

4. PROGRAMMA RUIMTELIJKE AGENDA

Doelstelling van het programma

Maatschappelijke doelstelling

Een duurzame en integrale ruimtelijke ontwikkeling van de regio op de beleidsterreinen wonen, werken, infrastructuur en groen, waarbij de randvoorwaarden vanuit landschap, natuur, water en cultuurhistorie sturend zijn voor de infrastructuur, wonen en werken. Dat betekent:

- behoud en versterking van Groene Hart, Plassengebied en Bollenstreek, en Duin Horst Weide en de recreatieve en groenblauwe verbindingen in het landelijk gebied en tussen landelijk en stedelijk gebied;
- behoud en ontwikkeling van het bollencomplex en behoud, concentratie en verplaatsing van gespecialiseerde glastuinbouw;
- evenwichtige stedenbouwkundige ontwikkeling van de stedelijke band langs de Oude Rijn, inclusief een zorgvuldige en duurzame groene inpassing en bebouwing van het marinevliegkamp Valkenburg;
- realisatie van het vastgestelde woningbouw- en herstructureringsprogramma en regionale verdeling van de sociale woningvoorraad, netto toevoeging 33.000 woningen van 2000 tot 2020.

Doelstelling Holland Rijnland

Het programma Ruimte van Holland Rijnland heeft tot doel om:

- een gezamenlijke ruimtelijke visie op het gebied te ontwikkelen en mede op basis daarvan een volwaardige gesprekspartner te zijn in het overleg met omringende regio's, de provincie en departementen;
- op effectieve wijze op strategisch niveau het beleid van regio's, provincie en rijk te beïnvloeden;
- Holland Rijnland te ontwikkelen tot een bestuurlijke factor van belang in het bestuurlijke krachtenveld van de Randstad;
- een platform te bieden voor de deelnemende gemeenten om actuele ruimtelijke ontwikkelingen te bespreken.

Resultaten

De belangrijkste resultaten in 2009 kunnen als volgt kort worden weergegeven:

- Randstad Urgent contract Integrale Benadering Holland Rijnland;
- Toezeggingen van rijksbijdragen aan RijnlandRoute en RijnGouwelijn-West van een half miljard;
- Overeenstemming regio, provincie en rijk over eindbeeld Zoeken naar Balans;
- De vaststelling van de Regionale StructuurVisie Holland Rijnland 2010-2019;
- De vaststelling van de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport en de oplevering van een Samenwerkingsovereenkomst voor de oprichting van de Greenport Ontwikkelings Maatschappij;
- De vaststelling van de Regionale Woonvisie Holland Rijnland 2009-2019;
- Concept Regionaal Groenprogramma voor terugkoppeling naar gemeenten en maatschappelijke organisaties;
- De vaststelling van de regionale Bedrijventerreinenstrategie.

Deelprogramma's

Binnen de Ruimtelijke Agenda worden de volgende deelprogramma's onderscheiden:

- Ruimtelijke ordening;
 - Wonen;
 - Economische Zaken en Toerisme;
 - Natuur en Landschap;
 - Verkeer en Vervoer.
-

Totalen van het programma Ruimtelijke Agenda

Programma Ruimtelijke Agenda	Rekening	Rekening	Rekening	Begroting	Begroting na wijziging
Totaal	2007	2008	2009	2009	2009
Indirecte kosten	1.371.032	1.360.221	1.445.832	1.554.720	1.554.720
materiële kosten	8.330.156	3.328.109	3.103.230	2.578.880	2.899.030
uitvoeringsprogramma	118.620				
totale lasten	9.819.808	4.688.330	4.549.063	4.133.600	4.453.750
directe baten	7.240.592	2.070.726	1.432.598	873.090	1.193.240
bijdragen gemeenten	2.579.216	2.617.604	3.116.464	3.260.510	3.260.510

Toelichting

Voor de uitvoering van de begroting 2009 is een projectenboek opgesteld, welke heeft geleid tot verschuivingen van uren binnen de deelprogramma's van het programma Ruimtelijke Agenda.

In totaal is er in 2009 binnen het programma Ruimtelijke Agenda sprake van een onderschrijding van € 144.046 (zijnde het bedrag van Begroting na wijziging à € 3.260.510 minus bedrag van de Rekening à € 3.116.464).

De oorzaak is met name gelegen in een onderschrijding op het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer Leidse Regio, een project binnen het deelprogramma Verkeer en Vervoer, van € 210.706. Dit wordt veroorzaakt door lager dan begrote vervoerskosten en hogere directe baten. Op de overige deelprogramma's is er sprake van een overschrijding van € 66.660.

In het boekjaar is er voor een bedrag van € 45.756 meer aan uren besteed dan begroot aan het project Integrale Benadering Holland Rijnland. Dit heeft binnen de Ruimtelijke Agenda geleid tot onderschrijding van indirecte kosten op de deelprogramma's Wonen, Economische Zaken en Toerisme en Verkeer en Vervoer. Dit wordt toegelicht bij de cijfers op deelprogramma niveau.

4.1 Deelprogramma Ruimtelijke Ordening

Doelstelling

De regio kent een groot aantal ruimteclaims, woningen, bedrijven, kantoren, infrastructuur en natuurlijk groen. Enerzijds is de grootste opgave om evenwicht te bereiken tussen behoud en versterking van het woon- en leefmilieu en de landschappelijke kwaliteit. Anderzijds is ruimte bieden aan welvaart en economische groei een grote opgave, zeker met de daarbij behorende infrastructuur. Het doel van het deelprogramma Ruimtelijke Ordening is een goed evenwicht vinden tussen al deze verschillende ruimteclaims.

Context

Holland Rijnland wil zich richting rijk en provincie ontwikkelen tot een bestuurlijke factor van betekenis. Hierbij is het van belang dat de deelnemende gemeenten komen tot een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de regio en waar nodig ook knopen doorhakken op lastige bestuurlijke dilemma's, zoals op het gebied van Woonvisie; Bouwscenario tot en met 2019; Kantorennota en Bedrijfsterreinprogrammering. Holland Rijnland draagt daarom een zo coherent en consistent mogelijke visie op de gewenste ontwikkelingsrichtingen uit.

Vanuit de diverse programma's binnen Holland Rijnland worden verschillende activiteiten ontplooid die elke op andere wijze een claim op de inrichting van de ruimte van Holland Rijnland legt. Binnen het deelprogramma Ruimtelijke Ordening worden de verschillende ruimteclaims tegen elkaar afgewogen en met elkaar in overeenstemming gebracht. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan:

- wonen (afstemming woonbeleid; verkenning en programmering woonbehoefte en herstructurering; het oplossen van de bouwlocatieproblematiek tot 2010);
- werken (revitalisatie van bestaande en ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen; ontwikkelingsmogelijkheden van toerisme en recreatie; ontwikkeling Greenport Bollenstreek; behoud, concentratie en reallocatie gespecialiseerde glastuinbouw);
- infrastructuur (inpassing van de RijnlandRoute [oostwestverbinding A4-A44 en Katwijk]; RijnGouwelijn; noordelijke ontsluiting Greenport);
- natuur & landschap (opstellen regionaal groenprogramma; realisering van projecten Zuidvleugel Zichtbaar Groener).

Ditzelfde geldt voor de vele gemeentelijke plannen en visies. Ook die worden binnen dit deelprogramma met elkaar in overeenstemming gebracht.

In de "*Regionale StructuurVisie 2020 Holland Rijnland*" zijn alle verschillende sectorale beleidslijnen op elkaar afgestemd. Daarnaast wordt ook gekeken naar de gemeentelijke en plannen en visies. In de RSV zijn zeven kernbeslissingen geformuleerd die zorg moeten dragen voor het behoud en versterking van de kwaliteiten van de regio:

8. Holland Rijnland is een top woonregio.
9. Leiden vervult een regionale centrumfunctie.
10. Concentratie stedelijke ontwikkeling.
11. Groenblauwe kwaliteit staat centraal.
12. De Bollenstreek, Veenweide en Plassen en Duin Horst en Weide blijven open.
13. Twee speerpunten voor economische ontwikkeling: kennis en greenport.
14. Verbetering van de regionale bereikbaarheid.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- De vaststelling van de Regionale StructuurVisie;
- In het kader van de Integrale Benadering Holland Rijnland, de vaststelling van de bestuurlijk gedragen voorkeursvariant Zoeken naar Balans door regio, provincie en rijk. De voorkeursvariant bestaat uit een set van maatregelen in de regio Holland Rijnland ter verbetering van de bereikbaarheid (weg en OV), die bijdraagt aan de regionale en rijks- doelstellingen, kansen en ambities op het gebied van woningbouw, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.
- Nieuw Randstad Urgent contract Integrale Benadering Holland Rijnland, waarin het voornemen wordt bekrachtigd door het rijk en regio om in mei 2010 afspraken te maken over een verdeling van financiële bijdragen aan de RijnlandRoute.
- Eindrapportage MIRT-verkenning Integrale benadering Holland Rijnland, waarin de ministeries van VROM, Verkeer&Waterstaat, Provincie Zuid Holland en Holland Rijnland de resultaten van een gezamenlijke verkenning op de ontwikkeling van de regio geven. De RijnlandRoute en RijnGouwelijk nemen hierin een belangrijke plaats in.
- Samen met de Provincie Zuid Holland verder vormgeven van de As Leiden Katwijk, waaronder afstemming op inhoud en planning tussen de projecten, waaronder het Integraal Structuurplan Valkenburg.
- Deelname aan het Bestuurlijke Platform Zuidvleugel (BPZ) en andere Zuidvleugeloverleggen heeft geleid tot verdere uitwerking van onder andere de verstedelijkingsvisie van de Zuidvleugel en de discussie over metropolitane landschapsparken. Een andere resultaat is de Gebiedsagenda Zuidvleugel, met daarin de belangrijkste (huidige en toekomstige) inzet van de Zuidvleugelpartijen in de onderhandeling met het Rijk (Bestuurlijke Overleg MIRT - Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport). Daarin zijn ook de grote projecten in Holland Rijnland meegenomen.
- Vaststelling door de Greenportgemeenten in de Bollenstreek van de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG). In deze visie zijn alle wensen voor wonen, werken, recreëren en natuur integraal afgestemd. Met de visie als ruimtelijk kader kan de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) in 2010 daadwerkelijk aan de slag. De omvangrijke revitaliseringsopgave houdt in dat de tuinbouwsector wordt geherstructureerd en dat de specifieke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en de streek worden beheerd en verbeterd. Dit wordt uitgevoerd door de GOM – als intergemeentelijk bedrijf – in opdracht en ten behoeve van de aandeelhouders, de zes Greenportgemeenten.
- Ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) in mei 2009. Hiermee is de basis gelegd voor de oprichting van de GOM begin 2010.
- Overleg met de provincie Zuid-Holland over inpassing van de ISG in de Provinciale StructuurVisie, waarbij met GS afspraken zijn gemaakt over de operationalisering van bollencompensatie. Deze afspraken moeten nog wel in PS bekrachtigd worden in 2010.

Het project Monitoring nader toegelicht

Doelstelling van het programma

Maatschappelijke doelstelling

In 2009 heeft het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland een aantal belangrijke beleidsdocumenten voor de regio vastgesteld: de Regionale StructuurVisie 2020 Holland Rijnland, de Regionale OV-visie, de Regionale Woonvisie en de Regionale Bedrijventerreinenstrategie.

Monitoring van afspraken, ontwikkelingen en trends en het op basis hiervan tussentijds bijstellen van het beleid zijn van groot belang voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Voor evaluatie en beleidsontwikkeling moet beschikt kunnen worden over betrouwbare cijfers.

Doelstelling Holland Rijnland

Doelstelling van de inzet is primair de ondersteuning van de realisatie van de beleidsdoelstellingen en de afgesproken uitvoeringsactiviteiten. Daarnaast gaat het om het beter toegankelijk maken van de data, die voor het opstellen en evalueren van het beleid nodig zijn. Onder "data" wordt in eerste instantie verstaan een aantal statistische gegevens over Holland Rijnland, de aangesloten gemeenten en bijvoorbeeld andere regio's.

De inzet is er op gericht, dat door het verzamelen en publiceren van kerncijfers over de belangrijkste beleidsonderwerpen van Holland Rijnland een bron met eenduidig cijfermateriaal te kunnen bieden aan bestuurders, managers en projectleiders. De relevante data moeten ook toegankelijk zijn voor derden (bestuurders en ambtenaren van andere gemeenten, andere overheden, maatschappelijke organisaties, burgers, etc.) die over gegevens aangaande Holland Rijnland willen kunnen beschikken.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- Compacte folder met een beperkt aantal kerncijfers

Rond 1 oktober 2009 is een compacte folder met een beperkt aantal kerncijfers over Holland Rijnland verschenen. Deze folder is breed verspreid.

- Publicatie "Kerncijfers Holland Rijnland 2009-2010"

In december 2009 is de uitgebreide publicatie verschenen onder de titel "Kerncijfers Holland Rijnland 2009-2010". Met deze publicatie wordt eenduidig cijfermateriaal van en over de gemeenten in Holland Rijnland verzameld en over de totale regio aangeboden. Ook is voor een aantal onderwerpen een vergelijking gemaakt met de cijfers van andere regio's in de Zuidvleugel van de Randstad, de provincie Zuid-Holland en Nederland.

De folder en de publicatie zijn dit jaar voor het eerst uitgebracht.

- Monitor bedrijventerreinen -> actualisatie

Eind december is de tweede Monitor bedrijventerreinen uitgekomen met cijfers over de bedrijventerreinen in Holland Rijnland in 2009.

- Monitor Wonen -> voorbereidingen

Voorjaar 2009 zijn er voorbereidingen getroffen voor de geplande Monitor Wonen. In de loop van dat jaar bleek echter, dat de provincie voornemens was om voor heel Zuid-Holland een monitor Bouwen en Wonen samen te stellen en uit te brengen. Een "eigen" monitor voor Holland Rijnland zou dan dubbel en erg arbeidsintensief zijn terwijl er eenvoudig aan te sluiten is op de provinciale monitor waar ook cijfers voor deze regio uit te genereren zijn. Deze monitor zal nu in 2010 voor het eerst verschijnen.

De monitors, de folder en de publicatie met kerncijfers worden opgemaakt in een speciale voor dit doel ontworpen lay-out. Ze zijn een belangrijke bron voor degenen die cijfers over de regio Holland Rijnland gebruiken. Alle publicaties worden jaarlijks geactualiseerd.

Financiën

Deelprogramma Ruimtelijke Ordening	Rekening 2007	Rekening 2008	Rekening 2009	Begroting 2009	Begroting na wijziging 2009
indirecte kosten	527.865	376.944	462.054	373.090	373.090
materiële kosten	230.207	770.044	473.629	269.010	502.010
uitvoeringsprogramma	77.280				
totale lasten	835.352	1.146.988	935.683	642.100	875.100
directe baten	-9.710	472.287	233.000		233.000
bijdragen gemeenten	845.062	674.701	702.683	642.100	642.100

Betreft de volgende projecten:

- Regionale Structuurvisie (RSV)
- Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)
- Bestuurlijk platform Zuidvleugel
- Greenport
- Monitoring

Toelichting

Voor het deelprogramma Ruimtelijke Ordening is er voornamelijk als gevolg van de verrichtingen uren voor de IBHR sprake geweest van een overschrijding op de indirecte kosten die deels gecompenseerd wordt door onderschrijding op de materiële kosten. In de materiële kosten van € 473.629 zit een bedrag inbegrepen van € 233.000 ten behoeve van de IBHR. Deze kosten worden overeenkomstig het genomen besluit staande de AB-vergadering van 24 juni 2009 gedekt uit het rekening resultaat van de jaarrekening 2008. Per saldo is er op dit deelprogramma sprake van een overschrijding van € 60.583.

4.2 Deelprogramma Wonen

Doelstelling

Het doel van het deelprogramma Wonen is het stellen van kaders om te komen tot één goed functionerende, open regionale woningmarkt die aansluit bij de vraag van regionale woningzoekenden. Om die beoogde woningmarkt te bereiken wordt er enerzijds richting gegeven aan het bouwprogramma, anderzijds aan de woningtoewijzing. Het eerste stoelt op de Regionale Woonvisie 2009-2019 waarbij het daarmee samenhangende Bouwprogramma voorziet in de toevoeging van 33.000 woningen tussen 2000 en 2020. De spelregels voor de woningtoewijzing liggen vast in een regionale huisvestingsverordening. Afspraken en beleidsdoelstellingen binnen dit deelprogramma worden gemonitord.

Context

Het kwantitatieve en kwalitatieve woningtekort in Holland Rijnland blijkt, mede vanwege de lastige locaties en de uiteenlopende ruimteclaims, uitermate moeilijk terug te dringen.

De druk op de woningmarkt blijft daarom hoog.

De regiogemeenten hebben zich tot doel gesteld om de woningvoorraad tussen 2000 en 2020 met 33.000 woningen te laten toenemen. Dat aantal zou voldoende moeten zijn voor de opvang van de groei van de eigen bevolking en van een deel van de overloop uit de Haarlemmermeer (opgave Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek). Het ministerie van VROM heeft daartoe op grond van het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS) in verschillende tranches subsidies beschikbaar gesteld.

De druk op de woningmarkt uit zich ook in de sociale sector. Circa 30% van de woningvoorraad bestaat uit sociale sectorwoningen, dat gold ook voor de nieuwbouw in 2008. Om de schaarse voorraad goed te kunnen verdelen is er sinds 2006 één open regionale woningmarkt, met een woonruimteverdeelsysteem. Het huisvestingsbeleid omvat:

- één open regionale woningmarkt;
- meer dynamiek door het stelsel van woningtoewijzing;
- een zo groot mogelijke keuzevrijheid voor woonconsumenten;
- zoveel mogelijk op lokaal niveau borgen van sociale cohesie;
- borging van de kansen voor starters, senioren en bijzondere doelgroepen.

De evaluatie van het systeem eind 2007, toonde aan dat – om de doorstroming binnen de regionale woonmarkt te bevorderen - de huisvestingsverordening moest worden aangepast.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- Monitoring en bouwregie voor de kwantitatieve regionale bouwopgave;

Het woningtekort in Holland Rijnland blijkt moeilijk terug te dringen. Zo zijn er in zes gemeenten projecten die tot 2010 nog aanspraak kunnen maken op BLS-subsidies uit de periode 1995-2004 (Vinex-periode). In de oorspronkelijke planning hadden deze projecten dus al vier jaar geleden moeten zijn opgeleverd. In 2009 is geen van die projecten opgeleverd. Tussen 2000 en 2009 is de woningvoorraad gegroeid met ca. 10.250 woningen; dat is 34% van de opgave tot 2020 in 40% van de tijdsperiode. In de eerste drie kwartalen van 2009 zijn ca. 1.270 woningen toegevoegd (CBS, 2009). De plancapaciteit lijkt voldoende om de totale taakstelling tot 2020 te kunnen realiseren.

De doelstelling uit het convenant Woningbouwafspraken 2005-2009 zal echter niet worden gehaald. De regiogemeenten hebben met VROM afgesproken om tussen 2005 en 2010 14.620 nieuwbouwwoningen te realiseren (bruto toevoeging). Tot oktober 2009 is 37% van die taakstelling gerealiseerd. Gevolg is dat voor de woningbouw tot en met 2009 slechts 13.377.000 euro van de in totaal gereserveerde BLS-subsidie 24 mln. euro zeker is gesteld.

Achterblijvende bouwproductie was voor VROM, de Provincie Zuid Holland, Holland Rijnland en de vereniging van woningcorporaties Holland Rijnland aanleiding om geld beschikbaar te stellen voor een bouwregisseur. Inzet van het instrument bouwregie is gestart in 2008 en doorgegaan in 2009. De woningbouwregisseurs hebben op verzoek van gemeenten oplossingen aangedragen voor knelpunten bij de realisering van bouwlocaties. Desgewenst traden ze op als mediator tussen partijen. Ter afronding van hun opdracht in 2009 zullen zij betrokken zijn bij de analyse van de bouwmonitor 2010-2019.

➤ Vaststelling van de Regionale Woonvisie Holland Rijnland 2009-2019

Van groot belang voor de kwalitatieve bouwopgave is de dit jaar vastgestelde regionale Woonvisie. Die visie vormt het actuele beleidskader voor de kwantitatieve én kwalitatieve invulling van het woningbouwbeleid. De woonvisie vormt de basis voor het vaststellen van het regionale bouwscenario en voor eventuele uitvoeringsafspraken. Door een betere afstemming van aantallen en soorten woningen moet de balans tussen vraag en aanbod verbeteren.

➤ Verstedelijkingsafspraken in relatie tot IBHR en MIRT

In 2009 zijn integrale Verstedelijkingsafspraken 2010-2019 met het ministerie van VROM gemaakt als onderdeel van de afspraken over de Integrale Benadering Holland Rijnland in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Het belang van deze afspraken voor de regio schuilt vooral in de relatie met de investeringen in de infrastructuur. De claims uit de verstedelijkingsafspraken geven een belangrijke invulling aan de ruimtelijke component -de 'R'- in het MIRT. Naar verwachting zullen deze afspraken in 2010 worden gespecificeerd op het niveau van de Zuidvleugel.

- De uitvoering van alle taken die volgen uit de Regionale Huisvestingsverordening 2006, waaronder urgentieverlening en het monitoren van de kwaliteit van de woonruimteverdeling (uitvoering bij woningbouwcorporaties);
- Vaststelling Convenant Woonruimteverdeling 2009 waarin uitvoeringsafspraken zijn vastgelegd voor de Regionale Huisvestingsverordening 2009;

De opgave voor woonruimteverdeling is omvangrijk; ultimo 2009 waren er bijna 69.700 ingeschreven woningzoekenden, waarvan ruim eenderde (21.900 personen) actief zoekend was. Dit is een toename ten opzichte van 2008 met respectievelijk 6% (+4.200 ingeschreven woningzoekenden) en 15% (3.340 actieven). Hoewel beide categorieën groeien, is er ten opzichte van de 2007-2008 sprake van een daling in de groei van zowel het aantal inschrijvingen als het aantal actieven ten opzichte 2007.

Uit de evaluatie van het huisvestingsbeleid in 2007 bleek o.a. dat jonge starters veel minder kans maakten op een (starters)woning dan oudere starters. De oorzaak daarvan school in de overgangsregeling. Per 1 januari 2010 is deze afgeschaft. Tot die tijd werden in 2009 tijdelijk starterswoningen specifiek gelabeld voor jonge starters tot 26 jaar. Die noodmaatregel bleek voor de jonge starters het gewenste effect te hebben.

De doelstelling om te komen tot één regionale, open woningmarkt waarbij in beperkte mate lokaal maatwerk mogelijk is, is gehaald. Inschrijvingen en verhuisbewegingen werden niet of nauwelijks gehinderd door bindingseisen of passendheidscriteria. Er zijn vier aanvragen geweest voor lokaal maatwerk, waarvan er twee deels werden afgewezen omdat er alternatieven waren voor de oplossing van het gestelde probleem (voorrang aan lokale starters) of omdat het binnen de wetgeving niet mogelijk is (voorrang aan lokale 65-plussers).

Noordwijk en Noordwijkerhout hadden hun eigen lokale huisvestingsverordening waarbij de gemeenten volledig volgens letter en geest de regionale modelverordening volgden.

Alle urgentieverzoeken, ook uit de drie genoemde gemeenten, werden behandeld door de regionale urgentiecommissie. Bezwaarschriften uit Noordwijkerhout werden behandeld door de lokale in plaats van door de regionale bezwaarschriftencommissie die vervolgens aan het college van Noordwijkerhout advies uitbracht.

Inzet

De volgende activiteiten hebben onder andere bijgedragen aan de resultaten in 2009:

- platformfunctie: het voeren van secretariaat voor het Portefeuillehoudersoverleg, de ambtelijke adviesgroep Ruimte en het ambtelijk overleg Wonen;
- coördineren en ondersteunen van ambtelijke werkgroepen ten behoeve van de Regionale Structuurvisie, de Woonvisie en de Huisvestingsverordening 2009;
- belangenbehartiging/beleidsadvisering met betrekking tot plannen van rijk, provincie en Zuidvleugel, regiogemeenten inzake verstedelijking, woningbouw en woonruimteverdeling
- uitvoering van de BLS-stimuleringsregeling
- advisering bestuurlijk overleg tussen vertegenwoordigers van regio, verhuurders en huurders in de beleidscommissie Woonruimteverdeling;
- uitvoering urgentieregeling en vertegenwoordiging van de regio in bij de behandeling van bezwaar- en beroepschriften (zie onderstaande staat voor cijfers).

Urgentie afdeling	Jaar	Jaar	Jaar
	2007	2008	2009
Aantal ontvangen urgentie aanvragen	558	555	400
Aantal afgewezen urgentie aanvragen (incl. adviezen)	147	215	196
Aantal toegewezen urgentie aanvragen	411	340	204
Aantal behandelde bezwaarschriften	80	106	55
Aantal behandelde rechtbankzaken	7	11	5
Aantal Regionale Urgentie Commissie vergaderingen	30	33	33
Aantal Stadsvernieuwingsurgenten	858	180	70

Financiën

Deelprogramma Wonen	Rekening	Rekening	Rekening	Begroting	Begroting na wijziging
	2007	2008	2009	2009	2009
Indirecte kosten	224.227	391.441	471.146	535.000	535.000
Materiële kosten uitvoeringsprogramma	5.389.963	399.979	328.658	257.570	257.570
totale lasten	5.614.190	791.420	799.804	792.570	792.570
directe baten	5.055.063	106.662	73.098	37.000	37.000
bijdragen gemeenten	559.127	684.758	726.706	755.570	755.570

Betreft de volgende projecten:

- Beleidsvisie Wonen
- Beheer BWS-budget
- Woonruimteverdeling
- Stedelijke vernieuwing
- Bouwregisseur

Toelichting

Op de materiële kosten is er sprake geweest van een overschrijding voornamelijk als gevolg van hogere keuringskosten en hoger dan begrote kosten voor de urgentieverlening op het project woonruimteverdeling. Tevens zijn de ontvangen leges bedragen lager uitgekomen dan begroot.

De totale overschrijding op dit deelprogramma Wonen wordt volledig gecompenseerd door de onderschrijding op de gemaakte uren door de inzet op het project IBHR.

De directe baten zijn hoger dan voorzien, ondanks het feit dat er op het project Woonruimteverdeling minder leges-gelden zijn ontvangen dan begroot. Dit wordt echter ruimschoots gecompenseerd door de 50% vergoeding van de kosten voor de Bouwregisseur door het Ministerie van VROM. Op dit deelprogramma Wonen is er per saldo sprake van een onderschrijding van € 28.864.

4.3 Deelprogramma Economische Zaken en Toerisme

Doelstelling

Maatschappelijke doelstelling

Bevorderen van een duurzame economische ontwikkeling in de regio, door:

- creëren van meer werkgelegenheid in Research & Development, kennisintensieve dienstverlening (kantoorwerkgelegenheid), maakindustrie en de recreatieve en toeristische sector;
- verder ontwikkelen van de Greenport Bollenstreek dat wil zeggen een vitaal bollen- en glastuinbouwcomplex met een zelfstandige positie binnen de Greenport Zuid-Holland;
- intensivering en verbetering herstructurering van bedrijventerreinen;
- een evenwichtig en goed functionerend voorzieningenniveau;
- meer regionale samenwerking bij de (her)ontwikkeling van kantoren- en bedrijventerreinen, waarbij de samenwerking kan gaan over meerdere aspecten zoals fasering, risicodeling, profilering en toelating van bedrijvigheid.

Doelstelling Holland Rijnland

De gemeenten stimuleren en faciliteren bij de ontwikkeling van een goed afgestemd, evenwichtig lange termijn beleid waarin de volgende componenten centraal staan:

- groei van het aantal vierkante meters kantooroppervlak en bedrijventerreinen;
- regionale afspraken over detailhandel;
- monitoren van aanbod van kantoren en bedrijventerreinen;
- versterken van de economische speerpunten kennisclusters rond bio-lifescience en ruimtevaart, Greenport Duin- en Bollenstreek en het (congres) toerisme aan de hand van gezamenlijke afspraken over promotie en acquisitie;
- investeren in verbetering van de eristische functie van de regio.

De ruimte voor aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de regio is beperkt. In de Regionale StructuurVisie 2020 Holland Rijnland zijn de kenniseconomie (bio-lifesciencecluster en ruimtevaartcluster) en de Greenport als speerpunten voor de economische ontwikkeling benoemd. Daarbij zijn de volgende kernbeslissingen voor economie en bereikbaarheid geformuleerd:

- opschaling van de kenniseconomie op (inter)nationaal niveau door uitbreiding van vooral het cluster bio-science in en om Leiden;
- uitbouw van de internationale economische kracht van de Greenport.

Maatregelen

Om realisatie van deze doelstellingen dichterbij te brengen zijn in 2009 de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Platformfunctie: het voeren van het secretariaat voor het Portefeuillehoudersoverleg en het ambtelijk overleg Economische Zaken
- Belangenbehartiging op provinciaal en rijksniveau
- Deelname aan het Regionaal Economisch Overleg
- Op verzoek van gemeenten deelname aan lokale klankbord- en werkgroepen
- Onderhouden van de relatie met het bedrijfsleven en vertegenwoordigers daarvan zoals de Kamer van Koophandel, VNO-NCW West en Bedrijfsleven Rijnland
- Opstellen van een regionale bedrijventerreinenstrategie
- Monitoring van relevante ontwikkelingen op economisch gebied

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- Vaststelling van de Regionale Bedrijventerreinenstrategie

Op 28 oktober 2009 heeft het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland de *Regionale bedrijventerreinenstrategie* vastgesteld. De strategie bevat onder ander afspraken over de herstructurering van bestaande en de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de samenhang daar tussen. Ook zijn afspraken gemaakt hoe met de verkleuring van bestaande bedrijventerreinen zal worden omgegaan.

- Monitor bedrijventerreinen - actualisering

Eind 2009 is de tweede *Monitor bedrijventerreinen* voor Holland Rijnland uitgebracht. Deze monitor bevat onder andere cijfermatige gegevens over de hoeveelheid uitgeefbaar en uitgegeven bedrijventerrein, ontvangen subsidies, leegstand op bedrijventerreinen en de voortgang van de plannen voor herstructurering en nieuwe locaties. Belangrijkste bron voor deze monitor is de provinciale database "Infodesk bedrijventerreinen". De monitor zal de komende jaren verder uitgebreid worden en het belangrijkste instrument worden om de gemaakte afspraken in de regionale bedrijventerreinenstrategie te volgen.

Onderdelen

Dit deelprogramma's kan worden onderscheiden in de volgende onderdelen:

- Kantoren- en bedrijventerreinenstrategie
- Detailhandel
- Recreatie en toerisme

4.3.1 Onderdeel Kantoren- en bedrijventerreinenstrategie

Doelstelling

Om een economisch vitale en concurrerende regio te blijven, die niet verder op achterstand komt te staan ten opzichte van de Randstad (stabiliseren aandeel in het bruto binnenlands product), is het noodzakelijk ruimte te blijven maken voor bedrijven en kantoren. De regio daarom wil tot 2020 ernst maken met de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen, tenminste ca. 143 hectare netto nieuw bedrijventerrein aanleggen en 415.000 m² bvo kantoorruimte realiseren i.c. hiervoor planologisch de ruimte reserveren.

Context

Eind 2009 hebben rijk (Ministeries VROM en EZ), IPO en VNG een convenant ondertekend, dat de basis vormt voor de herstructurering 6500 hectare verouderd bedrijventerrein in Nederland tot 2020. Gelijktijdig heeft ook de Commissie Jorritsma een rapport uitgebracht met aanbevelingen hoe deze herstructurering het beste kan worden uitgevoerd.

In het convenant is onder andere afgesproken, dat de provincies 'systeemverantwoordelijk' zijn voor het beleid inzake herstructurering van bestaande en aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. De provincie Zuid-Holland doet dit in nauwe samenwerking met de regio's, waaronder Holland Rijnland. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en dienen hierbij (in regionaal verband) samen te werken. Toepassen van de zgn. 'SER-ladder' staat centraal.

In Holland Rijnland bestaat een actueel tekort aan direct uitgeefbaar bedrijventerrein. Plannen - vooral zachte - zijn er genoeg, maar de uitvoering stagneert. Daarvoor zijn diverse oorzaken aan te wijzen. In de loop van 2009 is wel meer duidelijkheid gekomen over de realisering van twee bedrijventerreinen: de Oostvlietpolder in Leiden en Klei-Oost zuid in Katwijk.

Eind 2006 heeft het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland de Regionale kantorenstrategie vastgesteld. Deze strategie is er op gericht de realisering van 415.000 m² kantooroppervlak op diverse locaties planologisch veilig te stellen. Nadat deze strategie is vastgesteld, is er op de kantorenmarkt veel veranderd. De uitbreidingsvraag naar nieuwe kantoren is veel kleiner dan aanvankelijk werd geraamd. Diverse regio's hebben daarom hun plannen al bijgesteld. Ook voor Holland Rijnland is de tijd rijp om de plannen te evalueren en zo nodig bij te stellen.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- Vaststelling Regionale bedrijventerreinenstrategie Holland Rijnland op 28 oktober 2009 door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland
- Uitbrengen van de tweede Monitor bedrijventerreinen Holland Rijnland
- Afspraken voor het opstellen van een Kantorenmonitor in 2010 en het evalueren van de in 2006 vastgestelde regionale kantorenstrategie Holland Rijnland.

4.3.2 Onderdeel Detailhandel

Doelstelling

Het faciliteren van een sterke en evenwichtige regionale detailhandelsstructuur voor ondernemers en bewoners, waar iedere gemeente zich in kan herkennen; met inachtneming van:

- aandacht voor bestaande aankoopplaatsen;
- aandacht voor kleine kernen (>250 en <5.000 inwoners): behouden structuur;
- versterken koopkrachtbinding;
- ruimte bieden voor vernieuwende concepten/winkels;
- vergroten aantrekkelijkheid en kwaliteit winkelgebieden.

Bovenstaande doelstelling is ontleend aan de Regionale detailhandelstructuurvisie van het Regionaal Economisch Overleg (REO).

Context

Het deelprogramma 'Detailhandel' is een voortzetting van bestaande activiteiten in het kader van het Regionaal Economisch Overleg (REO). Holland Rijnland heeft geen eigenstandig detailhandelbeleid, maar neemt deel aan het REO en werkt zo mee aan de totstandkoming, afstemming en uitvoering van het regionaal beleid op het gebied van detailhandel.

Resultaten

In 2009 is er op het gebied van detailhandel conform bestaand beleid, dat onder andere is vastgelegd in de regionale en provinciale detailhandelvisie, binnen het Regionaal Economisch Overleg gewerkt aan de toetsing van detailhandelsplannen van gemeenten en/of bedrijven waarvan een bovenlokale impact kan worden verwacht op het voorzieningsniveau.

4.3.3 Onderdeel Toerisme en recreatie

Doelstelling

Initiëren van productontwikkeling en uitvoeringsactiviteiten op die terreinen waar gezamenlijk optrekken een duidelijke meerwaarde heeft. Het streven is, dat meer toeristen en recreanten deze regio (leren) kennen en gebruik maken van de voorzieningen.

Naast de hoofddoelstelling is in 2007 het stimuleren van werkgelegenheid als afgeleid doel bepalend geweest voor de inzet in de recreatieve en toeristische sector.

Context

Het deelprogramma 'Toerisme' is een voortzetting van bestaande activiteiten. Die vrij beperkt van omvang zijn. Al eerder is in de regio de lijn uitgezet, dat promotie en marketing door de individuele gemeenten zelf worden gedaan. Waar relevant trekken de gemeenten hier samen in op. Eind 2007 is met de Economische Agenda bepaald, dat de regio-inzet zich concentreert op de speerpunten:

- stimuleren van goede fysieke verbindingen voor wandelen, varen en fietsen;
- samenbrengen toeristische aanbieders voor ontwikkeling van arrangementen;
- afstemming van promotie van lokaal beleid en initiatieven.

In 2008 is de VVV Holland Rijnland, de regionale uitvoeringsorganisatie, ontbonden. Na het wegvallen van de VVV is een aantal afzonderlijke regiogemeenten voortvarend bezig gegaan om de gastheerschapfunctie en de lokale promotie op te pakken. Daarnaast hebben Leiden, Katwijk en Noordwijk als grotere toeristische gemeenten een eigen citymarketingorganisatie opgericht, waarbij intensief wordt samengewerkt met het lokale bedrijfsleven.

Resultaten

In het verslagjaar is vanuit de regio inhoudelijk input geleverd in het kader van de Integrale Benadering Holland Rijnland, waarin recreatie en toerisme meegewogen is bij verschillende onderdelen als het hoogwaardig woonmilieu, het groen en de greenport. Daarnaast heeft Holland Rijnland in voorkomende gevallen – bijvoorbeeld bij de afronding van de 2^e fase fietsknooppuntensysteem – de platformfunctie vervuld voor de regiogemeenten.

Financiën

Deelprogramma Economische Zaken en Toerisme	Rekening	Rekening	Rekening	Begroting	Begroting na wijziging
Totaal	2007	2008	2009	2009	2009
indirecte kosten	131.873	156.323	69.196	152.080	152.080
materiële kosten	119.572	43.560	30.025	96.490	96.490
uitvoeringsprogramma					
totale lasten	251.445	199.883	99.221	248.570	248.570
directe baten	33.500	10.000			
bijdragen gemeenten	217.945	189.883	99.221	248.570	248.570

Betreft de volgende projecten:

- Bedrijventerreinenstrategie
- REO / KBB
- Instandhouding ANWB-borden

Toelichting

Als uitvloeisel van het feit dat voor de uitvoering van de begroting 2009 een projectenboek is opgesteld hebben er verschuivingen plaatsgevonden van uren en projecten van het ene deelprogramma naar het andere deelprogramma binnen de Ruimtelijke Agenda. Dit geldt onder meer het project Monitoring; in de jaarrekening vindt de verantwoording plaats bij het deelprogramma Ruimtelijke Ordening, terwijl het project begroot was onder het deelprogramma Economische Zaken en Toerisme.

Dit leidt zowel op de materiële als op de indirecte kosten tot een onderschrijding. Ook door de uren inzet op het project IBHR zijn de indirecte kosten lager uitgevallen. Dit wordt maar deels gecompenseerd door de overschrijdingen op het project Bedrijventerreinenstrategie. De uiteindelijk onderschrijding bedraagt € 149.349.

4.4 Deelprogramma Natuur en Landschap

Doelstelling

De regio Holland Rijnland is een aantrekkelijke woonregio met een gevarieerde groene ruimte, waarin het kustgebied, de bollenteelt, de landgoederen en het veenweide- en plassengebied bepalend zijn. De aaneengesloten stedelijke agglomeratie wordt als een hoefijzer omsloten door het landelijk en open gebied. Door de verstedelijkingsdruk van de afgelopen decennia dreigt het landschap zijn waarde te verliezen voor de woonomgeving, recreatie en agrarische activiteiten. Een robuuste groenblauwe structuur is essentieel voor de leefkwaliteit en het vestigingsklimaat in Holland Rijnland. Holland Rijnland heeft een unieke eigen identiteit door de synergie tussen stedelijk en landelijk gebied. De regio wil dit samenspel tussen stad en land behouden waar dat kan en versterken waar dat nodig is.

Het deelprogramma Natuur en Landschap heeft als doel de landschappelijke kwaliteiten in de regio te beschermen en te versterken en de ontwikkeling en uitvoering van de voor de regio belangrijke landschappelijke plannen te bevorderen.

Context

De verstedelijkingsopgaaf van netto 33.000 woningen tussen 2000 en 2020 (incl. de daarbij behorende infrastructurele uitbreidingen zoals RijnlandRoute en RijnGouweliĳn) binnen Holland Rijnland enerzijds en anderzijds het behoud en de revitalisering van het bollencomplex (Greenport Bollenstreek; Pact en Offensief van Teylingen) heeft in de eerste jaren van Holland Rijnland vooral de agenda van de regio bepaald. Sinds de totstandkoming van het RIF is er behoefte aan een Regionaal Groenprogramma op basis waarvan de RIF-gelden kunnen worden besteed. Inmiddels is in 2009 de Regionale Structuurvisie vastgesteld. Het Regionaal Groenprogramma is een uitvoeringsprogramma van deze Regionale Structuurvisie 2020 Holland Rijnland (RSV). Met dit Groenprogramma willen wij het unieke groene gebied van de regio en de recreatiemogelijkheden een flinke impuls geven. Samen met de agrariërs, want landbouw en veeteelt zijn de natuurlijke dragers van het open landschap. Het Regionaal Groenprogramma geeft een visie op groen in de regio in 2020 en van de gewenste doelstellingen die hiervoor gerealiseerd moeten worden.

In juli 2009 heeft het Dagelijks Bestuur het concept Regionaal Groenprogramma vastgesteld en vrijgegeven voor reacties aan colleges, gemeenteraden en belanghebbenden.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- opstellen concept Regionaal Groenprogramma en op basis van de reacties het programma aanscherpen.
- stand van zaken overzicht Zuidvleugel Zichtbaar Groener;
- start uitvoering ZZG-project Vosse- en Weerlanerpolder ten noorden van de kern Hillegom. Uit het ZZG budget is een financiële bijdrage van € 40.000 toegezegd.
- drie projecten zijn aangemeld voor cofinanciering door de provincie Zuid-Holland vanuit het amendementsgeld van € 16 miljoen voor inrichting van het landelijk gebied. 2 van de aanvragen zijn gehonoreerd.
- samenwerking met stadsgewest Haaglanden, betrokken gemeenten en maatschappelijke organisaties heeft geleid tot een ontwerpessie (schetsschuit) voor het groene gebied tussen Den Haag – Leiden – Zoetermeer, oftewel Duin Horst Weide;

- vanuit de aanwezige 'vooruit ontvangen derden gelden' is een opdracht verleend aan Landschapsbeheer Zuid-Holland en ANVL Geestgrond om voor € 638.000 waaronder 50% Europese subsidie te besteden aan het realiseren van de doelstelling uit het landschapsbeleidsplan van de Duin- en Bollenstreek: aanleg van laanbeplanting, erfbeplanting, haagbeplanting en bossingels en houtwallen;
- vanuit de aanwezige 'vooruit ontvangen derden gelden' heeft het DB besloten opdracht te verlenen aan Landschapsbeheer Zuid-Holland voor het opstellen van een Cultuurhistorische atlas Duin- en Bollenstreek. Opdrachtverlening volgt begin 2010.

Het project Milieu nader uitgelicht

Doelstelling

Doel van het deelprogramma Milieu is het verbeteren van de milieukwaliteit in de regio Holland Rijnland door een platform te bieden voor het gezamenlijk uitvoeren van regionale milieutaken en de integratie van milieu in grote projecten te bevorderen. Dankzij dit platform kan de beschikbare hoeveelheid middelen voor het ontwikkelen en uitvoeren van regionale milieutaken efficiënter en effectiever worden ingezet en de integratie van onderwerpen worden bevorderd.

Context

Bij de fusie tussen de Leidse Regio en het Samenwerkingsverband Duin- en Bollenstreek is er voor gekozen om de milieutaken voor een deel van de deelnemende gemeenten onder te brengen bij Holland Rijnland. Een ander deel van de gemeenten had de regionale milieutaken ondergebracht bij de gemeenschappelijke regeling van de Milieudienst West-Holland. In de praktijk liet Holland Rijnland de aan haar toegewezen uitvoering van regionale milieutaken over aan de Milieudienst West-Holland. Op 28 oktober 2009 heeft het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland daarom ingestemd met de derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling. Hierin is opgenomen dat Holland Rijnland niet langer meer de regionale milieutaken uitvoert. Dit besluit is ter bekrachtiging aangeboden aan alle gemeenteraden.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- De Milieudienst faciliteert het PHO Milieu (i.o.) en het ambtelijk overleg Milieu. Deze gremia zijn dit jaar beiden drie maal bijeengekomen.
- Aan Holland Rijnland is een milieuo advies uitgebracht naar aanleiding van de concept Provinciale structuurvisie, het conceptconvenant duurzame bedrijventerreinen en het concept regionaal groenprogramma 2010-2020 Holland Rijnland;
- Voor de regio's Holland Rijnland en Rijnstreek zijn de afgelopen twee jaar actieplannen lucht vastgesteld. Deze zijn verwerkt in Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit en als zodanig ondergebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat per 1 augustus 2009 van kracht is geworden. De in deze plannen genoemde maatregelen moeten uiterlijk eind 2010 zijn uitgevoerd. De Milieudienst ziet hierop toe, coördineert de uitvoering ervan en draagt zorg voor de verdeling van de hiervoor toegekende subsidie door het rijk.
- Coördinatie van het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006 – 2010. In het kader van dit programma worden projecten en structurele werkzaamheden uitgevoerd.
- Voor het onderwerp Schiphol is ondersteuning gegeven aan het vooroverleg van de bestuurders in cluster Zuidwest (van het CROS). Het vooroverleg van het CROS heeft dit jaar acht keer plaatsgevonden. De Milieudienst bereidt de agenda voor, maakt de verslagen en voert eventuele acties uit.

- Coördinatie van het Regionaal Klimaatprogramma 2008-2012.
- Uitvoering is gegeven aan het Meerjarenplan Milieucommunicatie Holland Rijnland 2006-2009. Samen met de gemeenten is een nieuw meerjarenprogramma 2010-2013 opgesteld;
- Het Regionaal Jaarverslag Milieuhandhaving 2008 is vastgesteld, evenals het Regionaal Handhavingprogramma milieuhandhaving Holland Rijnland. Ook is dit jaar in het kader van de handavingsamenwerking een zogenaamde Handhavingestafette georganiseerd, en zijn workshops en themabijeenkomsten gehouden.
- Er is verdere uitvoering gegeven aan de Gevelisolatieprojecten Weg- en Railverkeersla-waai in de regio.

Financiën

Deelprogramma Na-tuur en Landschap	Rekening 2007	Rekening 2008	Rekening 2009	Begroting 2009	Begroting na wijziging 2009
indirecte kosten	127.068	108.802	229.325	154.300	154.300
materiële kosten	1.188.871	389.652	479.417	441.670	528.820
uitvoeringsprogramma	11.590				
totale lasten	1.327.529	498.454	708.742	595.970	683.120
directe baten	943.512	167.873	202.621	131.300	218.450
bijdragen gemeenten	384.017	330.581	506.121	464.670	464.670

Betreft de volgende projecten:

- Milieu
- Groenprogramma

Toelichting

Op het project Milieu laat een overschrijding zien op de materiële kosten. Dit wordt veroorzaakt door de afwikkeling van de restantkosten over 2008 in 2009. Doordat niet Holland Rijnland, maar de Milieudienst West-Holland de begrote directe baten van de provincie Zuid-Holland heeft ontvangen, zijn de directe baten € 15.829 achtergebleven ten opzicht van het voorziene bedrag.

Aan het project Groenprogramma zijn in het verslagjaar meer uren besteed dan geraamd. Dit heeft geleid tot een overschrijding op de indirecte kosten, die deels gecompenseerd wordt door een onderschrijding op de materiële kosten.

Al met al is er op het totale deelprogramma Natuur en Landschap sprake van een overschrijding van ruim € 41.451.

4.5 Deelprogramma 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 is het van belang om milieubelasting en aantasting van landschappelijke waarden, als gevolg van aanleg of uitbreiding van infrastructuur, zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te compenseren of te mitigeren.

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 en één beheersorganisatie voor CVV;
- door kennisuitwisseling en informatieoverdracht wordt de basis voor het beleid van de gemeenten versterkt (bijv. regionale verkeersmilieukaart);
- 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 ambtelijke overleggen 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-Gouwelijk 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

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- In het Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP-2007) zijn afspraken vastgelegd over de planning, financiering en realisatie van verkeer- en vervoermaatregelen voor de korte (2008-2010) en middellange termijn (t/m 2015). Dit uitvoer-

ringsprogramma is een bouwsteen van de regionale structuurvisie waarmee de afstemming met de andere beleidsvelden wordt geborgd. Het uitvoeringsprogramma is in maart 2008 door het Algemeen Bestuur vastgesteld. In 2009 is in het Portefeuillehoudersoverleg V&V op basis van de projectformulieren verslag gedaan van de activiteiten. Deze verslaglegging met actuele informatie 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 2010 zal sprake zijn van een dergelijke actualisatie. Rond de zomer wordt hier een aanvang mee gemaakt.

- In 2009 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. (Meer over de RijnlandRoute en RijnGouwelijn onder het deelprogramma Bereikbaarheid).
- Holland Rijnland heeft de projectleiding van de Bereikbaarheidstudie Grensstreek. Taak is om een programmaplan met maatregelen voor het middengebied van de Duin- en Bollenstreek op te stellen. De nadruk in dit programma is komen te liggen op de doorstroming van de N443. Doel van het programma is om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Bollenstreek te verbeteren. Dit programmaplan is in het breed bestuurlijk overleg van december 2009 vastgesteld. In 2010 dient het programmaplan tot uitvoering te komen.
- In 2009 is de OV-visie Holland Rijnland vastgesteld, die belangrijke input levert voor de Regionale Structuurvisie en het programma van eisen van de provinciale concessie.
- Met het investeringsfonds voor vijf grote projecten, waaronder de RijnlandRoute, de RijnGouwelijn West en de Noordelijke Ontsluiting Greenport wordt bij elkaar € 142,5 mln. gespaard als regionale 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 mede geleid tot het vernieuwde Randstad Urgent contract Integrale Benadering Holland Rijnland.
- In 2009 is de tweede fase van het onderzoek naar één CVV-systeem voor de gehele regio afgerond. In deze fase is onderzoek gedaan naar de aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van een dergelijk systeem. In oktober 2009 heeft het Algemeen Bestuur de rapportage ter afronding van deze fase inclusief conclusies vastgesteld. Alle gemeenten hebben ingestemd met de invoering van één CVV-systeem voor de gehele regio met gelijklopende vervoerskenmerken. De gemeenten in de Duin- en Bollenstreek gaven de voorkeur aan lokale invulling van de Wmo-aspecten. Dit houdt in dat in de taxi met één tarief wordt gerekend maar dat achteraf sprake kan zijn van afwijkende vergoedingen. Gemeenten dienen dit zelf achteraf te regelen.

Als vervolg op deze fase is in september 2009 gestart met de derde en laatste fase, de besteksfase. Voor deze fase geldt een zeer krappe planning. Om invoering van het systeem per 1 januari 2011 te halen is direct na de zomer 2009 gestart met het schrijven van de Nota van Uitgangspunten dat als kader dient voor het bestek. In het eerste kwartaal 2010 zal het concept bestek vervolgens afgerond zijn.

Onderdelen

Dit deelprogramma's kan worden onderscheiden in de volgende onderdelen:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid

4.5.1 Onderdeel 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

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

➤ Collectief Vraagafhankelijk Vervoer

In 2007 is de tweede contractperiode van de Regiotaxi als openbaar toegankelijk CVV systeem voor de gemeenten Kaag en Braassem, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten en Zoeterwoude van start gegaan. Van dit systeem maken naast Wmo-geïndiceerden ook openbaar vervoerreizigers gebruik. Na de fusie van de gemeenten Jacobswoude en Alkemade waren twee CVV systemen actief in deze gemeente. Met ingang van 1 januari 2010 zullen alle inwoners van Kaag en Braassem gebruik kunnen maken van de Regiotaxi.

De beheersorganisatie, ondergebracht bij Holland Rijnland, volgt de kwaliteit van het vervoer nauwlettend. Het verbeteren van de kwaliteit van de regiotaxi is een voortdurend punt van aandacht. Het aantal Wmo-geïndiceerde passagiers is iets gedaald, het aantal OV-reizigers ongeveer gelijk gebleven. Het serviceniveau is zowel op het gebied van kwaliteit (op tijd rijden) van de ritten als telefonische bereikbaarheid goed te noemen. De klachten worden over het algemeen punctueel afgehandeld en binnen de gestelde termijnen.

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. Direct na de zomer is het onderzoek t.b.v. de twee fase en de rapportage met voorstellen afgerond. Na instemming van de Portefeuillehoudersoverleggen is de rapportage aan de gemeenten aangeboden. Besluitvorming ter afronding van de 2^e fase vond plaats in het AB van oktober 2009. De aanbevelingen uit de 2^e fase overnemend is besloten tot invoering van één CVV-systeem voor de gehele regio. Daarbij gaat het om een systeem met eenduidige vervoerskenmerken en voor verschillende gemeenten lokale invulling waar het gaat om de Wmo-aspecten. Bij het opstellen van het bestek is naast de aanbevelingen uit de rapportage nadrukkelijk ook gekeken naar de eisen die in de OV-visie aan deze vorm van (openbaar) vervoer worden gesteld.

➤ Regionale Verkeersmilieukaart

In 2009 is gewerkt aan het actualiseren van de Regionale Verkeersmilieukaart. De actualisatie heeft vertraging opgelopen bij het aanleveren en controleren van gegevens. Begin 2010 wordt de actualisatie afgerond. T.b.v. het portefeuillehouderoverleg V&V van februari 2008 was een beheersnotitie opgesteld waarbij werd uitgegaan van het onderbrengen van het beheer en een raamcontract bij Bureau Goudappel Coffeng (BGC). Het bureau Goudappel Coffeng is opdracht verleend voor het actualiseren van de RVMK, maar een raamcontract is niet afgesloten. Financieel gezien heeft een raamcontract geen voordelen en het leidt tot een toename

van administratieve lasten bij Holland Rijnland. Gemeenten laten nu zelfstandig berekeningen uitvoeren door Goudappel. Ook de Milieudienst West-Holland voert voor gemeenten berekeningen uit 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 en te houden. Eind mei 2009 is de Startnotitie in combinatie met de richtlijnen voor de MER RijnlandRoute vastgesteld en is aangevangen met de eerste fase. In november 2009 is de rapportage van de eerste fase MER opgeleverd en is aansluitend door de provincie een trechteringsvoorstel voor de tweede fase gemaakt. Dit voorstel vormt, na bestuurlijke accordering, begin 2010 de basis voor de tweede fase van de MER. Het door het AB in 2008 vastgestelde Voorkeurs-tracé maakt nog steeds onderdeel uit van de MER-procedure. In het MIRT-overleg is een fase-ringsvoorstel voor de RijnlandRoute meegegeven. De regio werkt momenteel aan een alternatief voorstel.

➤ *RijnGouwelijn-West*

Holland Rijnland heeft in 2009 actief bijgedragen aan het project RijnGouwelijn-West door in de projectgroep, directieraad en stuurgroep te participeren. Op 24 juni 2009 heeft het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland ingestemd met het voorkeustracé van de provincie.

Daarna is gewerkt aan een bestuursovereenkomst, ondertekend door de provincie, de gemeenten Leiden, Oegstgeest en Katwijk en Holland Rijnland. De gemeente Noordwijk heeft aangegeven dat zij hierbij geen partij wenst te zijn.

In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over zaken als de scope, voorbereiding, financiering, organisatie etc. Voor Holland Rijnland is de financiering van de RGL-West – door een bijdrage van 37,5 miljoen vanuit het RIF – een belangrijk thema in de bestuursovereenkomst. Besluitvorming hierover binnen Holland Rijnland vindt plaats in februari 2010 (PHO Verkeer en Vervoer en AB). De ondertekening van het akkoord is gepland op 1 maart 2010.

➤ *Noordelijke Ontsluiting Greenport*

In 2007 is gestart met het onderzoek naar de NOG. 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. In eerste instantie is gekeken naar een verbinding tussen de N206 en N207, maar uit onderzoek bleek, dat een ladderstructuur met 3 sporten meer zou bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, namelijk een verbinding tussen N206 en N205 ten noorden van Hillegom, een verbeterde doorstroming op de N443 en een noordelijke randweg Rijnsburg. Deze uitgangspunten zijn de inzet geweest van de regio in de provinciale studie naar de bereikbaarheid van de grensstreek. In de samenwerkingsagenda zijn deze uitkomsten terug te vinden.

Met de provincie Zuid-Holland is afgesproken, dat de twee grootste knelpunten (de spoorkruising bij de N443 en de rotondes bij Sassenheim) nader onderzocht worden en dat grootschalige maatregelen niet worden uitgesloten. De overige maatregelen in het middengebied worden door de provincies in hun trajectstudies. Over de financiering moet nog nader worden gesproken; Holland Rijnland heeft in elk geval € 37,5 miljoen vanuit het RIF gereserveerd. Verder is Holland Rijnland de trekker van de OV-studie naar de corridor Bollenstreek-Schiphol Na breed bestuurlijk overleg is op verzoek van de stadsregio Amsterdam afgesproken dat er nog een verdiepingsslag naar de vervoerswaarden zal plaats vinden ter afronding van de verkenningsfase. Daarnaast zullen de provincies Noord- en Zuid-Holland in 2010 starten met de planfase waarin de traces Noordwijk-Sassenheim en Sassenheim-Nieuw Vennep zullen worden uitgewerkt. Voor de realisatie is reeds een bedrag van € 35 miljoen beschikbaar.

➤ Dynamisch verkeersmanagement

In het eerste kwartaal 2009 hebben de Portefeuillehoudersoverleggen met het zgn. tactisch kader in het kader van het project dynamisch verkeersmanagement ingestemd. Dit is vervolgens aan de gemeenten aangeboden met het dringende verzoek aan de verdere uitwerking hiervan mee te werken. Rond de zomer 2009 is in samenwerking met Haaglanden, de provincie en Rijkswaterstaat een aanvang gemaakt met het vervolgproject. In deze fase worden routes aangewezen waarop voor de benoemde knelpunten oplossingen gevonden moeten worden. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om de aanleg van nieuwe wegen maatregelen zoals reizigers informatie, aanpassen verkeersregelinstallaties, aanwijzen van alternatieve routes en eventueel kleine infrastructurale maatregelen.

Gerelateerd aan DVM is de provincie van start gegaan met CAR, Coördinatie Alternatieve Routes. Dit project is er op gericht om bij calamiteiten alternatieve routes aan te wijzen. Een concreet maatregelenpakket wordt in het Portefeuillehoudersoverleg van januari 2010 behandeld.

➤ 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. De benodigde aantallen voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's zijn inmiddels op basis van de meest actuele telgegevens van prorail geconcretiseerd. De aantallen van stallingsvoorzieningen, zeker ten aanzien van het stallen van fietsen vraagt zeer veel ruimte. In de nabije toekomst zal over alternatieve oplossingen gedacht moeten worden. De werkgroep ketenmobiliteit heeft zich in 2009 ook bezig gehouden met het aspect kwaliteit stations en stationsomgeving en 'Sociale veiligheid'. Dit laatste aspect is een onderwerp dat onder verantwoordelijkheid van en door gemeenten aangepakt moet worden met de NS. de kwaliteit van de stationsomgeving worden momenteel in samenwerking met KpVV schouwen bij enkele stations uitgevoerd. Voor alle stations vindt een nulmeting plaats op basis waarvan de komende tijd verdere actie ondernomen zal worden. 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, aanpak verkeersongevallenconcentraties en OV-voorzieningen. Subsidieaanvragen van gemeenten worden getoetst 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. De provincie heeft in 2009 besloten de bijdrage per regio voor wat betreft zowel de BDU als DVII te herijken. Voor Holland Rijnland heeft dit er toe geleid dat het beschikbare bedrag in het kader van BDU beperkt naar beneden is bijgesteld. Gezien de vele grotere projecten die in de regio op de rol staan is dit een teleurstellende ontwikkeling.

➤ 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 2009 de voortgangsrapportage gecontinueerd. Deze rapportage 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. Het geactualiseerde voortgangsoverzicht wordt aan het Portefeuillehoudersoverleg aangeboden.

Inzet

Om deze resultaten te behalen waren in 2009 onder andere de volgende activiteiten nodig:

- Platformfunctie: het voeren van een secretariaat voor het Portefeuillehoudersoverleg (4x) en het ambtelijke overleg Verkeer- en Vervoer (5x).
- 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.
- Start actualisatie Regionale Verkeersmilieukaart.

4.5.2 Onderdeel 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 ziekenhuisgewonden als gevolg van verkeersongelukken zijn teruggebracht met 27% ten opzichte van 1998. Het aantal doden zal zijn teruggebracht met 34%.

Context

Het verkeersveiligheidsbeleid is gericht op kwetsbare groepen zoals (brom)fietsers- en voetgangers. Door 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. Ook is door de samenwerking beter aan te sluiten op de landelijke en provinciale kaders en ontwikkelingen en efficiënt gebruik te maken van ervaringen in andere Zuid-Hollandse regio's. De regio onderhoudt hiervoor de contacten, informeert de aangesloten gemeenten en initieert waar nodig onderlinge afstemming. In het kader van interim-regeling Duurzaam Veilig wordt subsidie verstrekt aan regionale initiatieven. Voorwaarde voor deze subsidie is regionale aanpak op basis van een regionaal vastgesteld meerjarenplan. De projecten zijn opgenomen in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Holland Rijnland 2009-2011.

Resultaten

In 2009 zijn de volgende resultaten geboekt die bijdragen aan de doelstelling:

- Er is uitvoering gegeven aan de projecten die in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2009 – 2011 zijn genoemd.
- De landelijke verkeersveiligheidscampagnes (BOB, gordel, etc) zijn op de borden langs de wegen weergegeven.
- Er zijn contracten aangegaan met circa 15 nieuwe basisscholen voor een gezamenlijke integrale aanpak van verkeersveiligheid. Verkeersleerkrachten hebben op circa 45 scholen lessen gegeven, waarvoor drie parttime verkeersleerkrachten zijn aangesteld (2 fte).
- Ook op het voortgezet onderwijs zijn educatiemethoden aangeboden en is begeleiding verzorgd. In het oog springende projecten hierbij zijn debatlessen door een jongerenorganisatie over verkeersveiligheid en een cabaretvoorstelling.
- Voor projecten voor overige leeftijdsgroepen zijn gemeenten gefaciliteerd door informatieverstrekking en (provinciale) subsidie.
- Ten aanzien van infrastructuur-aanpak zijn gemeenten gestimuleerd om samen met de scholen projecten te starten voor een verkeersveilige schoolomgeving; hierbij is ondersteuning aangeboden. Voor 2010 hebben acht regiogemeenten subsidie aangevraagd voor schoolomgevingprojecten.
- Er is een concept verkeersveiligheidsatlas opgesteld, die begin 2010 wordt afgerond.
- Het aantal ongevallen in de regio laat na een aantal jaren daling sinds 2005 weer een stijgende trend zien. Voor het jaar 2009 is het aantal dodelijke slachtoffers afgenomen ten opzichte van 2008 en het aantal ziekenhuisgewonden toegenomen.
- 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). Via de BDU zijn geen aanvragen ingediend voor de aanpak van black spots.

Financiën

Deelprogramma Verkeer en Vervoer	Rekening	Rekening	Rekening	Begroting	Begroting na wijziging
Totaal	2007	2008	2009	2009	2009
indirecte kosten	359.999	326.711	214.112	340.250	340.250
materiële kosten	1.414.423	1.724.874	1.791.501	1.514.140	1.514.140
uitvoeringsprogramma	16.870				
totale lasten	1.791.292	2.051.585	2.005.613	1.854.390	1.854.390
directe baten	1.218.227	1.313.904	923.880	704.790	704.790
bijdragen gemeenten	573.065	737.681	1.081.733	1.149.600	1.149.600

Betreft de volgende projecten:

- OV-visie
- Verkenning OV corridor Bollenstreek – Schiphol / A'dam (HOV)
- Dynamische VerkeersMaatregelen (DVM)
- RijnlandRoute (RLR)
- RijnGouwelijn-West (RGL)
- Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG)
- Brede Doel Uitkeringen (BDU)
- Regionaal Project Verkeersveiligheid (RPV)
- Collectief Vraagafhankelijk Vervoer Leidse Regio (CVV LR)
- Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK)

Toelichting

In totaal is er binnen het deelprogramma Verkeer en Vervoer sprake van een overschrijding van € 67.867. De oorzaak is met name gelegen in een overschrijding op het project CVV LR à € 210.706. Dit wordt veroorzaakt door lager dan begrote vervoerskosten en hogere directe baten. Deze hogere directe baten zijn een gevolg van een bijdrage van de Provincie ZH aan de uitvoeringskosten van de CVV LR en door de niet begrote declaratie van de btw. Per saldo is er op het project CVV LR € 97.105 meer aan directe baten ontvangen dan was verwacht.

De overschrijdingen op de materiële kosten en indirecte kosten worden met name veroorzaakt door het project RPV. Deze hogere kosten worden gecompenseerd door de (veel) hogere ontvangen directe baten.