoudend om met nieuwe helikopterhavens. Aan een verdere uitbreiding van helihavens ten opzichte van de feitelijke en geplande situatie van 2013 wordt geen ruimte geboden. Daarmee continueert de provincie haar beleid zoals eerder is vastgelegd in Provinciale Structuurvisie uit 2010. Wel wordt ruimte geboden voor nieuwe helikopterhavens voor hulpdiensten.

### ***Onbemande luchtvaartuigen***

Er is in toenemende mate sprake van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen. Het gaat om luchtvaartuigen die diverse doelen dienen. Onbemande luchtvaartuigen worden vooral ingezet ten behoeve van:

- Inspectie- en opsporingsactiviteiten (infrastructuur, recherche, etc.)
- Bescherming van de openbare orde en veiligheid (bijvoorbeeld bij grote evenementen en calamiteiten).
- Mediadoeleinden (verslaglegging grote evenementen)

De provincie biedt zoveel als mogelijk ruimte voor het landen en opstijgen van onbemande luchtvaartuigen met een dergelijk maatschappelijk belang. Terughoudend wordt omgegaan met het toelaten van vluchten van onbemande luchtvaartuigen met een commercieel karakter. Om sturing te kunnen geven aan deze vorm van luchtvaart zal de Beleidsregel Landen en Opstijgen op terreinen anders dan luchtvaartterreinen worden aangepast.

### ***Concrete acties***

- Aanpassen Beleidsregel Landen en Opstijgen op terreinen anders dan luchtvaartterreinen ten behoeve van onbemande luchtvaartuigen (oplevering medio 2014).

## 4. OV aanbod beter aansluiten op maatschappelijke vraag

<b>Operationeel doel</b>	Goede afstemming van vraag en aanbod in het openbaar vervoer, teneinde een goede balans te vinden tussen de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de dienstverlening.
<b>Instrumentenmix</b>	BDU Concessies Tariefbeleid

Een belangrijk instrument van de provincie is de OV concessie. Met dit instrument kan de provincie een bijdrage leveren op een groot deel van de beleidsdoelstellingen, zowel het verbeteren van de keten (eisen opnemen over kwaliteit van de keten), aanbod en vraag (voorschriften over reisinformatie), kosteneffectiviteit (sturen op efficiënte inzet middelen) en samenhang (afstemming tussen verschillende OV concessies).

De volgende concessies worden door de provincie beheerd:

<b>Concessie/ Vervoercontract</b>	<b>looptijd</b>	<b>Vervoerbedrijf</b>
Hoeksche Waard- Goeree Overflakkee (HWGO)	Tot december 2015	Arriva
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst MerwedeLingelijn	Tot december 2018	Arriva
Zuid-Holland Noord	Tot december 2020 (+2)	Arriva
Treindienst Alphen-Gouda	Tot december 2016	NS
OV over water Rotterdam - Drechtsteden	Tot december 2021	Aquabus

De huidige financiering van het regionale openbaar vervoer leidt meer en meer tot een structurele onbalans tussen overheidsbijdragen die onder druk staan en de (meerjarig vastgelegde) financiële verplichtingen die alsmaar stijgen. Zo wordt de jaarlijkse rijksbijdrage via de BDU niet meer vanzelfsprekend geïndexeerd. Daarnaast zou effectuering van het huidige kabinetsvoornemen om de OV-studentenkaart af te schaffen, leiden tot een opbrengstendaling van ruim 20%. Aangezien de kosten voor de exploitatie van het openbaar vervoer blijven stijgen, is een structureel oplopend dekkingstekort voor het regionaal openbaar vervoer niet ondenkbaar.

### ***Dunbevolkte gebieden***

De provincie wil bezien hoe in Zuid-Holland het OV in dun bevolkte gebieden beter kan aansluiten op de vraag, hoe de reiziger voor hetzelfde geld een beter product kan krijgen en hoe het OV efficiënter kan worden ingericht. Dit impliceert een andere manier van denken. Traditioneel wordt bij openbaar vervoer beleid gedacht in lijnvoering en frequentie. Bij het huidige openbaar vervoeraanbod wordt immers nog geen onderscheid gemaakt naar verschillende doelgroepen, waardoor het niet optimaal aansluit bij de behoefte van de potentiële klanten en reizigers.

Via specifieke gebiedsuitwerkingen zal in beeld gebracht worden op welke wijze de verschillende elementen op elkaar aangesloten kunnen worden. Essentieel daarbij is een samenhangende benadering, waarbij concessieverlener, gemeenten, reizigersorganisaties, vervoerders, CVV-stichtingen, buurtbusverenigingen, scholen en andere betrokken organisaties gezamenlijk vorm geven aan een integrale invulling van een basisvoorziening openbaar vervoer. Hierbij kan ook aangesloten worden bij maatschappelijke initiatieven die in dit kader ontwikkeld worden. Ook de relatie met de fiets en de mogelijkheden die de e-bike met zich meebrengt worden hierbij betrokken. Daarmee kunnen we ook in de landelijke gebieden zo goed mogelijk invulling geven aan onze ambitie gericht op toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen.

Gezocht wordt naar de mogelijkheden om alle overheids- en particuliere initiatieven (taxiservice van zorginstelling, buurtbussen, bedrijvenvervoer) in het landelijk gebied samen te brengen in een systeem. Het is goed om eerst gezamenlijk de kansen te verkennen, en daarna pas de organisatie, taken en bevoegdheden aan de orde te stellen. Op voorhand heeft de provincie geen voorkeur voor het samenbrengen van verschillende, huidige systemen binnen de provinciale concessies of het financieren van de sociale functie in het openbaar vervoer door middel van subsidies. De provinciale voorwaarden hierbij zijn dat de reiziger optimaal bediend moet worden en dat de juridische en financiële relatie daarvan een afgeleide is. Cruciale succesfactoren hierbij vormen de transparantie en de beschikbaarheid van reizigersinformatie. Geborgd moet worden dat reizigers eenduidig informatie kunnen inwinnen over hun reismogelijkheden.

Eind 2015 start de nieuwe concessie Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee (HWGO). In de voorbereiding van de aanbesteding van deze concessie worden vernieuwende stappen in de vorm van een gebiedsuitwerking gezet. Zo wordt naast een brede marktconsultatie een inventarisatie gemaakt van de OV en de doelgroepen stromen in het gebied. Het biedt de mogelijkheid om inzichtelijk te krijgen hoe we OV en doelgroepenvervoer zouden kunnen integreren. Deze verkenning kan daarmee belangrijke input leveren voor vervolgebied ten aanzien van het OV in landelijke gebieden. De ervaringen met de HWGO-concessie zullen ook worden gebruikt om voor lopende concessies dit soort mogelijkheden te verkennen. Hierover gaan we in gesprek met vervoerder en gemeenten.

#### ***Actualisering provinciaal tarievenbeleid en afstemming Zuidelijke Randstad***

Om eenduidigheid te verkrijgen in de tarieven is het van belang om te komen tot een landelijke niet-vrijblijvende menukaart met verschillende producten die in de regio's kunnen worden ingezet. De ambitie is daarbij een landelijk uniform tarievenkader met meer eenduidige uitgangspunten en (een beperkt aantal) productformules.

De provincie werkt samen met de Stadsregio Rotterdam en Haaglanden aan een nieuw tariefassortiment voor frequente reizigers in de Zuidelijke Randstad. Onze inzet is dat deze zogenaamde Zuidvleugelproducten zullen geldig zijn bij alle vervoerders in het vervoersgebied van Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en Haaglanden. Deze producten zullen naar verwachting uiterlijk eind 2014 kunnen worden geïntroduceerd.

Deze Zuidvleugelproducten worden ontwikkeld binnen de kaders van de ontwikkeling van de landelijke visie en beogen daarmee een tussenstap te zijn op weg naar landelijke productformules. De ambitie van de provincie daarbij is om afspraken te maken om te komen tot tarieven met een grondslag die niet alleen gebaseerd is op gereisde kilometers, maar die een eerlijkere kostentoedeling mogelijk maakt (bijvoorbeeld door het toepassen van een gebiedsgrondslag of een aflopend kilometertarief).

Aansluitend op de beschreven ontwikkelingen zal de provincie naar verwachting in de tweede helft van 2014 het eigen tarievenbeleid actualiseren. Hierbij wordt de informatie betrokken die voortkomt uit de lopende monitoring van het reisgedrag, het huidige gebruik van het tariefassortiment en de resultaten en inzichten m.b.t. de ontwikkeling van de Zuidvleugelproducten. Het tarievenbeleid en de OV-chipkaart dienen bij te dragen aan de levensvatbaarheid van het streekvervoer en aan een goede afstemming van de verschillende vervoerssystemen van openbaar-, collectief- en doelgroepenvervoer. Het optimaliseren van de grondslag voor de OV-tarieven, kan een positieve bijdrage leveren aan de prijsstelling in het streekvervoer.

#### ***Openbaar vervoer over water***

Zuid-Holland is de meest waterrijke provincie van Nederland en faciliteert sinds 1999 het door reizigers hoogwaardige openbaar vervoer over water netwerk (POW) op de congestiegevoelige corridor Drechtsteden-Rotterdam. Dit netwerk -beter bekend als de Waterbus- biedt aan zowel forenzen, scholieren, dagrecreanten en toeristen een serieus reisalternatief. In 2009 is na Europese aanbesteding voor twaalf jaar een vervoerovereenkomst aangegaan met een exploitant. De provincie

streeft naar continuering van dit vervoer. Verhoging van de kostendekkingsgraad is hierbij een randvoorwaarde.

- POW heeft alleen kans in verstedelijkte gebieden met brede rivieren om met aanvaardbare kosten te worden geëxploiteerd. POW zal daarom beperkt blijven tot de grote wateren binnen de Zuidvleugel (Beneden Merwede, Noord, Oude Maas, Nieuwe Waterweg, Hollandse IJssel, Lek, Dordtse Kil, Spui en het Haringvliet)
- Belangrijk punt voor het welslagen van personenvervoer over water is de integratie van de haltes in de omgeving en de aantrekkelijkheid van de pontons.

Ook in de Stadsregio Rotterdam en in de omgeving van Gorinchem zijn enkele initiatieven van personenvervoer over water gestart. Samen met vervoerders en betrokken regio's blijft de provincie werken aan verdere optimalisatie van bestaande verbindingen over water. Succesfactor daarbij is nauwe samenhang van POW-projecten met ruimtelijke, economische en toeristische ontwikkelingen.

Voor de nabije toekomst onderzoeken GS of de bestaande POW-verbinding tussen de Drechtsteden en Rotterdam kan worden geïntensiveerd door middel van een sneldienst. Daarnaast wordt onderzocht of verduurzaming van de Waterbusvloot kan bijdragen aan de verdere reductie van fijn- en stikstof. In 2014 besluit over pilot sneldienst Waterbus Drechtsteden-Rotterdam.



**Concrete actie:**

- Nota van Uitgangspunten door PS vastgesteld voor aanbesteding concessie HWGO op basis van onderzoek naar mogelijkheden integratie openbaar vervoer met doelgroepenvervoer (2014)
- Introductie Zuidelijke Randstadproducten t.a.v. tarieven OV (2014)
- Besluit pilot sneldienst Waterbus Drechtsteden-Rotterdam (2014).