

## PROGRAMMA RUIMTELIJKE AGENDA

### 4.2 Onderdeel Verkeer en Vervoer

#### Doelstelling

##### *Maatschappelijke doelstelling*

Het optimaliseren van de mobiliteit in en de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

##### *Doelstelling Holland Rijnland*

Het programma verkeer en vervoer van Holland Rijnland heeft tot doel een gemeenschappelijk regionaal verkeers- en vervoersbeleid te ontwerpen en de uitvoering ervan te waarborgen. Dit beleid is gericht op het:

- optimaliseren van de bereikbaarheid door middel van openbaar vervoer, fiets en auto;
- verminderen van het totale aantal verkeersslachtoffers met 25% tot 2010.
- het bevorderen van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen:

Bij de uitvoering van maatregelen wordt milieubelasting en aantasting van landschappelijke waarden, als gevolg van aanleg of uitbreiding van infrastructuur, zoveel mogelijk voorkomen.

#### Algemeen

Verkeer en vervoersbewegingen storen zich niet aan gemeentegrenzen, de meeste reizigers leggen een afstand tussen de 5 en 30 kilometer per verplaatsing af en passeren daarmee automatisch één of meerdere gemeentegrenzen. Samenwerking tussen gemeenten is daarom een essentiële voorwaarde om de bereikbaarheid te verbeteren. De samenwerking in Holland Rijnland heeft op de volgende vlakken toegevoegde waarde:

- door een op elkaar afgestemd maatregelenpakket en investeringsstrategie worden sneller de inhoudelijke doelstellingen bereikt; het beleid is effectiever;
- gezamenlijk kun je de middelen efficiënter benutten, bijvoorbeeld voor wat betreft de inhuur van personeel voor verkeerseducatie;
- door kennisuitwisseling en informatieoverdracht wordt de basis voor het beleid van de gemeenten versterkt (bijv. regionale verkeer- en milieukaart);
- middelen en de wettelijke kaders voor verkeer en vervoer zijn grotendeels afkomstig van rijk en/of provincie. Samenwerkende gemeenten staan sterker bij provincie en het rijk in de lobby voor extra geld voor maatregelen of wetgeving;

Tot het takenpakket van Holland Rijnland behoort dan ook het behartigen van belangen en lobbyen bij hogere overheden, het voorbereiden en uitwerken van ambtelijke en bestuurlijke overleggen (zoals AAG's en portefeuillehoudersoverleggen voor verkeer en vervoer), het beantwoorden van bestuurlijke vragen en de vertegenwoordiging van Holland Rijnland in diverse overleggen (zoals het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad, Rijn-Gouwelijn en Stedenbaan) en het verbreden van de financiële basis om verkeer- en vervoerprojecten te realiseren.

#### Deelprogramma's

Op basis van de doelstelling zijn de volgende deelprogramma's voor verkeer en vervoer geformuleerd:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid

## Resultaten 2008

De belangrijkste resultaten kunnen als volgt worden weergegeven

- In 2007 is een uitvoeringsprogramma van het Regionale Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) opgesteld waarin afspraken zijn vastgelegd over de planning, financiering en realisatie van verkeer- en vervoermaatregelen voor de korte (2008-2010) en middellange termijn (t/m 2015). Dit uitvoeringsprogramma is een bouwsteen voor de regionale structuurvisie waarmee de afstemming met de andere beleidsvelden wordt geborgd. Het uitvoeringsprogramma is in maart 2008 door het Algemeen Bestuur vastgesteld. Jaarlijks zal uitgebreid verslag worden gedaan van de stand van zaken van de projecten aan het portefeuillehoudersoverleg V&V op basis van de projectformulieren. Deze verslaglegging komt in grote lijnen overeen met de zogenaamde stoplichtennotitie met stand van zaken van (middel)grote projecten wat in elk pho V&V aan de orde wordt gesteld. In het jaar volgend op de gemeenteraadsverkiezingen vindt een volledige actualisatie van het UP RVVP plaats. Hierbij wordt rekening gehouden met nieuw beleid wat in de collegeprogramma's staat opgenomen.
- In 2008 heeft Holland Rijnland de voortgang van twee grote infrastructuurprojecten gestimuleerd en bewaakt, te weten de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn (west). Belangrijkste taken daarbij waren om de regionale eenheid te bewaken en bij hogere overheden te lobbyen. In het meerjaren investeringsprogramma van de provincie zijn voor de twee projecten middelen gereserveerd (ca. € 180 mln.). Daarnaast zijn de projecten opgenomen in het MIRT en het Randstad Urgent contract (zie programma Ruimte). (Meer over de Rijnlandroute en RijnGouwelijn onder het deelprogramma Bereikbaarheid).
- Daarnaast is het project Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG) in 2008 verder uitgewerkt. Holland Rijnland heeft zeer actief geparticipeerd in de studie naar de bereikbaarheidsproblematiek in het gebied Haarlemmermeer / Duin-en Bollenstreek. Deze studie wordt getrokken door de provincies Noord- en Zuid-Holland. Holland Rijnland is in de studie een belangrijke partner aan tafel. Eind 2008 is een samenwerkingsagenda gereed gekomen waarin concrete afspraken staan over maatregelen die uitgevoerd moeten worden om de bereikbaarheid in de bollenstreek en de Haarlemmermeer te verbeteren. (Meer over de Noordelijke Ontsluiting Greenport onder het deelprogramma Bereikbaarheid).
- In 2008 is een visie op het openbaar vervoer in Holland Rijnland in concept gereed gekomen. Deze OV-visie levert belangrijke input voor de Regionale Structuurvisie en het programma van eisen van de provinciale concessie. Naar verwachting wordt de OV visie in juni 2009 door het AB vastgesteld.
- In december 2007 is het definitieve besluit gevallen in Holland Rijnland een investeringsfonds op te richten voor vijf grote projecten, waaronder de Rijnlandroute, de RijnGouwelijn West en de Noordelijke Ontsluiting Greenport. In dit fonds wordt bij elkaar € 142,5 mln gespaard als bijdrage. Hierdoor is Holland Rijnland een serieuze gesprekspartner voor rijk en provincie en zijn de financiële mogelijkheden om de projecten daadwerkelijk te realiseren aanzienlijk vergroot. Dit heeft er mede toe geleid dat de betreffende projecten in 2008 zijn opgenomen in Randstad Urgent.
- In 2008 is de tweede fase gestart van het onderzoek naar één CVV-systeem voor de gehele regio. In deze fase is onderzoek gedaan naar de aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van een dergelijk systeem. In november 2008 hebben de portefeuillehoudersoverleggen V&V en Sociale Agenda ingestemd met de notitie zoals die door de twee, voor het onderzoek in het leven geroepen werkgroepen, is opgesteld. T.b.v. het besluitvormingstraject zijn diverse variabelen t.a.v. vervoervergoedingen etc. genoemd. Aan de gemeenten is inmiddels gevraagd voor eind maart 2009 aan te geven in hoeverre zij zich kunnen vinden in de invoering van één openbaar toegankelijk systeem voor de gehele regio en op welke wijze invulling gegeven gaat worden aan de diverse variabelen. Hierbij wordt op-

gemerkt dat gestreefd wordt naar een zo veel mogelijk eenduidig CVV systeem voor de gehele regio. Dit systeem zou met ingang van 1 januari 2011 van kracht moeten zijn.

### Financiën

Deelprogramma Verkeer en Vervoer	Rekening 2006	Rekening 2007	Rekening <b>2008</b>	Begroting 2008	Begroting na wijziging 2008
indirecte kosten	123.479	87.553	<b>115.534</b>	90.090	90.090
materiële kosten	1.585	973	<b>2.610</b>	4.180	4.180
uitvoeringsprogramma					
totale lasten	125.064	88.526	<b>118.144</b>	94.270	94.270
directe baten					
bijdragen gemeenten	125.064	88.526	<b>118.144</b>	94.270	94.270

Betreft de volgende projecten:

- Belangenbehartiging verkeer en vervoer
- Platformfunctie Verkeer en vervoer
- OV-visie

### Toelichting

Gedurende het boekjaar 2008 zijn er de nodige uren gemaakt voor het project OV-visie. Voor dit project waren in 2008 geen uren begroot. Daar er binnen de projecten Belangenbehartiging en Platformfunctie sprake is van een onderschrijding op de begrote kosten, komt de overschrijding van de kosten van bijna € 24.000,- geheel voor rekening van het project OV-visie.

## 4.2.1 Deelprogramma Bereikbaarheid

### Doelstelling

Ontwikkelen van haalbaar beleid en uitvoerbare maatregelen voor weg, openbaar vervoer en fiets om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Daarbij gaat het zowel om de interne bereikbaarheid (gemeenten onderling) als de externe bereikbaarheid (van en naar de regio). Bij de uitvoering van maatregelen wordt milieubelasting en aantasting van landschappelijke waarden, als gevolg van aanleg of uitbreiding van infrastructuur, zoveel mogelijk voorkomen.

### Context

De mobiliteit groeit. Ook in deze regio is de toename van het autoverkeer goed merkbaar en worden bussen en treinen in de spits steeds voller. Het kost steeds meer tijd om de regio in te komen of er vandaan te gaan. Belangrijke knelpunten op de weg zijn de aansluitingen op de A44 (bijv. N206, N208) en de A4 en de verbinding tussen deze wegen door Leiden. De regio ontbeert adequate oost-west verbindingen. Met het ambitieuze woningbouwprogramma en de kantoren- en bedrijvenontwikkelingen is de noodzaak nog groter om de infrastructuur te versterken en efficiënter te gebruiken.

### Resultaten

De belangrijkste resultaten van 2008 zijn:

➤ *Collectief Vraagafhankelijk Vervoer*

Met ingang van 1 januari 2007 is een nieuwe contractperiode voor het CVV in de gemeenten Alkemade, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten en Zoeterwoude ingegaan. Na een Europees aanbestedingstraject is eind 2007 het vervoer wederom aan Connexxion Taxi Services gegund. In navolging van vele andere CVV systemen in Nederland heet het CVV in de genoemde gemeenten vanaf deze contractperiode Regiotaxi. Dit CVV-systeem is een openbaar toegankelijk vervoersysteem waarvan WMO-geïndiceerden gebruik maken evenals openbaar vervoerreizigers.

De beheersorganisatie is evenals voorgaande jaren ondergebracht bij Holland Rijnland. Zij volgt de kwaliteit van het vervoer nauwlettend en spreekt zonodig de vervoerder erop aan wanneer dit te wensen overlaat. Ook in 2008 is hard gewerkt om de kwaliteit van de regiotaxi te verbeteren. Het aantal WMO-geïndiceerde passagiers is iets gedaald, het aantal OV-reizigers licht gestegen. De punctualiteit van afhandeling van de klachten is onverminderd op niveau gebleven. Wel is recent (eind 2008) het aantal klachten toegenomen. De serviceverlening is mede door de OV stakingen medio 2008 over dit jaar fors teruggelopen.

In 2008 is de uitbreiding van het CVV systeem naar de gehele regio weer opgepakt om het eisenpakket voor de volgende contractperiode op tijd klaar te hebben. Hier zal nauwlettend worden gekeken naar de eisen die in de OV-visie aan deze vorm van (openbaar) vervoer worden gesteld.

➤ *Regionale Verkeer en Milieukaart*

Tussen 2005 en medio 2007 is gewerkt aan het opstellen van een RVMK voor de regio Holland Rijnland. Het eindresultaat is een verkeersmilieukaart die bestaat uit een combinatie van een verkeers- en milieumodel. In 2008 is de RVMK voor meerdere studies (o.a. Rijnlandroute en Noordelijke Ontsluiting Greenport) en door meerdere gemeenten gebruikt.

Het is noodzakelijk dat het verkeers- en milieumodel periodiek wordt geactualiseerd. T.b.v. het portefeuillehouderoverleg V&V van februari 2008 is een beheersnotitie opgesteld waarbij wordt uitgegaan van het onderbrengen van het beheer bij Bureau Goudappel Coffeng (BGC). Tevens wordt een voorstel gedaan t.b.v. het afsluiten van raamcontracten met hetzelfde bureau t.b.v. het uitvoeren van berekeningen met zowel het verkeersmodel als in beperktere

mate het milieumodel. Ook de Milieudienst West-Holland gaat voor gemeenten berekeningen uitvoeren met het milieugedeelte van de RVMK.

➤ *Rijnlandroute*

Holland Rijnland heeft geparticipeerd in de provinciale planstudie voor de Rijnlandroute om de regionale belangen in te brengen en de regionale partijen op een lijn te krijgen. In maart 2008 is een voorstel over het voorkeustracé door het AB vastgesteld. Dit voorstel is door Provinciale Staten bijna geheel overgenomen. Wel heeft PS besloten een tracé dat uit inspraak naar voren was gekomen, het zogenaamde spoortracé, toe te voegen aan het onderzoek. Eind 2008 is de startnotitie voor het vervolgonderzoek naar de Rijnlandroute (project-MER) verschenen.

➤ *RijnGouwelijin-west*

Holland Rijnland heeft in 2008 actief bijgedragen aan het project RijnGouwelijin-west door in de projectgroep, directieraad en stuurgroep te participeren. In 2008 zijn een aantal varianten onderzocht die aanvullen op de varianten uit de Tracénota/MER 2e fase zijn onderzocht. Op basis hiervan is begonnen met de Ontwerp Nota Voorkeurs Alternatief. Deze zal medio 2009 aan het Algemeen Bestuur worden voorgelegd.

*Noordelijke Onstluiting Greenport*

Nadat in 2007 is gestart met het onderzoek naar de NOG, heeft 2008 in het teken gestaan van het inbreng leveren bij de gezamenlijke studie van de provincies Noord- en Zuid-Holland naar de bereikbaarheidsproblematiek in de Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek. Holland Rijnland heeft meegedraaid in de stuurgroep en de projectgroep die hiertoe zijn opgericht. Daarnaast heeft Holland Rijnland de stuurgroep gecontinueerd waarin de zes bollen gemeenten zitting hebben onder voorzitterschap van de portefeuillehouder verkeer en vervoer van Holland Rijnland. Holland Rijnland is zeer actief binnen de provinciale project- en stuurgroep. Hierdoor is een breed draagvlak ontstaan bij de participanten (ook buiten onze regio) voor een verbinding tussen de N206 en de A4/A44 zoals geformuleerd in de Regionale Investeringsstrategie. Eind 2008 is er een samenwerkingsagenda verschenen waarin een aantal maatregelen zijn geformuleerd die de bereikbaarheid en leefbaarheid in de bollenstreek (en de Haarlemmermeer) moeten verbeteren. Concreet is afgesproken welke partijen aan de lat staan voor de uitwerking van de projecten. Holland Rijnland zal in 2009 in ieder geval gaan trekken aan maatregelen om de bereikbaarheid over de weg van het 'middengebied' van de bollenstreek te verbeteren en zal betrokken zijn bij de studie naar de noordelijke randweg Rijnsburg. Daarnaast heeft Holland Rijnland het trekkerschap op zich genomen van de uitwerking van de OV-corridor Bollenstreek-Haarlemmermeer-Schiphol/Amsterdam. Gedacht kan worden aan een doortrekking van de Zuidtangent het gebied in. In 2009 zullen deze uitwerkingen de eerste resultaten gaan opleveren.

*Dynamisch verkeersmanagement*

Medio 2008 is het project dynamisch verkeersmanagement weer met verve opgepakt. Het project staat als maatregel in het RVVP opgenomen maar is door personele wisselingen en gebrek aan capaciteit zowel bij regio als gemeenten een tijdje stil komen te liggen. Omdat een aantal grote infrastructuurprojecten op zich laat wachten wordt de druk op het wegennet in de regio steeds groter en neemt de roep om korte termijnmaatregelen om de druk (iets) te verlichten toe. Met dynamisch verkeersmanagement wordt de capaciteit van het totale wegennetwerk beter benut waardoor er minder frictie en stilstand ontstaat. Te denken valt aan maatregelen zoals betere bewegwijzering, dynamische route-informatie en toeritdoseringen. Eind 2007 is Holland Rijnland gaan participeren in een studie die in de provincie Zuid-Holland werd opgestart om te komen tot een DVM-maatregelenpakket. Daarbij wordt een systematiek gevolgd die ook in Rotterdam succesvol is toegepast en ook voor Haaglanden wordt toege-

past. Medio 2009 wordt een concept maatregelenpakket verwacht wat aan het portefeuillehoudersoverleg V&V zal worden voorgelegd.

#### *OV Visie Holland Rijnland*

De regio is weliswaar geen OV-autoriteit maar bestuurlijk bestaat de behoefte een visie te ontwikkelen op het openbaar vervoer waarmee de gemeenten hun standpunt bepalen richting provincie en rijk.

In 2007 is een deelrapport opgesteld waarin het gewenste regionale HOV-netwerk geschetst is. Hierin worden uitspraken gedaan over gewenste verbindingen en het gewenste kwaliteitsniveau. In 2008 is deze schets van het regionale HOV netwerk verder geconcretiseerd, het onderliggende net ingevuld en een haalbaarheidsstudie van het geschetste HOV-net uitgevoerd. Bij de ontwikkeling van de OV visie zijn de gemeenten en provincie zo goed mogelijk betrokken. Tevens zijn buur-regio's, vervoerders en de reizigersadviesraad betrokken bij de ontwikkeling van de visie.

De ontwerp OV Visie is vastgesteld door het DB op 20 november 2008. De ontwerp OV Visie wordt in het AB van juni 2009 ter vaststelling voorgelegd. Na vaststelling wordt de OV Visie aangeboden aan de provincie Zuid Holland met het advies de visie op te nemen in de concessie-eisen voor de aanbesteding van het OV in 2011-2018.

#### *Stedenbaan*

Eind 2007 hebben de Zuidvleugelpartners, waar onder ook het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, de uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan getekend.

In deze overeenkomst, met als bijlagen enkele nadere overeenkomsten, zijn afspraken vastgelegd die een uitwerking betreffen van de Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan en het ambitiedocument Ketenmobiliteit nabij de stedenbaanstations. In de uitwerkingsovereenkomst is reeds melding gemaakt van het opstellen van nadere overeenkomsten die nu zijn uitgewerkt.

De deelovereenkomsten Fiets en P+R zijn tegelijkertijd met de hoofdovereenkomst getekend. In de deelovereenkomst Fiets hebben de NS, ProRail en de Zuidvleugelpartijen afspraken vastgelegd over hun ambities voor het stallen van fietsen bij Stedenbaanstations. Voor de periode 2010-2020 was in 2007 nog sprake van schattingen. De aantallen voor het stallen van fietsen zijn inmiddels op basis van de meest actuele telgegevens van prorail geconcretiseerd. De nadere overeenkomsten betreffen 'Informatievoorziening', 'Kwaliteit stations en stationsomgeving en overstappunten' en 'Sociale veiligheid'. De voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen, zowel m.b.t. woningbouw, kantoren en voorzieningen wordt vastgelegd in een (twee)jaarlijks te actualiseren monitor Stedenbaan. De provincie is verantwoordelijk voor de invulling van de monitor op basis van informatie geleverd door gemeenten en regio's. In principe inventariseert de provincie de informatie. De regio heeft hier wel een belangrijke rol in aangezien de informatie moet matchen met de regionale informatie o.a. in relatie tot de verstedelijkingsafspraken.

#### BDU/Duurzaam Veilig

Jaarlijks wordt door de provincie in het kader van de Brede DoelUitkering en Duurzaam Veilig fase II een uitvraag gedaan op basis waarvan gemeenten door tussenkomst van de regio een subsidieaanvraag t.b.v. projecten in kunnen dienen. Voorwaarde voor projecten die in het kader van BDU worden ingediend is dat de ingediende projecten deel uitmaken van het uitvoeringsprogramma RVVP. Doel van deze subsidieregelingen is de stimulering van realisatie van projecten in het kader van het UP RVVP, op de onderdelen wegcategorisering, aanleg fietspaden of ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en aanpak verkeersongevallenconcentraties en OV-voorzieningen. Subsidieaanvragen van gemeenten worden getoetst op de voorwaarden of zij voldoen aan de voorwaarden van de provincie en vallen binnen het afsprakenkader van de regio. De belangrijkste afspraak hierbij is dat projecten passen in de visie van het UP RVVP.

De uitvraag wordt door de regio gedaan bij gemeenten op basis van de brief van de provincie. Vervolgens worden aanvragen verzameld en wordt op basis hiervan een voorstel gemaakt voor het pho V&V en DB. Verder wordt zorggedragen voor tijdige indiening bij de provincie. Tussentijds wordt de voortgang van de projecten gevolgd en vindt overleg met de provincie plaats bij het eventueel niet halen van deadlines en vrijval van middelen. De strakke planning voor de periode tussen de uitvraag van de provincie en het indienen van de subsidieaanvraag is in 2008 vastgelegd in een notitie waarmee het pho VV heeft ingestemd en die door het DB is vastgesteld.

#### *Diverse andere projecten*

In het kader van het RVVP zijn door gemeenten in 2008 diverse projecten uitgevoerd en gereed gekomen zoals: onderdelen van het regionaal/provinciaal fietsplan. Jaarlijks worden mede in relatie tot de BDU onderdelen van deze plannen gerealiseerd.

Om de stand van zaken van verschillende verkeer- en vervoerprojecten te monitoren is in 2008 gecontinueerd met de voortgangsrapportage Verkeer en vervoerprojecten Holland Rijnland. Deze is gebaseerd op de projectenlijst van het in 2007 geactualiseerde UP-RVVP. Er staan nu ook projecten op waarvoor het trekkerschap bij gemeenten of andere partijen ligt maar die wel van regionaal belang worden geacht. Een geactualiseerd voortgangsoverzicht wordt bij elk portefeuillehoudersoverleg gepresenteerd dus minimaal vier keer per jaar.

#### **Inzet**

Om deze resultaten te behalen waren in 2008 onder andere de volgende activiteiten nodig:

- Platformfunctie: het voeren van een secretariaat voor het portefeuillehoudersoverleg (5x) en de ambtelijke adviesgroep Verkeer- en Vervoer (7x).
- Belangenbehartiging / beleidsadvisering met betrekking tot rijks- provinciale en overige nota's en rapporten.
- Uitvoeren van het UP - RVVP en de jaarlijkse BDU-projectenlijst (ca. € 2,5 mln.).
- Beheer en uitvoering van de CVV/OV taxi Leidse Regio, het secretariaat Bestuurscommissie, regulier overleg met de vervoerder en belangenorganisaties en het bezien van de mogelijkheden tot uitbreiding.
- Beheer Regionale Verkeersmilieukaart Leidse regio en uitbreiding hiervan naar de gehele regio.

#### **Financiën**

Deelprogramma Bereikbaarheid	Rekening	Rekening	<b>Rekening</b>	Begroting	Begroting na wijziging
	2006	2007	<b>2008</b>	2008	2008
indirecte kosten	239.489	207.308	<b>190.090</b>	274.880	274.880
materiële kosten	1.336.171	1.173.826	<b>1.507.229</b>	220.980	1.162.980
uitvoeringsprogramma	55.427	16.870			
totale lasten	1.631.087	1.398.004	<b>1.697.319</b>	495.860	1.437.860
directe baten	1.117.713	1.067.146	<b>1.157.568</b>		817.000
bijdragen gemeenten	513.374	330.858	<b>539.751</b>	495.860	620.860

Betreft de volgende projecten:

- Regionaal verkeers- en vervoersplan (RVVP)
- Mobiliteitsfonds
- Collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV)

- Regionaal verkeersmilieukaart (RVMK)
- Stedenbaan
- Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG)

### **Toelichting**

De directe baten op het project CVV zijn ruim 1 ton hoger geweest dan begroot. Dit komt voornamelijk door de opgelegde boetes over de maanden mei en juni voor in totaal van € 129.216,- in verband met het niet nakomen van de kwaliteitseisen vervoer Regiotaxi. De Bestuurscommissie Regiotaxi heeft in haar vergadering van 7 november 2008 besloten circa 10% van dit bedrag te laten terug vloeien naar de Provincie Zuid Holland en circa 90% naar de deelnemende gemeenten. De niet begrote ontvangen beheerskosten van de Provincie Zuid Holland zijn benut ter dekking van een deel van de bestede uren. De kosten voor de OV-taxi zijn ruim € 120.000,- lager geweest dan begroot, daarentegen zijn de indirecte kosten uitgekomen op ruim € 125.000,- bijna € 25.000,- hoger dan begroot. Per saldo hoeven de deelnemende gemeenten op dit project ruim € 200.000,- minder bij te dragen dan begroot.

De hogere materiële kosten op het project RVVP worden grotendeels gedekt door de overlopende passiva post 'vooruitontvangen derden gelden'. De Provincie Zuid Holland en de Stadsregio Amsterdam hebben beide in 2008 € 119.000,- gestort voor het project Verkenning OV relatie Bollenstreek – Schiphol / Amsterdam, dit project maakt deel uit van de RVVP. Voor de Verkenning OV zullen ook in 2009 nog de nodige kosten gemaakt gaan worden.

Voor het project Stedenbaan zijn in 2008 indirecte kosten gemaakt terwijl hier in de begroting 2008 geen rekening mee was gehouden. Ook in 2009 zullen er de nodige kosten en uren voor dit project worden gemaakt.

Voor het project NOG is er een bedrag van bijna € 90.000,- besteed aan materiële kosten, terwijl hiervoor niets in de begroting 2008 was opgenomen. Het project NOG loopt nog door in 2009.

Al met al hebben de onder- en overschrijdingen op de 6 hierboven vermelde projecten geleid tot een onderschrijding van circa € 81.000,-.

---

## 4.2.2 Deelprogramma Verkeersveiligheid

### Doelstelling

Het voorbereiden en realiseren van concrete maatregelen die in deze regio genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In 2010 zal het aantal gewonden en doden als gevolg van verkeersongelukken zijn teruggebracht met 25% in totaal ten opzichte van 1998.

### Context

Het verkeersveiligheidsbeleid is gericht op kwetsbare groepen zoals (brom)fietsers- en voetgangers. Door middel van educatieve projecten en het verbeteren van de infrastructuur wordt er naar gestreefd de verkeersveiligheid te vergroten. Ook handhaving speelt hierbij een rol. Het verkeersveiligheidsproject Holland Rijnland heeft als belangrijkste taak activiteiten op dit terrein te faciliteren en uit te voeren. Uit efficiency- en kwaliteitsoverwegingen worden veel projecten in dit kader regionaal uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de regionale verkeersleerkracht die een groot deel van de basisscholen in de regio bereikt. Het zou erg kostbaar en inefficiënt worden als iedere individuele gemeente of zelfs ieder basisschool dit zelf zou moeten organiseren. Verder sluit de regio mede uit efficiency oogpunt aan op de landelijke en provinciale kaders en ontwikkelingen, wordt waar mogelijk samengewerkt met alle betrokken partners in de regio en wordt gebruik gemaakt van ervaringen in andere Zuid-Hollandse regio's. De regio onderhoudt hiervoor de contacten en draagt zorg voor informatievoorziening aan de aangesloten gemeenten en afstemming onderling. Tot slot wordt in het kader van interim-regeling Duurzaam Veilig, onderdeel educatie en handhaving, subsidie verstrekt aan regionale initiatieven. Voorwaarde voor de toekenning van deze subsidie is regionale aanpak op basis van een regionaal vastgesteld meerjarenplan. Voor de permanente verkeerseducatie zijn de projecten opgenomen in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Holland Rijnland 2005-2007 dat met een jaar verlengd was tot en met 2008.

### Resultaten

- Voor zover bekend zijn dit jaar geen black spots aangepakt. Via de BDU subsidie heeft Holland Rijnland ervoor gezorgd dat aan de randvoorwaarden is voldaan (m.n. financiering) en heeft de gemeenten gestimuleerd om tot uitvoering over te gaan. Via de BDU zijn geen aanvragen ingediend voor de aanpak van black spots.
  - Er is een start gemaakt met een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid Holland Rijnland 2008-2010. Door beperking van de inzet van de medewerker verkeersveiligheid was het niet gelukt dit af te ronden in 2007. Waar het vorige meerjarenprogramma nogal eenzijdig gericht was op verkeerseducatie is het nu de bedoeling om maatregelen voor verkeerseducatie, handhaving en aanpak van knelpunten in infrastructuur in één programma te bundelen. Eind 2008 is het programma door het Dagelijks Bestuur vastgesteld;
  - Verkeersleerkrachten hebben verkeerslessen op diverse scholen gegeven vooral gericht op de doelgroep 4 tot 12 jarigen.
  - Er zijn in 2008 diverse campagnes gevoerd waarbij verkeersdeelnemers bewuster worden gemaakt over verkeers(on)veilig gedrag, vaak aansluitend bij handhavingsactiviteiten van politie en het Openbaar Ministerie.
-

**Financiën**

Deelprogramma Verkeersveiligheid	Rekening 2006	Rekening 2007	Rekening <b>2008</b>	Begroting 2008	Begroting na wijziging 2008
indirecte kosten	52.074	65.137	<b>21.087</b>	87.120	87.120
materiële kosten	227.129	239.624	<b>215.035</b>	188.530	188.530
uitvoeringsprogramma					
totale lasten	279.203	304.761	<b>236.122</b>	275.650	275.650
directe baten	135.775	151.081	<b>156.336</b>	108.810	108.810
bijdragen gemeenten	143.428	153.680	<b>79.786</b>	166.840	166.840

Betreft het volgende project:

- Verkeersveiligheid

**Toelichting**

De lagere indirecte kosten zijn een gevolg van onderuitputting op dit project, welke deels zijn gecompenseerd door hogere materiële kosten als gevolg van inhuur. Per saldo zijn de totale kosten lager dan begroot. De lagere totale kosten worden enigszins gedekt door de hogere ontvangen directe baten van de Provincie Zuid Holland, onderdeel Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV). Al met al is er sprake van een onderschrijding op dit project van € 87.054,-.

**Totalen van het onderdeel Verkeer en vervoer**

Onderdeel Verkeer en Vervoer	Rekening 2006	Rekening 2007	Rekening <b>2008</b>	Begroting 2008	Begroting na wijziging 2008
Totaal					
indirecte kosten	415.042	359.999	<b>326.711</b>	452.090	452.090
materiële kosten	1.564.885	1.414.423	<b>1.724.874</b>	413.690	1.355.690
uitvoeringsprogramma	55.427	16.870			
totale lasten	2.035.354	1.791.292	<b>2.051.585</b>	865.780	1.807.780
directe baten	1.253.488	1.218.227	<b>1.313.904</b>	108.810	925.810
bijdragen gemeenten	781.866	573.065	<b>737.681</b>	756.970	881.970

**Toelichting**

De kostenoverschrijding van ruim € 243.000,- is voornamelijk te wijten aan de gemaakte materiële kosten op de projecten Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en de Noordelijke Ontsluiting Greenport. Voor laatstgenoemde project waren geen kosten begroot. Deze overschrijding wordt echter ruimschoots gecompenseerd door een overschrijding op de directe baten van circa € 388.000,- op de projecten RVVP, Collectief Vraagafhankelijk Vervoer en Verkeersveiligheid. Bij de deelprogramma's is een uitgebreide toelichting gegeven op de grote onder- en overschrijdingen.