

Beheerst groeien

Provinciaal Verkeer- en
Vervoerplan 2002 – 2020

provincie ZUID HOLLAND

Beheerst groeien

Provinciaal Verkeer- en
Vervoerplan 2002 – 2020

Provinciale Staten
van Zuid-Holland

21 januari 2004

Inhoudsopgave

Deel A1 Visie en ambitie

		Voorwoord	5
Hoofdstuk	1	Inleiding	6
	2	De keuzes van Zuid-Holland	9
	3	Visie provincie Zuid-Holland op mobiliteit	12
	4	Ambities provincie Zuid-Holland per modaliteit	20
	5	Randvoorwaarden aan mobiliteit: verkeersveiligheid en leefbaarheid	57
	6	Aanpak via corridors	61
	7	Financiële consequenties PVVP	66



Deel A2 Toelichting en uitwerking

Hoofdstuk	1	Openbaar vervoer	69
	2	De weg	77
	3	De fiets	80
	4	Goederenvervoer	82
	5	Mobiliteitsmanagement	85
	6	Vaarwegen	88
	7	Verkeersveiligheid	91
	8	Leefbaarheid	95
	9	Corridors	99
		Samenvatting	108
		Besluitvorming Provinciale Staten: (geamendeerde) Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten; Amendementen en Motie Provinciale Staten;	111
Bijlagen		Lijst met afkortingen en begrippen	120
		Figuren en tabellen	123



Deel A1: Visie en ambitie



Beheerst groeien

Provinciaal Verkeer- en
Vervoerplan 2002 – 2020


HAAS
HAAS

Voorwoord Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002–2020

Mobiliteit is een groot goed. Mobiliteit staat voor bewegingsvrijheid en ontplooiingsmogelijkheden. Maar mobiliteit heeft ook problematische kanten. De vraag naar verplaatsingsmogelijkheden is overweldigend. Negatieve gevolgen van het verkeer zoals ruimtebeslag, aantasting van de leefomgeving, hoge kosten in tijd en geld en niet te vergeten de verkeersslachtoffers hebben grote invloed op het leven en welzijn in Zuid-Holland.

De provincie Zuid-Holland geeft in dit Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020, deel A haar beleidsvisie voor de komende jaren. Een visie op een beheerste groei van de mobiliteit, waarbij de wensen die de Zuid-Hollander aan de bereikbaarheid stelt het uitgangspunt zijn. Maar met de voorwaarden die een duurzaam systeem stelt: goede leefbaarheid en verkeersveiligheid tegen aanvaardbare kosten. Dit is een ambitieuze opgave. Zuid-Holland fungeert door haar strategische ligging in de zich tot een echte metropool ontwikkelende Randstad immers ook als aanjager van de Nederlandse economie. Met alle transportconsequenties van dien.

Het PVVP stelt de 'mobilist' – de gebruiker, welk vervoermiddel hij of zij ook kiest – centraal. Niet het technisch systeem is maatgevend, maar de behoeften van de mens. Netwerken van de verschillende wegbeheerders en vervoerwijzen moeten een samenhangend en op elkaar afgestemd product aanbieden. Alle beschikbare infrastructuur en kennis moet samenwerken. Samenhang en integratie zijn dan ook de sleutelwoorden van het PVVP. Voor de provincie is hierbij een rol van grote betekenis weggelegd. Als middenbestuur is zij de aangewezen instantie om de integrerende en bemiddelende rol op zich te nemen en tot een nieuwe effectieve bestuurlijke samenwerking te komen. Daarom ook moet er één vervoersautoriteit op regionale schaal voor weg en openbaar vervoer komen. Waarbij overigens niet gelijk gezegd is dat de provincie ook per sé die autoriteit moet zijn.

Dit PVVP is een modern plan

Het constateert dat er een onevenwichtigheid is gegroeid tussen het rijkswegennet en de overige wegen (het onderliggend wegennet) en wil daarom de functie van dit onderliggend wegennet versterken. Daarvoor moet er een onderliggend wegennet plus komen: regionale wegen die hun verbindende functie kunnen waarmaken.
Het PVVP kiest voor light rail. Het hoogwaardig regionaal openbaar vervoer is het zwakste punt in het huidige verkeerssysteem. Ingezet zal gaan worden op RandstadRail, Stedenbaan en Rijn Gouwelijn.
En het PVVP hecht veel waarde aan de 'zachte' kant van het mobiliteitsbeleid. Met goed mobiliteitsmanagement worden ketenverplaatsingen gestimuleerd. Met de auto daar waar onvermijdelijk, met de fiets of het openbaar vervoer daar waar het kan.

Kortom dit eerste deel van het PVVP is het antwoord van de provincie op de vraag hoe met de problematiek van de mobiliteit om te gaan en het is uitgangspunt om tot het tweede deel van het PVVP, het beleidsprogramma met concrete projecten en hun financiering, te komen.

Marnix Norder
gedeputeerde verkeer- en vervoersbeleid
Provincie Zuid-Holland



21 januari 2004







1 Inleiding

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) geeft aan hoe de provincie Zuid-Holland [1] de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil geven. In het verlengde van het Nationaal Verkeer- en Vervoer Plan (NVVP) van het rijk, geeft het PVVP een antwoord op de problemen ten aanzien van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Zuid-Holland [1]. Die problemen worden gezien in samenhang met de ligging van Zuid-Holland in het zuidelijk deel van de Randstad, dat als aanjager van de Nederlandse economie fungeert.

De provincie staat voor een bereikbaar Zuid-Holland, wil een tevreden reiziger en heeft oog voor het zakelijk- en goederenverkeer. De provincie zal binnen haar mogelijkheden hiervoor de voorwaarden scheppen. De provincie staat tegelijk ook voor een beter milieu, voor veiligheid en voor stedelijke en landelijke kwaliteit, en voor een sociaal Zuid-Holland. Een te sterke mobiliteitsgroei staat daarmee op gespannen voet. Gedragsbeïnvloeding, sturing van ontwikkelingen én het vastleggen van grenzen moet deze onverenigbare wensen met elkaar verzoenen. Zuid-Holland kiest daarom voor een beheerst groeien van de mobiliteit op basis van een afgewogen beleidsmix.

De provincie hanteert daarbij drie invalshoeken.

- Het creëren van samenhang in het verkeers- en vervoersbeleid van rijk, provincie en de andere verkeers- en vervoersautoriteiten in Zuid-Holland. Met het oog hierop zullen de taken uit het NVVP die het rijk wil decentraliseren, worden opgepakt en uitgewerkt. Daar waar het NVVP leemtes of inconsequenties vertoont – zoals tussen de wegenvisie en de visie op de centrale positie van de gebruiker – zal provinciaal beleid hieraan verder invulling geven. Afstemming van het beleid met de overige partners zal ingevuld worden via het Provinciaal Verkeers- en Vervoers Beraad (PVVB), apart bestuurlijk overleg met de kaderwetgebieden en via het reguliere overleg op randstadniveau.
- Integratie van het verkeers- en vervoersbeleid met de ambities op de andere beleidsvelden.
- (Bij)sturing op politieke keuzes. Hierin wordt voorzien door een periodieke politieke behandeling en bijstelling van de beleidsagenda.

1 De hoofdlijn van dit antwoord is al in mei 2001 vastgesteld door Gedeputeerde Staten in het zogenaamde Koersdocument Mobiliteit met belei

Opbouw en werkwijze

Het PVVP heeft twee delen: deel A met de hoofdlijnen van het beleid en deel B met de beleidsagenda. Deel A is opgesplitst in deel A1 (Visie en ambitie) en deel A2 (Toelichting en uitwerking). Deel A is nu in zijn geheel beschikbaar. De door Provinciale Staten vastgestelde hoofdlijnen van het beleid zullen verder uitgewerkt worden in een beleidsagenda. Uiteindelijk zal deel B (de beleidsagenda) het volwaardige provinciale uitvoeringsbeleid in de vorm van concrete doelen en projecten weergeven.

Analoog aan het NVVP zal de beleidsagenda periodiek op grond van monitoring van de resultaten en nieuwe politieke besluitvorming geactualiseerd worden. De vastgestelde hoofdlijnen van beleid (deel A) en de beleidsagenda (deel B) zullen uiteindelijk het beleidskader bieden voor het Meerjaren Programma Provinciale Infrastructuur (MPI), het Beheersplan wegen en vaarwegen en voor de beoordeling van subsidieaanvragen.

Volgens de Planwet verkeer en vervoer moeten de provincies na vaststelling van het NVVP binnen een in het NVVP bepaalde termijn een PVVP opstellen. In het huidige, niet vastgestelde, NVVP is deze termijn anderhalf jaar. Nu de Planologische Kern Beslissing (PKB) met betrekking tot het NVVP in het voorjaar van 2002 door de Tweede Kamer is afgestemd wordt met het PVVP vooruit gelopen op het nationale verkeers- en vervoersbeleid. De problematiek in Zuid-Holland verdraagt echter geen verder uitstel. Met het PVVP wil het provinciaal bestuur binnen afzienbare termijn helderheid scheppen over de weg die moet en zal worden bewandeld op het vlak van verkeer en vervoer. Na publicatie en vaststelling van de Nota Mobiliteit (het nieuwe NVVP) zal bezien worden in hoeverre een eventuele aanpassing van het PVVP aan de orde is.

Besluitvorming

Dit Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (2002–2020), ofwel de Nota Beheerst Groeien heeft voorjaar 2003 de verkorte zienswijzenprocedure conform de Algemene Wet Bestuursrecht doorlopen. De ingebrachte zienswijzen op het ontwerp zijn door het Provinciaal Bestuur in een aparte Nota van Beantwoording gebundeld, samengevat en beantwoord. Ontwerp tezamen met de Nota van Wijzigingen zijn voorgelegd aan Provinciale Staten van Zuid-Holland. In haar vergadering van 21 januari 2004 heeft zij de Nota Beheerst Groeien (PVVP, deel A) vastgesteld.

Verhouding PVVP – RVVP.

Artikel 16, lid c van de Planwet verkeer en vervoer geeft aan, dat het PVVP formeel geen betrekking heeft op het samenwerkingsgebied, waar conform de Kaderwet bestuur in verandering een regionaal openbaar lichaam bestaat. Voor de provincie is dit een uitgangspunt. Zuid-Holland is echter ook van mening, dat als gebiedsautoriteit én als (vaar)wegbeheerder zij een visie moet ontwikkelen over het te voeren verkeer en vervoersbeleid voor de hele provincie om die taken naar behoren te kunnen vervullen. Voor wat betreft de kaderwetgebieden richt de provincie zich primair op het bovenregionale schaalniveau en de aansluiting op de landelijke netwerken. In het PVVP komen zuivere agglomeratieve kwesties, zoals het tramplusnet, de derde stadsbrug Rotterdam, randwegen 's-Gravenzande, etc. dan ook niet aan de orde. Vanwege de noodzakelijke verbetering van de samenhang tussen de netwerken en gezien ook het karakter van het bereikbaarheidsvraagstuk vindt de provincie Zuid-Holland tegelijkertijd, dat er niet aan ontkomen kan worden, uitspraken te doen over de stadsgewestelijke én nationale dimensie van het mobiliteitsvraagstuk. Dit betekent niet, dat de bevoegdheden van de Kaderwetgebieden en regio's niet worden gerespecteerd; het betekent wel, dat waar sprake is van overlappende verantwoordelijkheden *in samenspraak* keuzen moeten worden gemaakt. Zuid-Holland staat open voor die discussie.


Chocomel

2 De keuzes van Zuid-Holland

Mobiliteit en samenleving

Mobiliteit is een basisbehoefte (levensbehoefte) van de samenleving. Mobiliteit zorgt voor bewegingsvrijheid en ontplooiingsmogelijkheden en is een basisbehoefte voor het onderhouden van maatschappelijke en economische contacten. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn cruciaal voor de ontwikkeling van Zuid-Holland als motor van de Nederlandse economie.

De vraag naar verplaatsingsmogelijkheden is enorm en groeit in het drukbevolkte Zuid-Holland nog steeds. Het aanbod en de kwaliteit van de vervoersvoorzieningen zijn achtergebleven bij de groeiende vraag. Daardoor is het wegennet zwaar belast en zijn treinen en bussen in de spitsuren overvol, met als gevolg een afnemende bereikbaarheid, vooral in de stedelijke gebieden. Het groeiende verkeer heeft ook negatieve gevolgen voor het leven en het welzijn in Zuid-Holland. De kwaliteit van de leefomgeving, de natuur en het landschap, het ruimtebeslag en de verkeersveiligheid worden aangetast. Deze problemen drukken op hun beurt weer zwaar op de economie. De provincie wil de verkeers- en vervoersproblemen realistisch en slagvaardig aanpakken. Een afgewogen beleidsmix van benutten, bouwen, besturen en beprijzen zien wij als de beste aanpak. De investeringsstrategie die ons voor ogen staat, is gericht op een samenhangend pakket dat de gewenste verplaatsingen van mensen en goederen op een kosteneffectieve manier mogelijk maakt.

Beheerst groeien

In de jaren '90 heerste de opvatting dat mobiliteit beheersbaar zou zijn en door de overheid met restrictief beleid gestuurd zou kunnen worden. Deze opvatting is niet houdbaar gebleken. Tegelijk is het onmogelijk de mobiliteit volledig te accommoderen. Daartoe ontbreekt simpelweg de fysieke ruimte, het geld en de tijd. Nog afgezien van de leefbaarheidproblemen die een toename van mobiliteit met zich meebrengt.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. De provincie vindt dat terdege rekening moet worden gehouden met de eisen die de individuele reiziger en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen. De vliegwielwerking van mobiliteit op economische en sociale processen vraagt van de provincie Zuid-Holland een aanzienlijke inspanning. De uitdaging is om de mobiliteit voldoende te blijven faciliteren en tegelijk een duurzame, veilige samenleving tot ontwikkeling te brengen.

Modaliteiten benutten: samenhang als uitgangspunt

De provincie legt de lat voor zichzelf hoog door een hoge kwaliteit van de bereikbaarheid te garanderen in 2020. In dat jaar zal de infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen – met uitzondering van de fiets – echter niet op grote schaal zijn uitgebreid. Het beleid zal dus gericht zijn op de verbetering van de efficiëncy van de huidige infrastructurele netwerken: beter benutten van weg, spoor en water, het introduceren van nieuwe vervoersconcepten en het efficiënter exploiteren van de bestaande systemen. Mobiliteitsgeleiding wint aan betekenis en zal worden geïntensiveerd.

Een fysiek samenhangend netwerk in 2020: OWN+

In 2020 kan de nu niet adequate aansluiting tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) aanmerkelijk zijn verbeterd. Daartoe presenteert de provincie Zuid-Holland een logisch samenhangend en klantgericht netwerk: het onderliggend wegennet plus (OWN+). Dit zijn regionale wegen die niet alleen een gebiedsontsluitende functie hebben maar ook een verbindende functie. Het OWN+net is naar de mening van de provincie Zuid-Holland nodig om het totale wegennetwerk (hoofdwegennet èn onderliggende wegennet) in zijn geheel beter te laten functioneren. Capaciteitsproblemen doen zich nu vooral voor bij de aansluitingen van de netten op elkaar. Oorzaak hiervan is de geringe capaciteit van het onderliggend wegennet in verhouding tot het hoofdwegennet. Het onderliggend wegennet kan daardoor haar verbindende functie niet adequaat vervullen.

Naast het gedeeltelijk opschalen van het onderliggend wegennet stelt de provincie Zuid-Holland voor andere onderdelen van het onderliggend wegennet in functie te verlagen. Dat geldt ook voor het hoofdwegennet dat in de visie van Zuid-Holland op punten zal moeten worden aangepast tot een hoofdwegennet min (HWN-). Deze HWN- wegen krijgen een op maximale capaciteit aangepaste vormgeving met flexibele wegmarkering en in de spits meer en smallere rijstro-

ken, waar minder snel mag worden gereden en waar meer op- en afritten kunnen worden toegepast.

Kwaliteitsslag openbaar vervoer

De kwaliteit van het openbaar vervoer blijft achter bij wat de reiziger van zijn mobiliteit verwacht. Een forse kwaliteitsslag is nodig. De provincie zet in op het totstandkomen van een hoogwaardig, samenhangend, stadsgewestelijk en regionaal systeem, waar spoor de ruggegraat van vormt: het Zuidvleugelnet. Realisatie van deze ambitie zal in stappen moeten verlopen. Eén van de eerste projecten waar de provincie voor kiest is de RijnGouweLijn.

Om de effectiviteit en de benutting van de infrastructuur te vergroten is het essentieel goede transferpunten te realiseren tussen het Zuidvleugelnet, het nationale spoornet, de fiets en de auto. Ketenmobiliteit en het realiseren van uitstekende transfermogelijkheden op verkeer- en vervoersknooppunten krijgen daarom prioriteit.

De reiziger centraal

De provincie Zuid-Holland stelt de behoeften van de reiziger centraal. Deze behoeften, en niet de technische maatgeving van de systemen of de voorkeuren van de verschillende wegbeheerders, exploitatiemaatschappijen en/of overheidslagen, zullen maatgevend zijn voor het aanbod aan mobiliteitsvoorzieningen. De verschillende groeperingen in de maatschappij moeten op een toegesneden pakket aan mobiliteitsmogelijkheden kunnen rekenen. Dit geldt ook voor groepen als gehandicapten en ouderen. Actiepunten ten aanzien van mobiliteit in het seniorenbeleid, waarbij o.a. veel aandacht voor sociale veiligheid en toegankelijkheid zullen onderdeel vormen van het mobiliteitsbeleid.

Aandacht voor rentmeesterschap

De provincie Zuid-Holland heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Dit betekent dat bij de planning, aanleg, beheer én het gebruik van infrastructuur gekozen wordt voor oplossingen die rekening houden met het milieu.
Bij de planning in het kader van de ruimtelijke ordening vertaalt zich dit bijvoorbeeld in het zoveel mogelijk lokaliseren van voorzieningen (winkels etc.) op korte afstand van woonbebouwing. Bij de aanleg van infrastructuur zal asfalt gebruikt worden waaruit warmte gewonnen kan worden. Bij het beheer zal zwerfvuil voorkomen worden en bij het gebruik van infrastructuur zal transport met een hoge beladingsgraad gestimuleerd worden.

Sectoren overstijgen

De provincie Zuid-Holland heeft als middenbestuur de kans en de mogelijkheid samenhang in verschillende beleidsvelden tot stand te brengen. Verkeer- en vervoerinfrastructuur is naast het groenblauw raamwerk een belangrijke drager voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling voor de komende jaren. Omgekeerd is het identificeren van de belangrijkste plekken met ruimtelijk-economische ontwikkelingskansen – de stedelijke centra/knopen en ontwikkellocaties – een onmisbare stap op de weg naar een nieuw verkeers- en vervoerbeleid voor de Deltametropool en in het verlengde daarvan de Zuidvleugel inclusief de deelregio's. 'Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek' is het instrument dat de samenhang tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening realiseert. Het vastleggen van de belangrijkste knopen binnen Zuid-Holland waar ruimtelijke-, economische-, en mobiliteitspotenties samenvallen is een belangrijke eerste stap op weg naar integrale samenhang tussen de beleidsvelden.

Bestuurlijke samenhang

Het doel dat provincie Zuid-Holland met 'besturen' voorstaat is te komen tot een betere afstemming van de bestuurlijke verantwoordelijkheden, zodat een samenhangend beleid ontstaat voor een samenhangend netwerk. Voor het wegennetwerk kan die visie voor de korte termijn bestaan uit 'afgestemd benutten en beprijzen', en voor de langere termijn uit 'afgestemd bouwen'. Hierbij staat beprijzen voor het in rekening brengen van de daadwerkelijke kosten van mobiliteit.

Op de langere termijn streeft de provincie Zuid-Holland naar één vervoersautoriteit voor Zuid-Holland die verantwoordelijk is voor het stadsgewestelijke en regionale vervoer. Overigens is niet gezegd dat de provincie Zuid-Holland zichzelf automatisch ziet als dé vervoersautoriteit. Eerste stappen zijn het in gezamenlijke regie oppakken van het opdrachtgeverschap voor het stadsgewestelijke vervoer en het werken aan gezamenlijke visies op de infrastructuur. Ook op Randstadniveau wil de provincie tot betere afstemming komen, waarvan de onlangs afgesloten samenwerkingsregeling tussen de

vier grote steden, de vier kaderwetgebieden en de vier provincies een goed voorbeeld vormt. Daarnaast streeft de provincie naar interprovinciale samenwerking zodat de effecten van grootschalige provinciegrensoverschrijdende projecten als bijvoorbeeld de Betuwelijn en de HSL kunnen worden meegenomen in de provinciale planvorming.

Gebiedsgericht werken

De decentralisatie van rijkstaken schept verplichtingen voor de provincie Zuid-Holland de bestuurlijke partijen binnen de eigen regio optimaal te betrekken bij het beleid. Het bestuur van de provincie wil dit vormgeven door het al ingezette gebiedsgerichte beleid verder uit te bouwen. Op basis van gezamenlijk vorm te geven gebiedsprofielen per gebied zullen bestuurlijke afspraken gemaakt worden die recht doen aan de specifieke bereikbaarheidsproblemen in een regio.

De voorgestelde oplossingsrichtingen per corridor in hoofdstuk 6 zijn het startpunt voor de profielen. De gebiedsprofielen worden beschouwd als het resultaat van een bestuurlijk afwegingsproces. Een actueel gebiedsprofiel is in principe een voorwaarde om in aanmerking te komen voor een subsidie (de gebundelde doeluitkering, GDU). Een gezamenlijk ingesteld regionaal mobiliteitsfonds kan het uitvoeringsproces van het activiteitenprogramma aanmerkelijk bevorderen en wordt dan ook nagestreefd.

Voor de Alblasserwaard/Vijfheerenlanden is in 2001 een gebiedsprofiel opgesteld. Gezamenlijk met de regio wordt nu gewerkt aan een activiteitenprogramma, met duidelijke prioriteiten. In 2002 is begonnen met het opstellen van gebiedsprofielen voor de Rijn en Gouwe streek, de Krimpenerwaard, de Hoekse Waard en Goeree. Het opstellen van een gebiedsprofiel voor de Drechtsteden wordt gekoppeld aan het in ontwikkeling zijnde mobiliteitsplan voor deze regio. Voor de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek wordt aangehaakt bij het in bewerking zijnde Regionaal Verkeers- en VervoersPlan (RVVP).

Zakelijkheid in het mobiliteitsdebat

Reizigers en ondernemingen hebben een eigen verantwoordelijkheid bij het in de hand houden van de mobiliteitsgroei die ze mede veroorzaken. Reizigers kunnen zelf ook de omvang van het bereikbaarheidsprobleem beïnvloeden door een (ander) tijdstip te kiezen voor hun reis en een (andere) vervoerwijze. Ondernemingen kunnen invloed uitoefenen door de wijze waarop zij hun eigen werkprocessen organiseren. Dit is niet alleen een zaak voor werkgevers, maar een collectieve verantwoordelijkheid waar ook werknemers een bijdrage aan dienen te leveren. Werknemers zijn immers zelf ook probleemeigenaar. De provincie Zuid-Holland wil, door het introduceren van zakelijkheid in de discussie, de juiste verantwoordelijkheid op de juiste plaats neerleggen.

Dominantere rol van marktpartijen

De financiële draagkracht van de provincie Zuid-Holland is niet voldoende de grote opgaven op het terrein van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid zelfstandig te kunnen klaren. Met een financiële bijdrage van marktpartijen is dat voor een deel wel mogelijk. De provincie Zuid-Holland biedt daarom, naast de samenwerking tussen overheden, ruimte voor publiekprivate samenwerking bij het realiseren en onderhouden van infrastructuur. Kansen hiervoor zijn zeker te vinden op die plaatsen waar bereikbaarheidsgaranties samenhangen met ingrijpende nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

3 Visie provincie Zuid-Holland op mobiliteit

3.1 Hoofdlijnen van de visie

Mobiliteit is de smeerolie van de moderne samenleving. Mobiliteit heeft de actieradius van mensen in grote mate verruimd. Vooral de introductie van de auto heeft ertoe geleid dat talrijke bestemmingen in korte tijd bereikt kunnen worden. Onze maatschappij is daardoor steeds meer afhankelijk geworden van mobiliteit. Sociaal-economische doelen stellen eisen aan bereikbaarheid van economische kerngebieden en de betrouwbaarheid van transportnetwerken.

In een sterk verstedelijkt gebied zoals dat van de provincie Zuid-Holland heeft mobiliteit echter ook een keerzijde. Mobiliteitsnetwerken leggen beslag op schaarse ruimte; hebben grote invloed op de omgevingskwaliteit; veroorzaken een grote barrièrewerking in natuur, landschap en stad en de kosten van aanleg, exploitatie en onderhoud zijn hoog.

Uitbreiding en intensievere benutting van die netwerken doen de milieu- en geluidsoverlast toenemen. Het in de hand houden van de interne- en externe veiligheid wordt steeds moeilijker te realiseren. Kwaliteitseisen vanuit de omgeving ten aanzien van geluidsoverlast, luchtverontreiniging en versnippering stellen grenzen aan de omvang en de concentratie van transportstromen.

Daarnaast moeten de sociale veiligheid, het verblijfsklimaat op straat en in het openbaar vervoer evenals een door de overheid te garanderen minimaal bereikbaarheidsniveau aandacht krijgen. We willen dat ouderen en gehandicapten zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen. Ook deze wens stelt eisen aan de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen in de omgeving.

Een sectorale benadering vanuit bereikbaarheid is als basis voor een PVVP voor de provincie Zuid-Holland dan ook een te beperkte invalshoek. Er dient een duurzaam evenwicht gevonden te worden tussen de eisen die aan bereikbaarheid gesteld worden en die aan de omgevingskwaliteit gesteld worden. (Deze eisen zijn weergegeven in de hierna beschreven ambitie niveaus per sector.) Het antwoord ligt in integratie en in de juiste mix van benutten, bouwen en beprijzen. In hoofdstuk 6 wordt in hoofdlijnen corridorsgewijs het geïntegreerde pakket van maatregelen weergegeven.

3.2 Relatie met ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben directe consequenties voor verkeersstromen. Ze dienen zo gestuurd te worden dat het openbaar vervoergebruik wordt gemaximaliseerd en de extra belasting voor het wegennet en de omgeving zo gering mogelijk blijft. Uitgangspunt hierbij is de lagenbenadering: 1. groen-blauw raamwerk, 2. infrastructureel netwerk en 3. ruimtelijke ontwikkelingen. Het infrastructuurnetwerk is daarmee uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen.

In de ruimtelijke ordening draait het om de juiste ligging van woon-, werk- en recreatiegebieden. Ook ten opzichte van elkaar, zodat de afstanden van verplaatsingen binnen zekere grenzen blijven. Bij het zoeken naar locaties voor nieuwe woningbouw en intensieve bedrijvigheid zal aansluiting gezocht moeten worden bij bestaande of nieuw te realiseren hoogwaardig (regionaal) openbaar vervoer. Extensieve activiteiten zoals bedrijfsterreinen gericht op transport zullen zoveel mogelijk langs autowegen gesitueerd worden. Nieuwe locaties dienen wel tijdig en adequaat ontsloten te worden. Dit uitgangspunt zal bij de uitvoeringsafspraken worden vastgelegd en zal voorwaarde zijn voor de goedkeuring van bestemmingsplannen.

Infrastructuur, en dan vooral grootschalige infrastructuur, is een belangrijke factor bij het stimuleren van nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen. Grootschalige infrastructuur zal gezien de hoge kosten van aanleg en inpassing alleen gerealiseerd kunnen worden in samenhang met mede-kostendragende ruimtelijke ontwikkelingen. De Rijn Gouwe lijn is daarvan een voorbeeld. Hetzelfde zal gelden voor bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder de Waterweg.

Anderzijds geldt dat in gebieden waar geen nieuwe ontwikkelingen zijn gewenst grootschalige nieuwe infrastructuur ter verbetering van de ontsluiting niet aan de orde is. Dit om de daarmee veelal gepaard gaande verstedelijking te voorkomen (bijvoorbeeld de Krimpenerwaard). In de uitwerking van de beleidsmix wordt dit principe van selectieve bereikbaarheid, het afstemmen van de bereikbaarheidseisen van een gebied op eigenschappen en gewenste ontwikkelingen van dat gebied, toegepast.

Om het aantal onnodig lange verplaatsingen te beperken zijn functiemenging en differentiatie op de verschillende schaalniveaus belangrijke instrumenten. Op regionaal schaalniveau is een juiste afstemming van woon- en werk- en recreatiegebieden essentieel. Op lokaal niveau zullen de aangeboden woon- en werkmilieus goed moeten aansluiten bij de (beroeps) bevolking, zodat een beter evenwicht ontstaat in de woon- werkbalans[2]. Een te sterke concentratie van voorzieningen (ziekenhuizen, scholen, culturele voorzieningen) is vanuit verkeer en vervoer gezien, ongewenst. Het verkeerssysteem wordt te zwaar belast zonder dat veel economische meerwaarde gegenereerd wordt. In plaats daarvan wordt gestreefd naar een zo volledig en gedifferentieerd mogelijk voorzieningenpakket. Regio's zijn daarbij een uitstekende functionele eenheid.

Voor de toekomst van Zuid-Holland zijn de mainportfuncties van Rotterdam en Schiphol van essentieel belang. De mainports zorgen voor veel afgeleide activiteiten. Daarmee hangt wel een bijzonder positie voor de mainports in het verkeer- en vervoerssysteem samen. Zij dienen te kunnen beschikken over hoogwaardige transportfaciliteiten. Gezien de relatief excentrische ligging van Zuid-Holland in het Europese netwerk van transportverbindingen is kwaliteit van de achterlandverbindingen voor de mainports een belangrijke concurrentiefactor.

3.3 Knopen en knooppunten.

Opstappunten in de verkeers- en vervoersnetwerken (stations, aansluitingen op het wegennet, ed) zijn interessante plekken. Zeker waar verschillende modaliteiten en/of schaalniveaus elkaar ontmoeten bestaan er goede mogelijkheden om uitwisseling van personen of goederen tot stand te brengen of te stimuleren. Om de effectiviteit van het infranetwerk te vergroten is het van belang de transfermogelijkheden op de belangrijkste verkeers- en vervoersknooppunten te vergroten. In de betreffende themahoofdstukken Mobiliteitsmanagement, Openbaar Vervoer en Goederenvervoer zal preciezer ingegaan worden op de vraag om welke verkeers- en vervoersknooppunten (of transferpunten) het gaat, de bijbehorende transfermogelijkheden (auto-ov; ov – ov; lv – ov; of weg – water) en de te hanteren instrumenten.

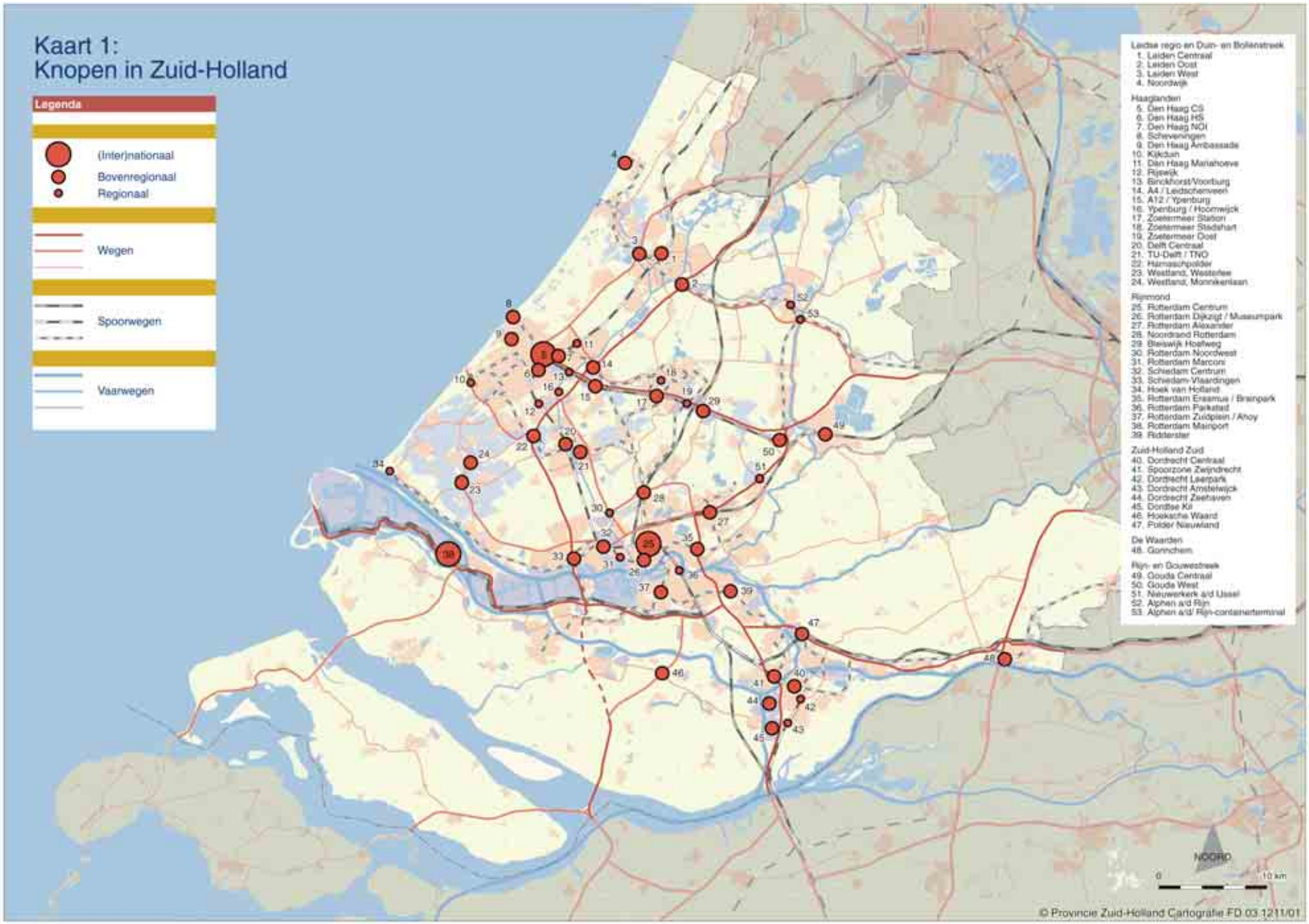
De aanhaakpunten in het netwerk zijn ook geliefd als vestigingplaats voor (nieuwe) functies. Vanuit ruimtelijk-, milieuhygiënisch – maar ook mobiliteitsoogpunt is niet iedere plek in of nabij het netwerk altijd even gunstig voor zomaar een willekeurige functie. Het ABC-locatiebeleid voorzag in enige sturing op het gebied van vooral kantorenlocaties. Dit beleid wordt echter als te rigide ervaren. Met de introductie van een geheel nieuw 'knopenbeleid' wordt beoogd dit te omzeilen, en toch sturing te geven aan toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

In het knopenbeleid staat de ligging van de plek (of 'knoop') ten opzichte van het netwerk centraal. De ligging van de knoop in het verkeers- en vervoersnetwerk en de vervoerspotenties die daarmee samenhangen (de vervoerswaarde) worden daarbij als een belangrijke factor gezien voor de functies (de functiewaarde) die zich idealiter op die plek zouden moeten vestigen. Leidraad in het knopenbeleid is het bereiken van evenwicht tussen vervoerswaarde en functiewaarde. Het wel of niet kunnen realiseren van de gewenste bereikbaarheid op de knoop is daarmee een belangrijke factor voor het bereiken van de voorgestane invulling van de knoop ('het programma'). De ruimtelijke component (de functiewaarde) van dit beleid wordt uitgewerkt in de streekplannen en de Nota Planbeoordeling. De verkeers- en vervoerskant van het beleid (de vervoerswaarde) is verwerkt in de beleidsmix van het PVVP.

Het knopenbeleid maakt onderdeel uit van het PVVP. Een overzicht van de voor de ruimtelijke hoofdstructuur relevante knopen naar aantal, plaats en schaalniveau is aangegeven op kaart 1: Knopen in Zuid-Holland. Kaart 2 geeft een overzicht van de bij de knoop behorende functietypering. In de Nota Knopen Leggen (augustus 2002) wordt meer en detail ingegaan op de vormgeving van het knopenbeleid.

Knopen zijn overigens geen synoniem voor verkeers- of vervoersknooppunten. Bij het knopenbeleid gaat het primair om het locatiebeleid van (boven)regionale functies. De knopen zijn daarmee feitelijk de stedelijke brandpunten van de netwerkstad Zuidvleugel in opbouw. Bij verkeers- en vervoersknooppunten gaat het vooral om de transfer van personen of goederen. Beide verzamelingen overlappen elkaar grotendeels. Uitstekende transfermogelijkheden gaan in de regel goed samen met stede-

2 Zo kan het toevoegen van bijzondere woonmilieus in de grote steden ertoe bijdragen dat pendelaars terugkeren naar de stad.


Kaart 1:
Knopen in Zuid-Holland
Legenda
(Inter)nationaal
Bovenregionaal
Regionaal
Wegen
Spoorwegen
Vaarwegen
Leidse regio en Duin- en Bollenstreek
1. Leiden Centraal
2. Leiden Oost
3. Leiden West
4. Noordwijk
Haaglanden
5. Den Haag CS
6. Den Haag HS
7. Den Haag NOI
8. Scheveningen
9. Den Haag Ambassade
10. Kijkduin
11. Den Haag Mariahoeve
12. Rijswijk
13. Binckhorst/Voorburg
14. A4 / Leidschenveen
15. A12 / Ypenburg
16. Ypenburg / Hoornwijck
17. Zoetermeer Station
18. Zoetermeer Stadshart
19. Zoetermeer Oost
20. Delft Centraal
21. TU-Delft / TNO
22. Harnaschpolder
23. Westland, Westerlee
24. Westland, Monnikenlaan
Rijnmond
25. Rotterdam Centrum
26. Rotterdam Dijkzigt / Museumpark
27. Rotterdam Alexander
28. Noordrand Rotterdam
29. Bleiswijk Hoefweg
30. Rotterdam Noordwest
31. Rotterdam Marconi
32. Schiedam Centrum
33. Schiedam-Vlaardingen
34. Hoek van Holland
35. Rotterdam Erasmus / Brainpark
36. Rotterdam Parkstad
37. Rotterdam Zuidplein / Ahoy
38. Rotterdam Mainport
39. Ridderster
Zuid-Holland Zuid
40. Dordrecht Centraal
41. Spoorzone Zwijndrecht
42. Dordrecht Leerpark
43. Dordrecht Amstelwijck
44. Dordrecht Zeehaven
45. Dordtse Kil
46. Hoekache Waard
47. Polder Nieuwland
De Waarden
48. Gonnchem
Rijn- en Gouwestreek
49. Gouda Centraal
50. Gouda West
51. Nieuwerkerk a/d IJssel
52. Alphen a/d Rijn
53. Alphen a/d/ Rijn-containerterminal
NOORD
0
10 km
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/01

lijke concentraties. Voor een niet onbelangrijk deel overlappen beide verzamelingen elkaar echter ook niet. Zo hebben busknooppunten in het landelijk gebied een belangrijke transferfunctie, maar wordt juist vanwege die bijzondere ligging geen 'ruimtelijke' betekenis aan die plek toegekend. Concentratie van specifieke functies op bepaalde knopen maakt, dat omgekeerd sommige knopen hoogwaardig aan het netwerk gekoppeld moeten worden en dat er ter plaatse nauwelijks sprake is van transfer. Typische voorbeelden daarvan zijn de kustbadplaatsen.

Naast concentratie van de (boven)regionale functies op knopen pakt intensivering van het ruimtegebruik rondom de openbaar vervoerhalten gunstig uit voor het openbaar vervoergebruik. Zo zou via verdichting, dubbel grondgebruik en/of transformatie van de stationsomgeving een belangrijk deel van de 50 % lange termijn taakstelling voor woningbouw in het huidig stedelijk gebied kunnen worden opvangen. Gecombineerd met de Stedenbaanvoorstellen snijdt het mobiliteitsmes dan aan twee kanten: ov-bereikbaarheid èn ov-ontsluiting.

3.4 Omgevingskwaliteit en mobiliteitsmanagement

Omgevingskwaliteit en duurzame ontwikkeling stellen eisen aan de omvang van de druk die een mobiliteitsnetwerk uitoefent op zijn omgeving. Door gericht om te gaan met het principe van selectieve bereikbaarheid, door het benoemen van primaire vervoerdragers per gebied en het vaststellen van een afgestemde beleidsmix tussen benutten, bouwen, besturen en beprijzen zal een optimale omgevingskwaliteit gerealiseerd kunnen worden.

Mobiliteit zou de kwaliteit van de leefomgeving niet of nauwelijks moeten aantasten. Dit is een moeilijk te realiseren opgave in een gebied waar congestiegevoelige wegen door woonkernen lopen en veel uitstoot en geluidsoverlast met zich meebrengen. Doel van de provincie Zuid-Holland is desondanks om de leefbaarheid te verbeteren. De instrumenten daarbij zijn schonere en stillere technologie, het opzetten van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de Zuidvleugel en een betere benutting.

Waar uitbouw van een netwerk aan de orde is, zal zorgvuldig met de inpassing moeten worden omgegaan. Dit geldt zowel voor de stedelijke als voor de landelijke gebieden. Een integrale aanpak bij de realisatie van nieuwe infrastructuur is wenselijk. De ervaringen die zijn opgedaan bij het Integraal Ontwikkelingsplan Delft-Schiedam (IODS) ten aanzien van de inpassing van de A4 Midden Delfland laten zien, dat een meer gebiedsgerichte benadering in plaats van een projectbenadering een prima hulpmiddel kan zijn.

Mobiliteitsmanagement

Door de aanhoudende groei van de mobiliteit blijft de vraag naar vervoer het aanbod overstijgen. Mobiliteitsmanagement is een manier om aanbod en behoefte van de reiziger beter op elkaar te laten aansluiten. Het gaat om een geheel aan maatregelen waarmee de beschikbare capaciteit – van de weg, het parkeersysteem, het openbaar vervoer – zo efficiënt mogelijk wordt benut. Mobiliteitsmanagement is een essentieel onderdeel van hetpvvp. De provincie Zuid-Holland werpt zichzelf op een aantal onderdelen hiervan als initiator op.

Een kenmerkend aspect van mobiliteitsmanagement is 'het verleiden' van de gebruiker om te reizen op een ander tijdstip van de dag, met een ander vervoermiddel of met een combinatie van vervoerwijzen. Een belangrijk hulpmiddel bij mobiliteitsmanagement is reisinformatie, waarmee de reiziger inzage krijgt in de keten van verplaatsingen. De reiziger moet een werkelijk alternatief worden geboden. Het kwaliteitsniveau van een verplaatsing wordt immers bepaald door de zwakste schakel in de keten.

De huidige informatieverstrekking op de weg en in het openbaar vervoer zal op afzienbare termijn uitgroeien tot een systeem van zo volledig mogelijk incidentmanagement. Een groot aantal files is niet zozeer structureel, maar hangt samen met calamiteiten of incidenten. Geavanceerde communicatiesystemen maken de uitwisseling tussen modaliteiten en tussen onderdelen van het netwerk mogelijk. Daarmee kan in de toekomst een belangrijke bijdrage worden geleverd aan het voorkomen van files.

Met het oog hierop zal de provincie met de meest relevante actoren een intensief traject ingaan om mobiliteitsmanagement inhoud te geven en tot

uitvoering te brengen. Een eerste kader wordt daartoe in de beleidsagenda (deel B) gegeven.

3.5 Beleidsmix

De provincie Zuid-Holland is van mening dat een afgewogen beleidsmix van benutten, bouwen, besturen en beprijzen de geëigende aanpak van de verkeer- en vervoerproblematiek is.

Benutten

De provincie Zuid-Holland zet als eerste optie in op een optimale benutting van het huidige verkeers- en vervoerssysteem. Systeembenutting is vereist om de ruimteclaim voor infrastructuur zo beperkt mogelijk te houden en om de kosteneffectiviteit te verhogen. Betere afstemming van het gebruik van de verschillende netwerken onderling leidt indirect ook tot verbetering van de leefbaarheid, de veiligheid en de bereikbaarheid.

Systeembenutting betreft niet alleen het beter benutten van de aanwezige infrastructuur via bijvoorbeeld efficiëntere afwikkeling. Het beter benutten van de omgeving van de infrastructuur (zoals knopen) door toegesneden bebouwing wordt ook daartoe gerekend. Evenals het efficiënter inzetten van het huidige transport- en distributiesysteem.

Systeembenutting vereist een samenspel van reiziger, vervoerder en overheid. Het feitelijk verplaatsingsgedrag maakt duidelijk waar nog onvoldoende voldaan wordt aan gebruikersbehoeften. De analyse van de gebruikerswensen en van de daadwerkelijk beschikbare netwerken (lees ketens) leggen deze tekortkomingen bloot. Wanneer gebruikerswensen en netwerkgebruik niet optimaal aansluiten is dat aangrijpingspunt voor beleid. Op deze tekortkomingen wordt de beleidsmix verder afgestemd. Zo ontstaat een samenspel tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid dat het wankele evenwicht tussen deze drie in stand houdt.

Op het deel van het netwerk met wegen van 2x1 rijstroken, veel gelijkvloerse kruisingen en ongelijksoortig verkeer, is de verkeersafwikkeling erg gevoelig voor verstoringen. Knelpunten op deze wegen kunnen het best met gerichte maatregelen worden aangepakt. Op het niveau daarboven komen netwerkgestuurde benuttingsmaatregelen in aanmerking, in de vorm van dynamisch verkeersmanagement (DVM). DVM stemt de benutting van verschillende wegennetten via een Architectuur voor Verkeersbeheersing op elkaar af. Hiervoor worden regelstrategieën ontwikkeld, voor de sturing en geleiding van verkeersstromen. Zoals door toeritdosering bij de toe- en afritten op een autosnelweg te koppelen aan de verkeersregelinstallaties (VRI's) van de wegen in beheer bij de provincie Zuid-Holland. Dynamisch verkeersmanagement kan ook een belangrijke rol spelen bij de aanpak van incidentele files, door het verstrekken van actuele reisinformatie aan de weggebruiker. Bij het openbaar vervoer zal een grote slag geslagen worden door betere benutting van aanwezige rails en busbanen. Optimalisering en integratie van bestaande systemen zal in combinatie met gerichte nieuwbouw de grootste meerwaarde opleveren: het Zuidvleugelnet is daar een voorbeeld van.

Voor het goederenvervoer biedt een betere benutting van de mogelijkheden over water en spoor, de integratie van de modaliteiten, tezamen met inzetten op transportpreventie en vervoersefficiency mogelijkheden voor een optimaler gebruik van de reeds aanwezige infrastructuur.

Bouwen

Om de ruimtelijke, economische, sociale en recreatieve ontwikkelingen in het dynamische gebied dat Zuid-Holland is te faciliteren, is de bouw van nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Wij realiseren ons dat de problemen niet alleen worden opgelost door de aanleg van nieuwe infrastructuur, indien niet tegelijkertijd flankerende maatregelen worden getroffen. Ruimte en geld voor nieuwe investeringen zijn immers beperkt beschikbaar en investeringen in infrastructuur hebben pas op lange termijn effect. Daarom zullen wij de bestaande infrastructuur (weg, spoor en water) aan gaan passen en beter gaan benutten, nieuwe vervoersconcepten verder ontwikkelen en de bestaande vervoerssystemen efficiënter exploiteren.

In het hoofdwegennet dienen in ieder geval naar het oordeel van de provincie Zuid-Holland de volgende ontbrekende schakels gerealiseerd te worden: de A4 Midden Delfland, de A13-16 verbinding en een nieuwe oeververbinding westelijk van de Beneluxtunnel voortvarend te onderzoeken en zo snel moge-

lijk af te ronden. De aanleg van extra stroken langs een aantal bestaande hoofdwegen kunnen in de visie van de provincie bijdragen aan een verbetering van het huidige netwerk. De verbreding moet zich richten tot specifieke wegvakken waar winst te halen is, vanuit de netwerkgedachte. Ook het oplossen van knelpunten voor het goederentransport is hierbij een argument.
Reeds lang wordt geworsteld met de ontsluiting van stedelijke- en landelijke gebieden vanaf het hoofdwegennet. De oplossing ziet de provincie eerder in de verdere uitbouw van de provinciale en stedelijke haarvaten van het netwerk. Dat betekent – naast het oppakken van de nu reeds gesignaleerde knelpunten op specifieke wegvakken – dat de provincie het wegensysteem als geheel wil analyseren. In de periode tot 2020 kan een begin worden gemaakt met het selectief uitbouwen van het provinciale wegennet. De uitbouw is gericht op de ontbrekende schakels die bijdragen aan de verbetering van de randstedelijke en regionale bereikbaarheid en een oplossing vormen voor leefbaarheidproblemen

De afgelopen jaren is de verhouding tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) steeds onevenwichtiger geworden. Er is relatief veel meer geïnvesteerd in het hoofdwegennet dan in het onderliggend wegennet, vanuit de gedachte dat het onderliggend wegennet vooral een gebiedsontsluitende functie heeft.

Gebleken is echter dat het onderliggend wegennet een belangrijke rol speelt in het afwikkelen van het regionale verkeer. Een andere inrichting past beter bij de verbindende functie voor regionaal verkeer. Hiermee hangt het voorstel samen, om het provinciale wegennet te splitsen in een deel dat wordt uitgebouwd tot OWN+ en een deel dat een functieverlaging ondergaat. Met dit onderscheid introduceert de provincie een nieuwe categorie wegen die het functioneren van de autosnelwegen en regionale wegen als onderdelen van een netwerk ten opzichte van elkaar verbetert.

Het OWN+ net levert een bijdrage aan het verminderen van de files op wegen van randstedelijk en nationaal niveau. Deze wegen vervullen hoofdzakelijk een doorgaande functie maar zijn ook van belang voor het afwikkelen van het regionaal verkeer. In samenhang hiermee stelt de provincie voor een deel van het hoofdwegennet anders in te richten. HWN- (hoofdwegennet min) zijn autosnelwegen waarvan de capaciteit is verruimd in de spits door ‘dynamische’ versmalling van de rijstroken en ‘dynamische’ verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Op deze wegen kunnen ook meer afslagen worden toegestaan. Voor HWN- komen wegen in aanmerking waarvan de randstedelijke functie groter is dan de (inter)nationale functie.

Het OWN+ draagt op deze manier bij aan het functioneren van het netwerk als totaal. OWN+ en HWN- zijn een onderdeel van de visie op het integrale en samenhangende wegennetwerk dat bestaat uit voor de gebruiker duidelijk te herkennen wegtypen (zie ook deel A2, thema de weg).
Op de overige regionale wegen blijft het beleid gericht op het zo snel mogelijk toe leiden van het doorgaand verkeer naar het autosnelwegennet.
Om het OWN+ net werkelijk zijn functie goed te kunnen laten vervullen zijn forse investeringen nodig. OWN+ moet dan ook niet gezien worden als een goedkoop alternatief voor de aanleg van extra autosnelwegen. Het is een noodzakelijke operatie gericht op de optimalisering van het wegennetwerk als geheel.

Voor het spoorwegvervoer staan omvangrijke investeringen op de wensenlijstjes. Viersporige trajecten tussen Delft – Schiedam en Den Haag/Rotterdam – Gouda zijn onvermijdelijk om het nationaal/randstedelijke vervoer en het regionaal vervoer op deze lijnen zo optimaal mogelijk en storingsvrij te laten verlopen.

Hoogwaardig regionaal openbaar vervoer is het element in het transportnetwerk, wat relatief het meest is achtergebleven bij de behoefte van de reizigers. Hier zal een relatief zware inzet liggen op nieuwe infrastructuur. Rijn GouweLijn, ZoRo-lijn, Drechtstedenring en op langere termijn Ridderkerklijn zijn daar voorbeelden van. Ook hier geldt dat de grootste slag geslagen moet worden door betere benutting van al aanwezige rails en busbanen.

Naast investeringen in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer zullen er voorzieningen gebouwd moeten worden (stations, parkeerterreinen/-gebouwen plus ontsluiting, fietsenstallingen en fietspaden) om de overstap tussen openbaar vervoer, auto en fiets



gestroomlijnder te laten verlopen. Er zal geïnvesteerd moeten worden in vaarwegen, en laad- en losvoorzieningen, waarbij het wegnemen van knelpunten centraal staat, en in (zo nodig in aparte) infrastructuur voor goederenvervoer over land en overslagvoorzieningen voor bijvoorbeeld rail/weg of vaarweg/weg.

Tot slot vraagt ook het fietsverkeer en verkeersveiligheid aanzienlijke bedragen om de ambities waar te kunnen maken.

Beprijzen

In de mobiliteitsvisie van de provincie Zuid-Holland neemt beprijzen – het in rekening brengen van de kosten van mobiliteit – een belangrijke plaats in. De provincie was samen met de andere regionale overheden van Zuid-Holland groot voorstander van de invoering van de kilometerheffing zoals opgenomen in het NVVP. Vooral de differentiatie naar tijd en plaats zou het bereikbaarheidsprobleem tijdens de spits kunnen helpen verminderen. Op nationaal niveau wordt echter niet op korte termijn ingezet op prijsbeleid als sturingsinstrument. De nadruk in de beleidsmix komt daardoor meer te liggen op benutten en bouwen.

De provincie verwacht dat extra inspanningen op het gebied van benutten en bouwen niet voldoende zullen zijn om het gemis van het beprijzingsinstrument te compenseren. Voor een eigen prijsbeleid van de provincie Zuid-Holland bestaat juridisch en praktisch geen ruimte. Voor het toepassen van beprijzing in de vorm van betaalstroken (differentiatie naar kwaliteit) zijn de provinciale wegen minder geschikt; de kosten voor invoering wegen veelal niet op tegen de te behalen voordelen.

Een vorm van beprijzing die op regionale schaal effectief kan zijn en die niet afhankelijk is van nog te realiseren wetgeving is het betaald parkeren binnen gemeenten. Alhoewel wat betaald parkeren betreft de verschillende gemeenten hun eigen beleid kunnen formuleren kan een regisserende rol van de provincie toegevoegde waarde hebben op regionaal niveau (zie deel A2, uitwerking en aanpak, thema mobiliteitsmanagement).

Besturen

De provincie heeft als middenbestuur de mogelijkheid om als initiatiefnemer op te treden als het gaat om samenwerking, visievorming en integrale uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid, in relatie tot de ruimtelijke ordening. Als wegbeheerder kan zij zelf handen en voeten geven aan dit beleid en de mogelijkheden daarvan in de praktijk ervaren. Ze beschikt ook over het juridische instrumentarium om integratie van de zo nauw samenhangende sectoren te bevorderen.

Besturen heeft in dit verband behalve op de gebruikelijke bestuurlijke partijen, ook betrekking op het bedrijfsleven en vervoersaanbieders. Mobiliteitsmanagement is het thema waarbij de verantwoordelijkheid van de provincie het best tot uitdrukking komt. De verdere uitwerking van de regierol ziet de provincie tot stand komen bij het in samenwerking ontwikkelen van visies en het afsluiten van akkoorden daarover. ‘Besturen’ zorgt daarmee voor de essentiële samenhang in de mix van de beleidsinstrumenten benutten, bouwen en beprijzen.

Aanpak via corridors

Een robuuste systeemontwikkeling waarmee netten verbonden worden en modaliteiten geschakeld, kan het beste ontwikkeld worden via het adagium van maatwerk. Maatwerk wordt geleverd door een corridorsgewijze, integrale aanpak. Hierbij wordt per corridor gekeken naar de optimale mix van benutten, beprijzen, bouwen en besturen, afgestemd voor de verschillende netwerken en integraal over de modaliteiten. De corridoraanpak die in hoofdstuk 6 wordt uitgewerkt, vormt een eerste aanzet tot een flexibele beleidsagenda.

De flexibele beleidsagenda wordt verder voorbereid binnen de gebiedsconvenanten die in samenwerking met de bestuurders van de diverse regio’s door de

provincie Zuid-Holland worden voorbereid. De flexibele beleidsagenda is een politiek document dat tweejaarlijks voor wijzigingsvoorstellen wordt voorgelegd aan het bestuur van de provincie Zuid-Holland en geëvalueerd. De beleidsmix leidt tot een infrastrategie en ambities per sector die in het volgende hoofdstuk is weergegeven.

3.6 Beleidsevaluatie en mobiliteits effect toets

Om effectief te kunnen ingrijpen moeten de juiste gegevens beschikbaar zijn. Evaluatie en monitoring zijn essentiële onderdelen van het beleid. In de Zuid-Hollandse Beleids Effectrapportage Verkeer en Vervoer, een gezamenlijk product van de provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden, worden jaarlijks de belangrijkste indicatoren op verkeers en vervoersgebied gepubliceerd, zodat de vinger aan de pols gehouden kan worden en het effect van het beleid zichtbaar wordt.

Het is de inzet van de provincie Zuid-Holland dat alle grotere projecten een vorm van mobiliteits effect rapportage kennen. Deze rapportages moeten inzicht geven in mobiliteitsgevolgen van projecten en acties en kunnen afhankelijk van de aard van het project of de actie uiteenlopend van omvang en vorm zijn. De rapportages kunnen bij infrastructuurprojecten, zoals wegen, bouwlocaties en bedrijventerreinen, de vorm van een mobiliteits effect toets hebben. Het niet halen van de toetsingscriteria zal tot aanpassing van het project moeten leiden. Bij initiatieven als bijvoorbeeld ontsnipperingsbeleid of zorgbeleid gericht op het zo lang mogelijk zelfstandig laten wonen van ouderen en gehandicapten zal aangegeven moeten worden wat de mogelijke gevolgen voor de mobiliteit zijn en welke eisen er dan gesteld worden aan het mobiliteitssysteem om zorgbehoevenden ook optimaal bereikbaar te laten zijn.

3.7 De rol van de provincie en van andere partijen

De schaalvergroting die afgelopen jaren heeft plaatsgevonden bij de verkeer- en vervoernetwerken sluit niet aan op de bestaande bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling. Het bestuurlijke speelveld wordt bezet door een bonte stoet van partijen: het rijk, de regionale overheden van de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland, de gemeenten en de waterschappen. Zij zijn over het algemeen gericht op de eigen problematiek vanuit de eigen rol als beheerder. De bestuurlijke besluitvorming vraagt daarom veel tijd en energie. Het doel dat provincie Zuid-Holland met 'besturen' voorstaat is te komen tot een betere afstemming van de bestuurlijke verantwoordelijkheden, zodat een samenhangend beleid ontstaat voor een samenhangend netwerk. Voor het wegennetwerk kan die visie voor de korte termijn bestaan uit 'afgestemd benutten en beprijzen', en voor de langere termijn uit 'afgestemd bouwen'. Hierbij staat beprijzen voor het in rekening brengen van de daadwerkelijke kosten van mobiliteit en niet meer dan dat direct en zichtbaar door de gebruiker te laten betalen.

Op de langere termijn streeft de provincie Zuid-Holland naar één vervoersautoriteit voor Zuid-Holland die verantwoordelijk is voor het stadsgewestelijke en regionale vervoer. Vooruitlopend hierop kunnen de Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en de provincie ZH een eerste stap zetten door het opdrachtgeverschap voor het stadsgewestelijke vervoer en de concessieverlening voor het regionale vervoer in gezamenlijke regie op te pakken en te werken aan gezamenlijke visies op de bestaande en toekomstige infrastructuurnetwerken.

Ook op randstadniveau wil de provincie tot betere afstemming komen. De onlangs afgesloten samenwerkingsregeling tussen de vier grote steden, de vier kaderwetgebieden en de vier provincies biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden en zal worden benut om het gedachtegoed over een bereikbare en groene Deltametropool dichterbij te brengen.

4 Ambities provincie Zuid-Holland per modaliteit

4.1 Ontwikkelingen in mobiliteit

De mobiliteit is de afgelopen decennia sterk gegroeid. Talrijke factoren hebben daartoe bijgedragen: technologische vernieuwing, economische groei en de toename van het autobezit. Ook de verbeterde kwaliteit van (weg)verbindingen en demografische ontwikkelingen spelen een rol. Dit alles heeft onder meer geleid tot een explosieve toename van het autogebruik die gepaard is gegaan van een toenemende congestie op het (hoofd)wegennet. Een belangrijke factor in de groei van de mobiliteit is het feit dat de kosten van vervoer achterblijven bij andere kosten. Mensen zijn daardoor steeds minder bereid om te verhuizen, onder meer vanwege het hoge investeringsniveau in de eigen woning en de toename van het aantal tweeverdieners. Consequentie is onder meer dat de gemiddelde afstand in het woon-werkverkeer de laatste 10 jaren met 20% is toegenomen.

Huidige situatie en verwachte ontwikkelingen

De grootste mobiliteitstoename in Nederland is te zien op rijkswegen buiten de Randstad, waar het verkeer tussen 1986 en 2000 met 80% is toegenomen. In Zuid-Holland was dat in diezelfde periode 57%. Op provinciale wegen komt de toename van het autoverkeer in Zuid-Holland overeen met het landelijk gemiddelde van circa 36% tussen 1986 en 2000. (Zie ook de kaarten 9 en 10.) In de centra van de grote steden zoals binnen de ruit Rotterdam, is al enige decennia geen toename van het autoverkeer geconstateerd. Verder is het goederenvervoer veel sterker gegroeid dan het personenvervoer: in Zuid-Holland met respectievelijk 94% en 26% tussen 1986 en 1998.

De helft van de toename van het personenverkeer in Zuid-Holland komt voor rekening van de toegenomen lengte van de verplaatsingen. Circa een derde hangt samen met de toename van de bevolking (tussen 1986 en 1998 circa 8%). Het feit dat inwoners van Zuid-Holland per dag meer verplaatsingen zijn gaan maken, is verantwoordelijk voor de resterende toename (een zesde deel).

Voor de periode 1995-2020 wordt uitgegaan van een mobiliteitsgroei tussen de 20% en 30%, aanzienlijk minder dan in de periode tot 2000. Het aantal verplaatsingen binnen de stadsgewesten zal in de periode 1995 – 2020 naar verwachting groeien met 14%; voor de verplaatsingen tussen de gewesten luidt de voorspelling 33%.
Vanaf 2010 zal een afvlakking van de groei in de mobiliteit als geheel te zien zijn. Deze afname hangt vooral samen met de vermindering van het woon-werk verkeer als gevolg van de vergrijzing van de bevolking. Daarentegen neemt het recreatief verkeer dan sterk toe, maar dit weegt niet op tegen de vermindering als gevolg van het woon-werkverkeer.

Enkele trends in de mobiliteit hebben een bijzondere betekenis voor de provincie Zuid-Holland.

- De toename van het aantal kris-krasbewegingen, met een groeiende druk op het landelijk gebied. Deze ontwikkeling leidt tot grotere spanning tussen eisen van leefbaarheid en bereikbaarheid.
- De verbindingen van stadsrand naar stadsrand staan door de groei onder druk. De modal split valt hier momenteel nog zeer in het voordeel van de auto uit.
- Er is een toenemende druk op de stadsgewesten die vaak fungeren als bestemmingsgebied. Dit leidt tot extra verkeer op het onderliggend wegennet. De woningbouwopgave van circa 96.000 woningen in de periode 2010-2020 in de Zuidvleugel vergroot die druk in de toekomst nog.

Om de verwachte groei van de mobiliteit te kunnen opvangen, zijn drastische verbeteringen nodig, vooral ook in de samenhang van verschillende netwerken: openbaar vervoer, auto en fiets.

4.2 Het openbaar vervoer

De wens om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden, vereist een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus. De provincie Zuid-Holland hanteert samen met haar partners het concept van het Zuidvleugelnet als basis voor de verbetering van het openbaar vervoer. Hieraan worden kwaliteitseisen ontleend, die op hun beurt richtinggevend zijn voor het beleid ten aanzien van en de investeringen in het openbaar vervoer. In grote lijnen leidt de aanpak van de provincie tot een aantal duidelijke ambities.

Ambities openbaar vervoer

- Tussen de (inter-) nationale knopen van de Randstad met de belangrijkste centra in Europa moeten



hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen bestaan. De provincie pleit in dat verband voor de aanleg van de HST-West om Rotterdam en Den Haag in oostelijke richting te koppelen aan het internationaal net van hogesnelheidslijnen (kaart 3).

- De Randstad dient tot één geheel te worden gesmeed: de Deltametropool. Snelle en frequente openbaar vervoerverbindingen tussen de hoofdcentra dienen daarin te voorzien (kaart 4).
- De aanleg van een samenhangend hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk (het Zuidvleugnet; kaart 5 en 6). Dit net moet een deel van de sterke toename van regionale mobiliteit kunnen opvangen. Het sluit aan op de verplaatsingsbehoefte van de reizigers en voorziet in snel, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer over de hele dag.
- Grotere samenhang tussen de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer. Het Zuidvleugelnet bepaalt uiteindelijk de maat van de Netwerkstad Zuidvleugel.
- Er moet een stelsel komen van goed functionerende transferpunten tussen het openbaar vervoer op de verschillende schaalniveaus onderling (HST, trein, metro, tram, bus) en tussen het openbaar vervoer, de fiets en de auto.
- De provincie streeft er naar om alle kernen in Zuid-Holland met meer dan 800 inwoners in principe met openbaar vervoer te ontsluiten.
- De kernen in de landelijke gebieden van het Groene Hart en op de Zuid-Hollandse eilanden worden per openbaar vervoer ontsloten (voorzover exploitatief haalbaar) door basis (streekbus) diensten.
- De kleine kernen krijgen via kleinschaliger vormen van collectief vervoer, zoals buurtbus en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) tenminste de garantie op het in stand houden van de sociaal-maatschappelijke bereikbaarheid.
- De introductie van tariefdifferentiatie. Dit instrument stelt de provincie in staat om verschillen in bereikbaarheidskwaliteit te vertalen in een daarbij horende prijs. Een aangepast tarief op snelle verbindingen in de spits verbetert de verhouding tussen kosten en opbrengsten, en daarmee de slaagkans.
- De in gang gezette marktwerking in het streekvervoer moet leiden tot versnelde productvernieuwing. Door efficiencyverbetering zal de kwaliteit, frequentie en comfort van het openbaar vervoer verbeteren, met name op de filegevoelige corridors.

Het openbaar vervoer kan slechts in beperkte mate een oplossing bieden voor de fileproblematiek. Bij een verdubbeling van het openbaar vervoergebruik zal het autogebruik slechts met 10% afnemen. Daarbij kampt het openbaar vervoersysteem zelf met een aantal problemen:

- De rentabiliteit van het systeem staat onder toenemende druk. Het systeem is relatief arbeidsintensief en kent door de grote verschillen tussen spits en dal veel onrendabele materieel- en personeelsuren.
- Sociale onveiligheid en vandalisme leiden tot hoge kosten en tot reizigersverlies, met name in de toch al onrendabele daluren.
- Openbaar vervoer vereist hoge dichtheden. Dichtheden onder de 25 woningen per hectare zijn niet rendabel te ontsluiten. Veel toekomstige nieuwbouw zal wel in deze dichtheden gebouwd worden. Een goede openbaar vervoersontsluiting is derhalve moeilijk te realiseren.
- Het openbaar vervoer voor middellange afstanden (10-30 km) is niet goed georganiseerd. Het systeem is achtergebleven bij de grote toename van regionale verplaatsingen. De grootste opgave om tot kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer te komen ligt dan ook op het regionale schaalniveau. Vooral op de reisafstanden tussen de 10 en de 30 kilometer is een wereld te winnen.

De provincie wil in bijzonder aandacht besteden aan de verbetering van het openbaar vervoer in het landelijke gebied. Onder meer via het kleine kernenbeleid wordt gepoogd het landelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden. Vanwege de geringe vervoersstro-

men heeft het openbaar vervoer hier een beperkt kwaliteitsniveau. Het aanbieden van een acceptabel kwaliteitsniveau van bereikbaarheid van deze gebieden vormt een belangrijke uitdaging voor het openbaar vervoer. De provincie Zuid-Holland gaat daarom op zoek naar nieuwe concepten om haar beleid voor de landelijke (verkeersluwe) gebieden verder vorm te geven.

Randvoorwaarden bij openbaar vervoer

Verbetering van de sociale veiligheid

De groeiende sociale onveiligheid in het openbaar vervoer, met name bij de haltes, de stations en de routes daar naar toe, is in toenemende mate een barrière om van het openbaar vervoer gebruik te maken. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer neemt daarmee af, zeker in de avonduren. Het dalende gebruik dat daarvan het gevolg is, zorgt voor toenemende druk op de continuïteit van deze voorzieningen.

De komende jaren zal verbetering c.q. instandhouding van de sociale veiligheid een hoge prioriteit krijgen, om daarmee te voorkomen dat het draagvlak voor het gebruik van het openbaar vervoer wordt ondermijnd. Met het oog hierop zal de provincie een beleidsnotitie sociale veiligheid in het openbaar vervoer opstellen en zullen uit de rijksbijdrage openbaar vervoer hiervoor middelen worden vrijgemaakt.

Toegankelijkheid

Recent is de Wet gelijke behandeling aangenomen waarin aangegeven wordt dat het openbaar vervoer toegankelijk dient te zijn voor mensen met een handicap of een chronische ziekte. Ook de provincie streeft naar integraal toegankelijk openbaar vervoer op termijn voor hen die minder goed ter been zijn. Daarvoor zullen voertuigen beter toegankelijk moeten worden gemaakt en dienen toegankelijke routes van en naar de halteplaatsen tot stand te worden gebracht. Alle nieuw aan te schaffen voertuigen moeten daarom worden voorzien van een vlakke lage vloer tussen de in- en uitstapdeur, waarmee de bussen ook voor ouderen en minder validen beter toegankelijk worden. Toegankelijkheid voor minder validen speelt vooral bij de basisbusdiensten en het vraagafhankelijke vervoer. Toegankelijkheid wordt mede bepaald door de mogelijkheid grote stukken bagage, kinderwagens en vouwfietsen mee te nemen, bijvoorbeeld bij sneldienstverbindingen .

Gelet op het voorgaande zal de provincie een beleidsnotitie opstellen op het terrein van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en zullen uit de rijksbijdrage openbaar vervoer hiervoor middelen worden vrijgemaakt.

Tarievenbeleid

Het verschil in de kwaliteit die het openbaar vervoer biedt, staat op gespannen voet met de uniforme tarieven. Tariefdifferentiatie is gekoppeld aan de invoering van de OV-chipkaart die naar verwachting in de periode 2003 – 2006 zijn beslag zal krijgen. Zo snel als dat praktisch mogelijk is wil de provincie het gebruik van de chipkaart verplicht stellen om daarmee tariefdifferentiatie toe te kunnen passen. Daarmee kunnen kwaliteitsverschillen tussen de diverse vormen van openbaar vervoer in de prijsstelling tot uiting worden gebracht. Ook maakt tariefdifferentiatie het mogelijk om de tariefhoogte te variëren naar gelang het tijdstip van de dag (spits-daltarief).

Via een nog op te stellen kader voor het tariefbeleid zal de provincie er op toezien, dat tariefdifferentiatie niet tot onoverzichtelijke tariefstelling leidt. Keuzes die hierbij moeten worden gemaakt zijn:

- Welk basistarief wordt als billijk ervaren?
- Welke tariefdifferentiatie wordt als gewenst en voor de provincie als haalbaar ingeschat? Gedacht kan worden aan differentiatie naar openbaar vervoerproduct (CVV, basisnet, sneldiensten), naar regio, naar tijdstip, naar leeftijd en eventueel naar andere sociaal-economische kenmerken.
- Welke vrijheid wordt in het prijsbeleid overgelaten aan de vervoerder? De concessievoorwaarden zullen hiertoe moeten worden aangepast.

Het concept Zuidvleugelnet

De provincie ontwikkelt in samenwerking met andere regionale overheden het concept ‘Zuidvleugelnet’. Het doel van dit concept is om het geheel aan stadsgewestelijke, regionale en interregionale (randstedelijke) verbindingen tot één samenhangend netwerk te maken. Hiervoor zijn goede onderlinge afstemming, een goede verknoping en hoge frequenties nodig. Het gaat om de afstemming van vervoersystemen binnen hetzelfde regionale schaalniveau en tevens om de afstemming van de systemen op verschillende schaalniveaus met elkaar.

Het Zuidvleugelnet heeft in de provincie Zuid-Holland ook de functie van drager voor ruimtelijke ontwikkelingen. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen dienen nauw aangesloten te worden bij het openbaar vervoersysteem, met name het railsysteem. Uiteindelijk moet het concept uitgroeien tot een voor de reiziger herkenbaar dienstverleningsconcept, dat verschillende vormen van spoor- en busvervoer met elkaar verbindt: light-train (stedenbaan), metro en tram (randstadrail), light-rail (RGL) en snelbusverbindingen. Het Zuidvleugelnet bestaat uit vier componenten: rail- en busverbindingen op randstadniveau en rail- en busverbindingen op regionaal en stadsgewestelijk niveau (zie tabel 1). Een overzicht van het Zuidvleugelnet rail wordt op kaart 5 gepresenteerd. Het Zuidvleugelnet bus is op kaart 6 te vinden.

Op sommige relaties kan personenvervoer over water een uitstekende optie zijn voor het Zuidvleugelnet om de gewenste kwaliteit van openbaar vervoer te realiseren.

Tabel 1. Het Zuidvleugelnet

Systeem Schaalniveau	**Rail**	**Bus**
Randstedelijk	■ Sneltreinen; hoogwaardige verbindingen tussen de randstedelijke vervoerknooppunten	■ Sneldienstverbindingen, hoogwaardige verbindingen tussen de randstedelijke vervoerknooppunten
Regionaal / Stadsgewestelijk	■ Stedenbaan: Light train op hoofdrailnet ■ Light rail: RandstadRail, Rijn Gouwe Lijn, Merwede Linge Lijn, Hoekse Lijn ■ Metro, integratie en afstemming	■ Snelbus

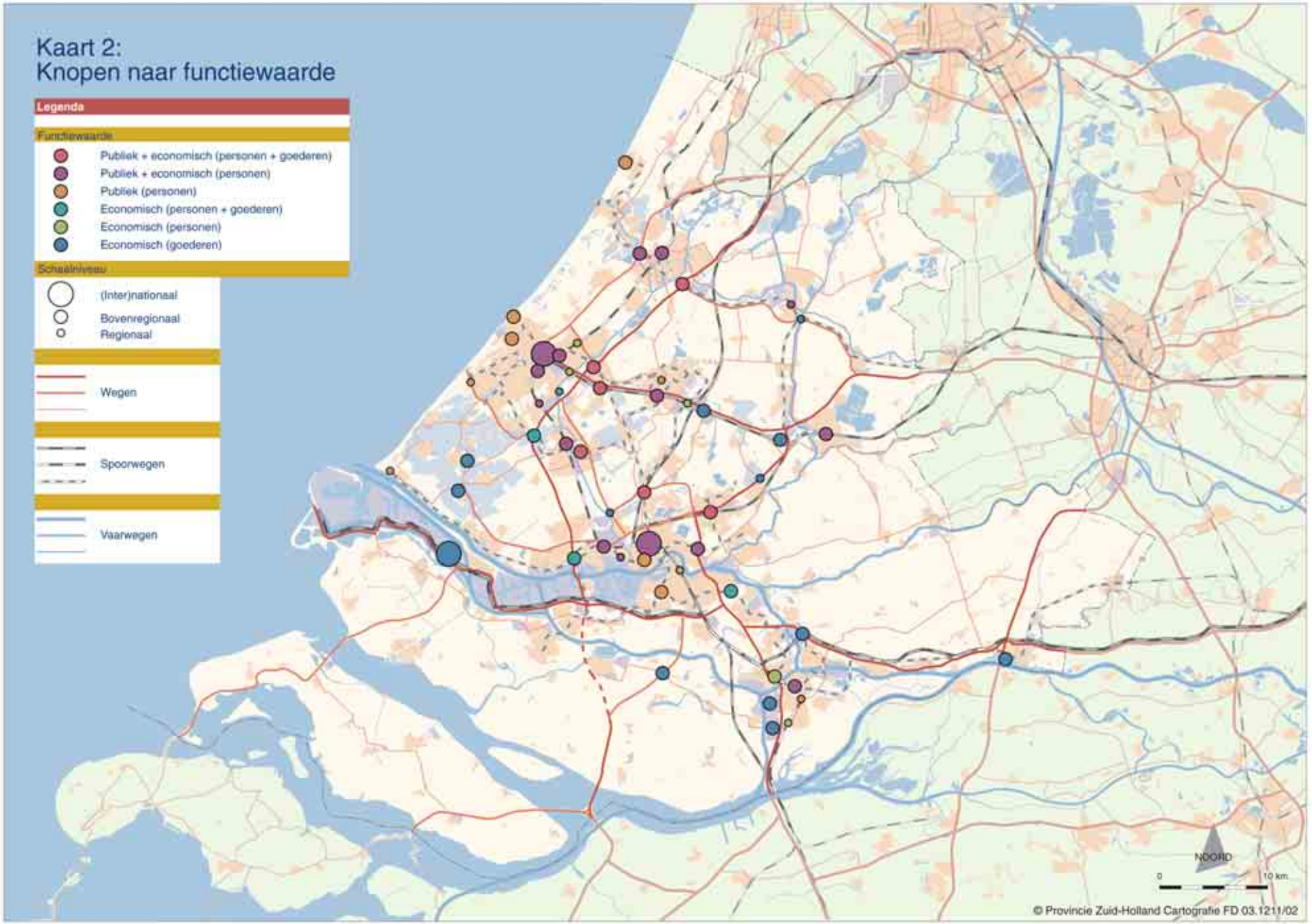
Bereikbaarheidkwaliteit openbaar vervoer bus en rail

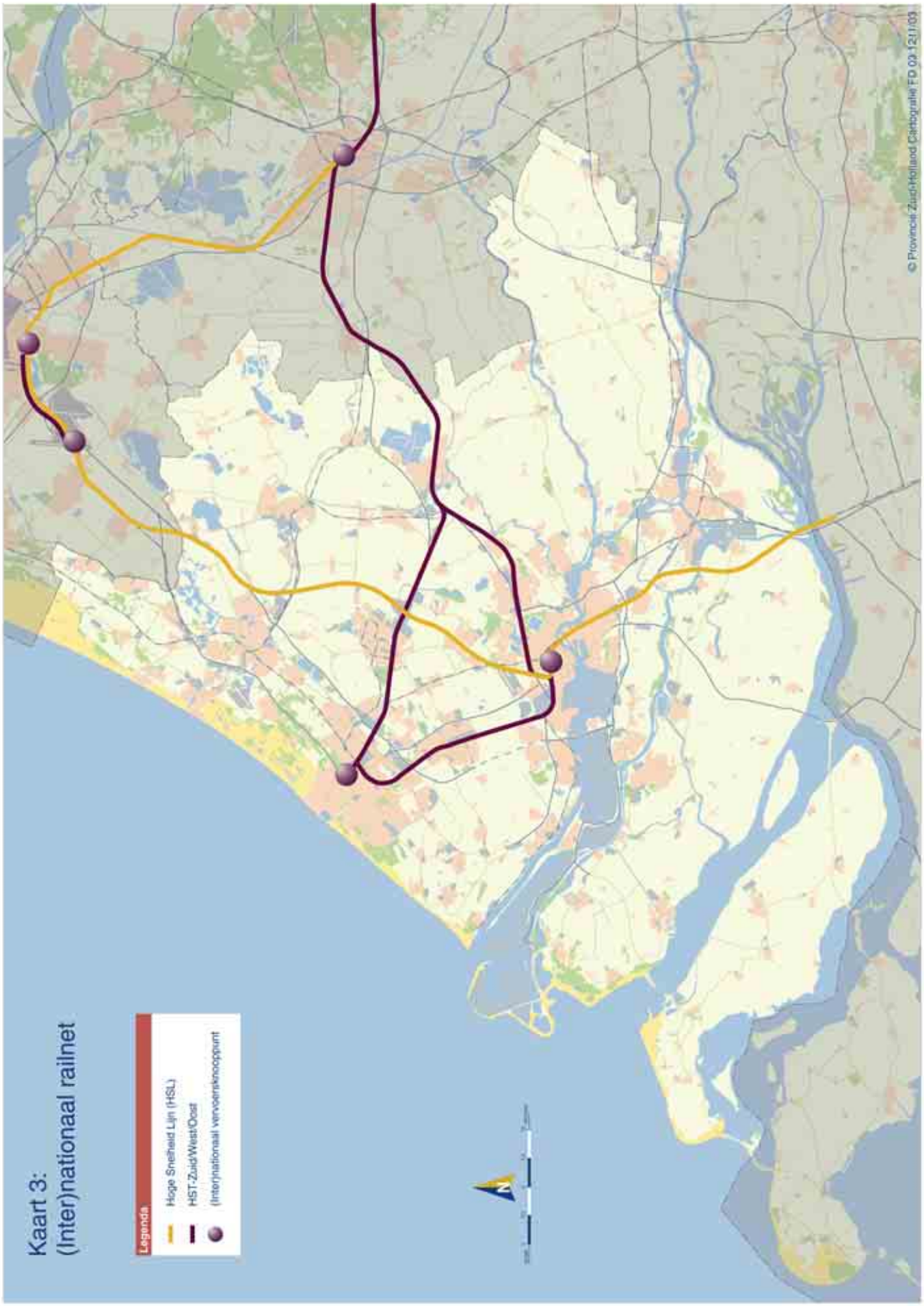
Voor het openbaar vervoer hanteert de provincie de volgende bereikbaarheidsnormen (bereikbaarheidskwaliteit) die ten behoeve van de vergelijkbaarheid eveneens is gebaseerd op reistijd (in combinatie met frequentie): zie tabel 2.

De taak die de provincie Zuid-Holland voor het openbaar vervoer op zich wil nemen is om in het peiljaar 2020 te voldoen aan de ambities van de Deltametropool. Daarvoor is het huidige openbaar-

Tabel 2. Bereikbaarheidskwaliteit openbaar vervoer relaties 2020

	Hoogstedelijk	**Stedelijk**	**Semi-stedelijk**	**Semi-landelijk**	**Landelijk**	**Intern**
Hoogstedelijk	Intercity 15-20 min hart-op-hart binnen Randstad, <90 minuten naar Belgie, Noord- en Oost-Nederland, 2-4 x / uur					binnen 15 min naar vervoerknooppunt nabijheid intern belangrijker dan bereikbaarheid, 6 x / uur
Stedelijk	Sneltrein/IR 15 min (binnen eigen stadsgewest) – 30 min (naar ander stadsgewest), 4 x / uur	Sneltrein/ Zuidvleugelnet 15 min (binnen stadsgewest) – 30 min (ander stadsgewest) 4-8 x / uur				binnen 15 min naar vervoerknooppunt interne ontsluiting door fiets, Zuidvleugelnet en stadsbus, 4 x /uur
Semi-stedelijk	Zuidvleugelnet Binnen 15-30 minuten naar dichtstbijzijnd hoogstedelijk knooppunt, 4-8 x / uur	Zuidvleugelnet / snelbus Binnen 15-20 minuten naar dichtstbijzijnd stedelijk knooppunt, 2-4 x / uur	Streekbus Zuidvleugelnet Binnen 30 min binnen eigen stadsgewest, 2 x / uur			binnen 15 min naar vervoerknooppunt interne ontsluiting door fiets, (stadsbus) en streekbus minimaal 2 x / uur
Semi-landelijk	Snelbus/ streekbus Binnen 45 min naar dichtstbijzijnd hoogstedelijk knooppunt 2-4 x / uur	Snelbus/ streekbus Binnen 30 min naar dichtstbijzijnd stedelijk knooppunt 2-4 x / uur	Gebruik streekbus naar stedelijk gebied, 2 x / uur	Gebruik streekbus naar stedelijk gebied, buurtbus, 1-2 x / uur		binnen 30 min naar vervoerknooppunt CVV verzorgt oppervlakte ontsluiting minimaal 2 x / uur
Landelijk	Streekbus Binnen 45 min naar dichtstbijzijnd hoogstedelijk knooppunt 2 x / uur	Streekbus Binnen 30 min naar dichtstbijzijnd stedelijk knooppunt, 2 x / uur	Gebruik streekbus naar stedelijk gebied, buurtbus, CVV, 1-2 x / uur	Gebruik streekbus naar stedelijk gebied, buurt-bus, CVV 1-2 x / uur	Gebruik streekbus naar stedelijk gebied, buurt-bus, CVV, 1-2 x / uur	binnen 30 min naar vervoerknooppunt CVV verzorgt oppervlakte ontsluiting, 1 x / uur


Kaart 2:
Knopen naar functiewaarde
Legenda
Functiewaarde
Publiek + economisch (personen + goederen)
Publiek + economisch (personen)
Publiek (personen)
Economisch (personen + goederen)
Economisch (personen)
Economisch (goederen)
Schaalniveau
(Inter)nationaal
Bovenregionaal
Regionaal
Wegen
Spoorwegen
Vaarwegen
NOORD
0
10 km
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/02


Kaart 3:
(Inter)nationaal railnet
Legenda
Hoge Snelheid Lijn (HSL)
HST-Zuid/West/Oost
(Inter)nationaal vervoerknooppunt
N
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 09-1211/03

Kaart 4:
Randstedelijk railnet

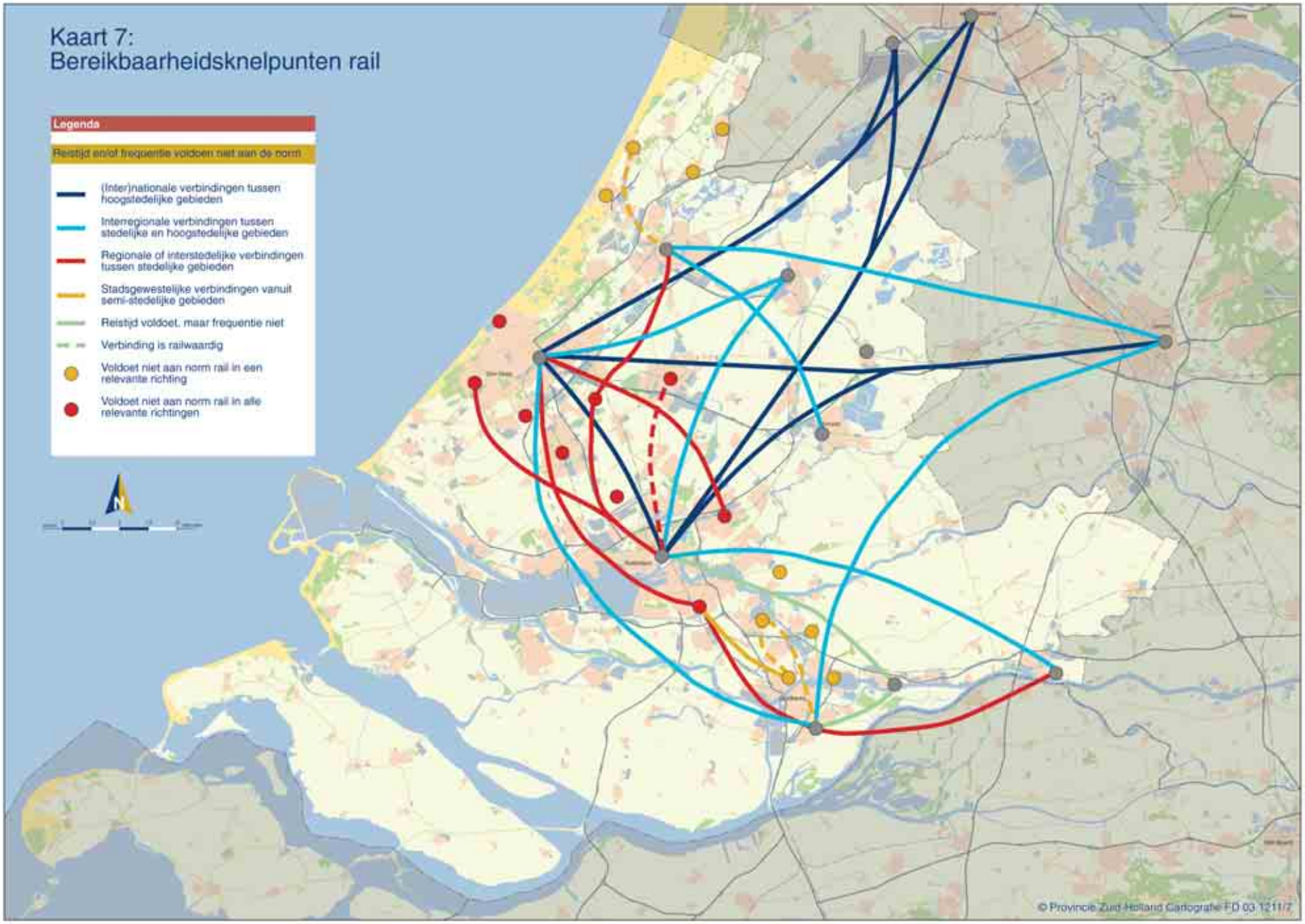


Kaart 5:
Zuidvleugelnet rail




Kaart 6:
Zuidvleugelnet bus
Legenda
Snelbusverbinding
Fast ferry
Regionaal vervoersknooppunt
Randstedelijk vervoersknooppunt
HOV-Drechtsteden
(Inter)nationaal vervoersknooppunt
N
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/05

Kaart 7:
Bereikbaarheidsknelpunten rail



Kaart 8:
Bereikbaarheidsknelpunten bus



vervoernet aan een toets onderworpen, die de bestaande bereikbaarheidskwaliteit vergelijkt met de gewenste kwaliteit in 2020. Op grond hiervan is overzicht mogelijk van die delen van het netwerk (de bus- en railverbindingen) die nu niet voldoen aan de norm van 2020 (zie kaarten 7 en 8).

Deze toetsing laat zien dat een belangrijk deel van het netwerk aan de kwaliteitseisen voldoet. Op basis van een inventarisatie van het wensbeeld voor 2020 blijkt dat, indien voor de aankomst- en vertrektijden een marge wordt gehanteerd van drie minuten [3], op dit moment ongeveer 50% van de relevante verbindingen aan de gestelde kwaliteitseisen voldoet.

Voor elk van deze verbindingen is vastgesteld hoe de gesignaleerde kwaliteitstekorten kunnen worden opgeheven. Veel van de voorgestelde kwaliteitsverbeteringen zullen pas op (middel)lange termijn en met behulp van aanzienlijke investeringen, onder andere van de kant van het rijk gerealiseerd kunnen worden. Dat geldt met name voor de railverbindingen. Bij de busverbindingen kunnen relatief bescheiden investeringen op specifieke trajecten al tot aanzienlijke verbeteringen leiden. Naast investeringen in infrastructuur zal ook geïnvesteerd moeten worden in een uitbouw van de dienstverlening.

De provincie Zuid-Holland staat tezamen met de andere partners in Zuid-Holland voor de verantwoordelijkheid dit stadsgewestelijke en regionaal openbaar vervoernetwerk snel van de grond te trekken. Naast betere benutting van het huidige spoor- en het busnet is de aanleg van nieuwe stadsgewestelijke/regionale railverbindingen noodzakelijk. De concrete invulling van de gewenste kwaliteitsverbetering vergt een nadere uitwerking in het kader van de Deltametropool en het Zuidvleugelnet als samenhangend vervoerkundig en ruimtelijk concept. In deel A2, thema openbaar vervoer, wordt hiertoe een voorzet gedaan.

4.3 Auto

De auto is de dominante vervoerwijze van deze tijd. Van alle verplaatsingen vindt 30% plaats met de auto. 50% van de door Zuid-Hollanders afgelegde kilometers gaat per auto. Te verwachten is dat de rol van de auto zo groot blijft en dat de automobiliteit evenredig met de algemene mobiliteitsontwikkeling zal toenemen.

De intensiteiten van het autoverkeer zijn zodanig dat een kleine toename van het verkeer tot een onevenredig grote toename van de knelpunten leidt. De provincie Zuid-Holland streeft naar een vermindering van de congestie door uit te gaan van de '4xB-benadering': benutten, beprijzen, bouwen en besturen. Zuid-Holland dient een bereikbaarheidsniveau te hebben dat aansluit bij het beoogde (inter)nationale vestigingsmilieu. Daarom worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Ook hanteert de provincie Zuid-Holland het principe van selectieve bereikbaarheid. Dit betekent dat kwaliteitseisen per deelgebied worden gehanteerd, die aansluiten bij de karakteristieken van een gebied. Voor de bereikbaarheid van de landelijke gebieden in het Groene Hart en de Zuid-Hollandse eilanden is de auto bijvoorbeeld van essentiële betekenis. Stedelijke centra en knopen stellen in het algemeen hogere eisen aan de bereikbaarheid dan landelijke gebieden, maar kennen andere prioriteiten voor wegen en openbaar vervoer dan andere gebieden.

De provincie Zuid-Holland zet in de eerste plaats in op een zo goed mogelijke benutting van het wegennetwerk als geheel. Een forse inzet van verkeersmanagement is daarbij essentieel. Verkeersmanagement moet uitvloeien in een systeem van incidentmanagement, waarmee ook de incidentele files effectief kunnen worden verminderd. Waar nodig zal uitbouw van het netwerk plaatsvinden. Bouwen aan weginfrastructuur dient kosteneffectief te gebeuren. Bereikbaarheid, afwikkeling, verkeersveiligheid, ontsluiting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, stedelijke en landschappelijke inpassing, en milieugaranties zijn daarbij kernbegrippen.

Ambities autoverkeer

In grote lijnen leidt die aanpak tot de volgende ambities ten aanzien van de auto.

- De internationale routes voor personenverkeer en goederenvervoer moeten de internationale concurrentiekracht van de Randstad versterken. De provincie Zuid-Holland streeft naar een bereikbaarheidsniveau voor met name het verstedelijkte

3 Deze marge hanteert de NS en het ministerie V&W ook om te bepalen of een trein op tijd is.


Kaart 9:
Ontwikkeling verkeersintensiteit op Rijkswegen
1995-2000
Legenda
Ontwikkeling gemiddeld aantal voertuigen op werkdagen
Afname
Toename tot 7,5%
7,5% tot 15% toename
15% tot 30% toename
30% en meer toename
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03 1211/9


Kaart 10:
Ontwikkeling verkeersintensiteit op Provinciale Wegen
1995-2000
Legenda
Ontwikkeling gemiddeld aantal voertuigen op werkdagen
Afname
0% tot 7,5% toename
7,5% tot 15% toename
15% tot 30% toename
30% en meer toename
Geen gegevens
Rijkswegen
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/10



deel van de provincie – de Zuidvleugel – dat aansluit bij het voorgestane (inter-)nationale vestigingsmilieu.
- De provincie Zuid-Holland streeft naar vermindering van structurele congestie op het hoofdwegennet door de inzet van de beleidsmix benutten, bouwen, beprijzen en besturen.
- De provincie ziet zichzelf als beheerder verantwoordelijk voor het onderliggende randstedelijk en regionale wegennet, en het rijk voor de wegen van nationaal en internationaal niveau.
- De essentiële delen van het onderliggend wegennetwerk verdienen een extra kwaliteitsimpuls.
- De provincie Zuid-Holland wil de kosten van autogebruik zo volledig en zo zichtbaar mogelijk aan de gebruiker doorberekenen. Opbrengsten moeten worden besteed voor de aanpak van knelpunten in het vervoersysteem. Een tijd- en plaatsafhankelijk systeem van kilometerheffing, gekoppeld aan een duidelijk investerings- en onderhoudsprogramma past goed in deze visie.

Opbouw netwerken weginfrastructuur

Bij de opbouw van het netwerk worden de volgende schaalniveaus onderscheiden:
- (Inter-)Nationaal niveau: wegen van belang voor de bereikbaarheid van de mainports, de ontsluiting van de landsdelen en het achterland. Dit niveau bedient het lange afstandsverkeer (afstanden langer dan 80 km).
- Randstedelijk niveau: wegen van belang voor de interne bereikbaarheid van de Deltametropool en de afzonderlijke vleugels. In de regel bedient dit niveau verkeer over afstanden van 30 tot 80 km.
- Regionaal niveau: wegen van belang voor de ontsluiting cq bereikbaarheid van een regio (Duin- en Bollenstreek, Hoekse Waard, etc) als geheel. In de regel bedient dit niveau verkeer met afstanden van 10 tot 30 km.
- Agglomeratief niveau: wegen van belang voor de ontsluiting cq bereikbaarheid van een stedelijke agglomeratie. In de regel bedient dit niveau verkeer over afstanden van 3 tot 10 km.
- Lokaal niveau: wegen van belang voor de ontsluiting cq bereikbaarheid een stad of stedelijke kern. In de regel bedient dit niveau verkeer over afstanden tot 3 km.

In het PVVP ligt de nadruk op de wegen van de eerste drie schaalniveaus. Op de kaarten 11, 12 en 13 zijn deze wegen aangegeven.

Kwaliteitseisen

Het rijk hanteert in het NVVP bij het bepalen van de investeringen in weginfrastructuur op lange termijn het criterium van de gemiddelde trajectsnelheid in het drukste spitsuur [4]. Voordeel van deze methode is dat trajectsnelheid meer tot de verbeelding van de reiziger spreekt dan een abstracte congestiekans. Belangrijker is echter dat het criterium voor de reiziger toetsbaar is, hij kan het controleren via zijn dashboard. Tot nu toe hanteert het rijk dit criterium alleen voor het hoofdwegennet.

De provincie wil de reiziger een bereikbaarheidskwaliteit aanbieden die betrekking heeft op zijn volledige verplaatsing, dus van deur tot deur. In dat verband wil de provincie een visie ontwikkelen op de functies van de wegen van andere wegbeheerders. De provincie Zuid-Holland zal proberen om in samenspraak met de verschillende partijen te komen tot afstemming van hun verkeers- en vervoersplannen (NVVP, RVVP's en PVVP's). Met als doel te komen tot een gedeelde visie op de functiebepaling van wegen.

4 Voorheen werd hiervoor uitgegaan van 60 km/uur. Deze norm staat momenteel echter ter discussie

Om de bereikbaarheidskwaliteit van verbindingen te kunnen bepalen volstaat één uniforme norm niet. Al naar gelang de functie van de specifieke verbinding worden verschillende kwaliteitsniveaus onderscheiden, bijvoorbeeld voor een randstedelijke of een regionale verbinding. Aan de hand van deze kwaliteitsniveaus kan worden bepaald over welke wegen het verkeer behorend bij verschillende schaalniveaus kan worden toebedeeld. Deze bereikbaarheidskwaliteiten betreffen een jaargemiddelde in het drukste spitsuur. Het huidige netwerk voldoet duidelijk niet aan de gestelde kwaliteiten (zie ook kaart 15). De provincie heeft de ambitie om deze bereikbaarheidskwaliteiten met de hierboven beschreven beleidsmix te realiseren in 2020. De reiziger vraagt een gegarandeerde reistijd van deur tot deur. Dat gegeven is voor de provincie aanleiding om met andere overheden in gesprek te treden om tot een gezamenlijke netwerkkwaliteit te komen.

Wegcategorieën

In de visie van de provincie Zuid-Holland heeft een deel van het huidige hoofdwegennet (HWN) vooral een randstedelijke functie. Die functie komt in grote mate overeen met de regionale functie van een deel van het onderliggend wegennet (own). De sterke toename van het regionale verkeer heeft geleid tot een tussencategorie wegen, met een verbindende functie op randstedelijke schaal[5]. Deze categorie kan gevuld worden door delen van het huidige hoofdwegennet (HWN) 'af te schalen' (HWN-) en delen van het onderliggend wegennet (own) 'op te schalen' (own+). Deze overweging leidt dit tot het volgende onderscheid:

- Hoofdwegennet (HWN): de rijksautosnelwegen met ontwerpsnelheid 120 km/uur en een nationale en internationale functie: de huidige autosnelwegen.
- Hoofdwegennet min (HWN-): delen van de huidige rijksautosnelwegen met hoofdzakelijk randstedelijke en regionale functie. Afschaling betekent een gewijzigde vormgeving, met een ontwerpsnelheid van 80km/uur, al of niet met vergrote capaciteit door smallere maar extra rijstroken en één bredere strook voor vrachtwagens en bussen. Een ander kenmerk is de kortere afstand tussen de aansluitingen in vergelijking met het HWN.
- Onderliggend wegennet plus (own+): wegen met een sterke randstedelijke en regionale functie. Deze wegen kennen een ongehinderde doorstroming met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Gelijkvloerse kruisingen zijn op dit type weg mogelijk. Bij een verkeersaanbod van meer dan circa 25.000 auto's per dag zal dit type in de regel vormgegeven moeten worden als 2x2 wegen; eventueel met betonnen middenberm en/of parallelweg. Zolang er sprake is van een geringer aanbod van verkeer (minder dan 25.000 auto's per dag) kunnen deze wegen worden uitgevoerd met 2x1 rijstrook plus parallelwegen. Dit is een nieuwe categorie.
- Onderliggend wegennet (own): wegen met een in hoofdzaak regionale functie. Dit zijn de bestaande provinciale wegen zoals deze er in de duurzaam veilige vormgeving uitzien. Het gaat om gebiedsontsluitende en erftoegangswegen, zoals vastgelegd in de wegcategorisering 2001.

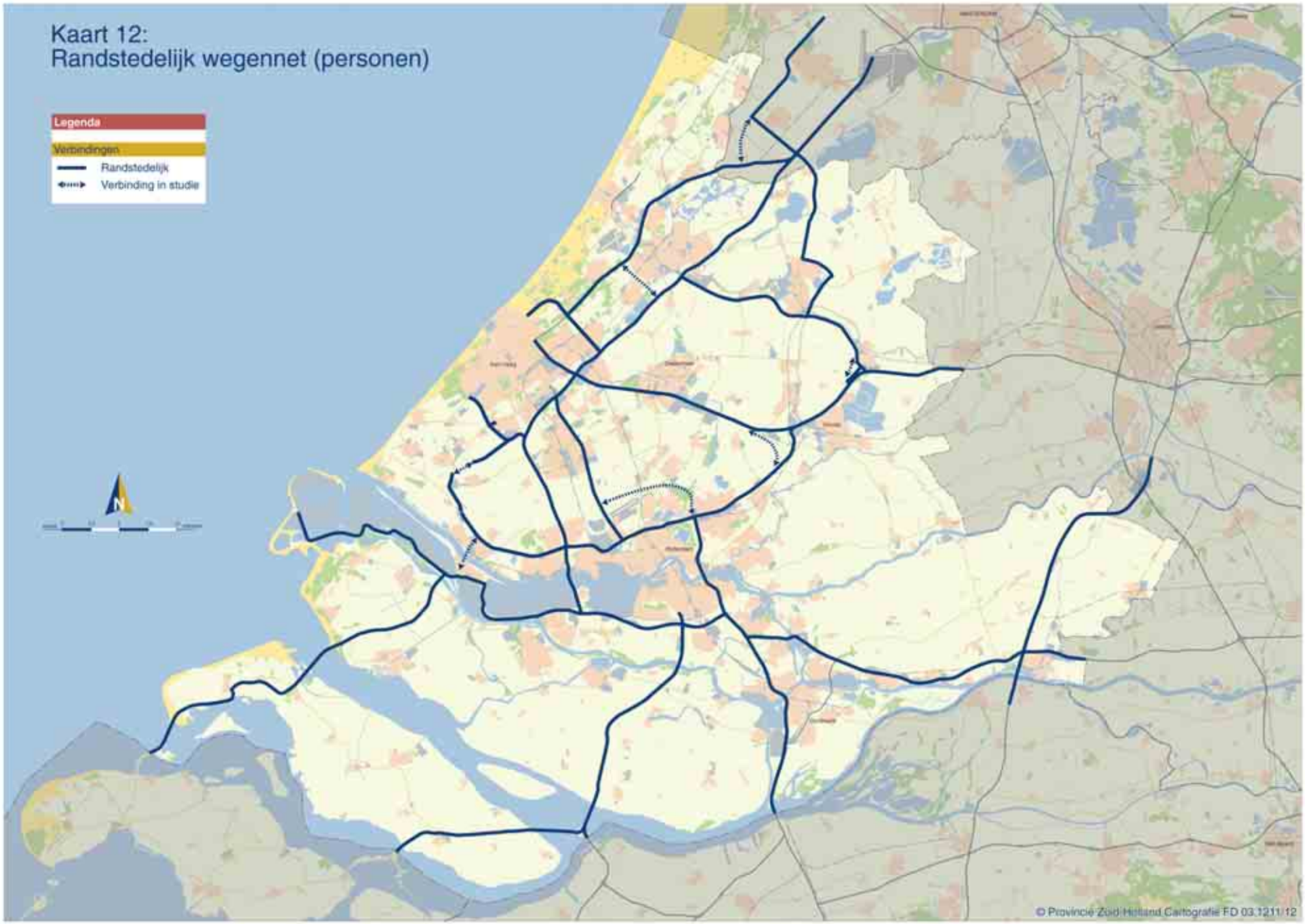
Tabel 3: Bereikbaarheidskwaliteiten

Schaalniveau	**Indicatie ritlengte**	**Trajectsnelheid** (tussen stations of aansluitingen HWN)	**Huidig aanbod** (hoofddeel van de reis)	**Voor- natransport** (met lagere traject-snelheid)
(Inter)nationaal	80 – 300 km	> 100 km/h	HSL/IC; HWN	Regionale OV-, fiets- en autonetwerken
Randstedelijk	30 – 80 km	> 60 km/h	IC/sneltrein; HWN	
Regionaal	10 – 30 km	> 40 km/h	Sneltrein/stoptrein/snelbus; HWN/OWN	Agglomeratieve OV-, fiets- en autonet-werken
Agglomeratief	3 – 10 km	> 25 km/h	Stoptrein/bus/tram/metro; (Stedelijk) HWN/OWN; Fiets (> 15 km/h)	Lokale OV-, fiets- en auto-netwerken
Lokaal	0 – 3 km	> 15 km/h	Fiets	Lokaal fietsnetwerk

5 De afgelopen jaren is de verhouding tussen het hoofdwegennet (=rijksautosnelwegen) en het onderliggend wegennet van rijksautowegen en provinciale wegen steeds meer scheefgegroeid. Er is verhoudingsgewijs veel meer geïnvesteerd in het rijkswegennet dan in het onderliggend wegennet. Aan het onderliggend wegennet is vrijwel uitsluitend een gebiedsontsluitende functie toegekend met als doel het verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet te voeren. Hiermee is de eigenstandige verbindende functie van (een deel van) het onderliggend wegennet voor het regionale verkeer uit het oog verloren.

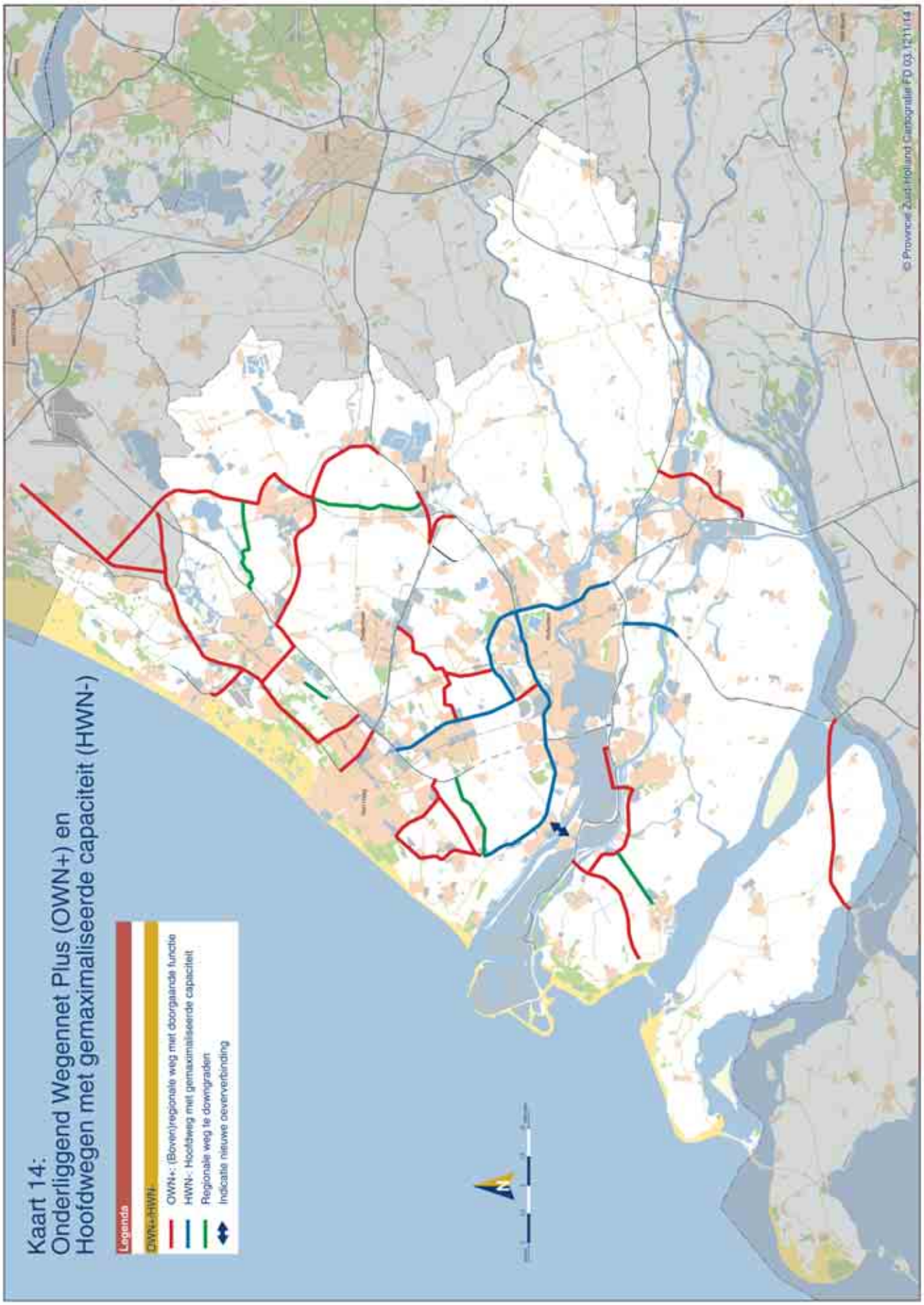
Kaart 11:
(Inter)nationaal wegennet (personen)

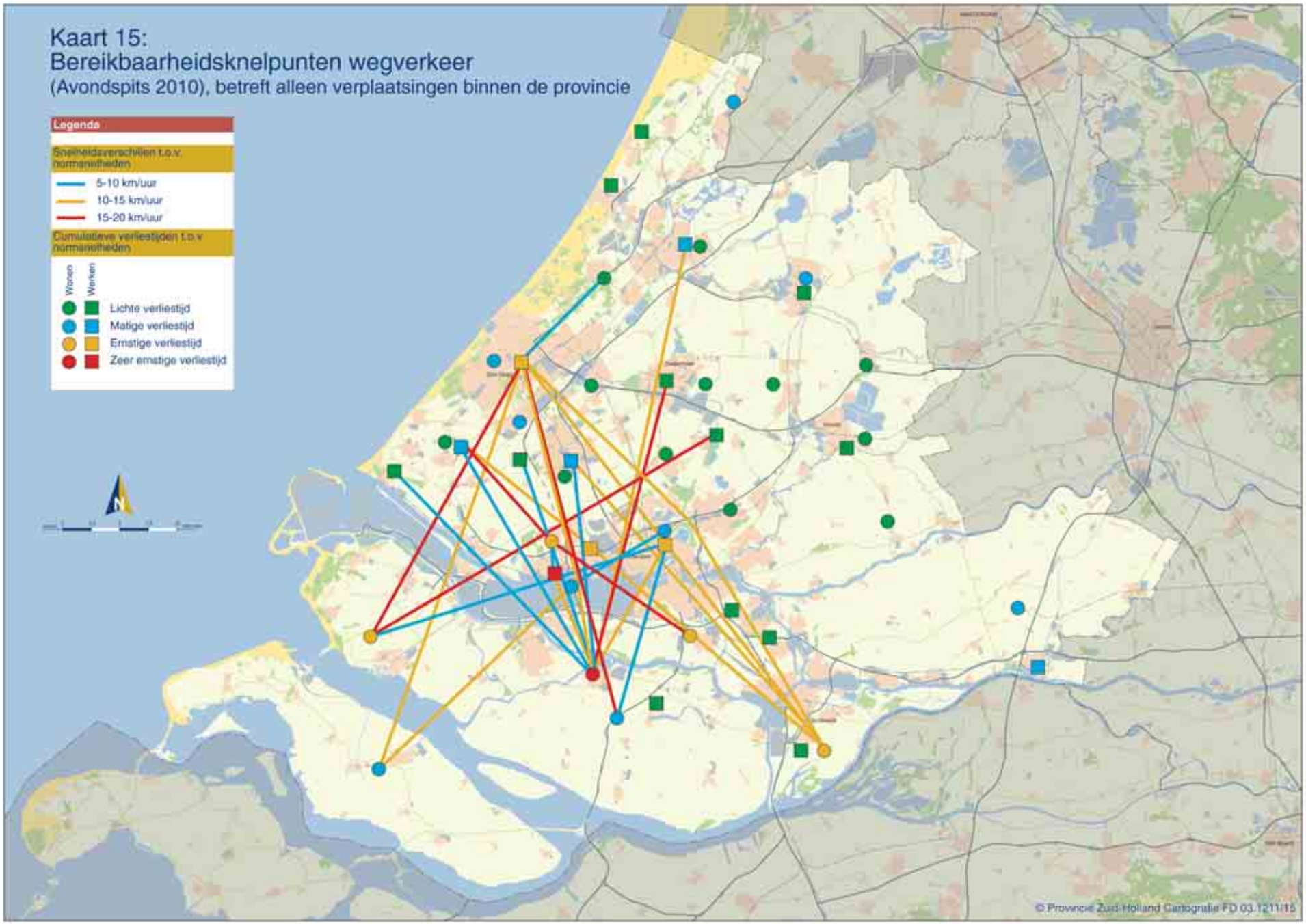


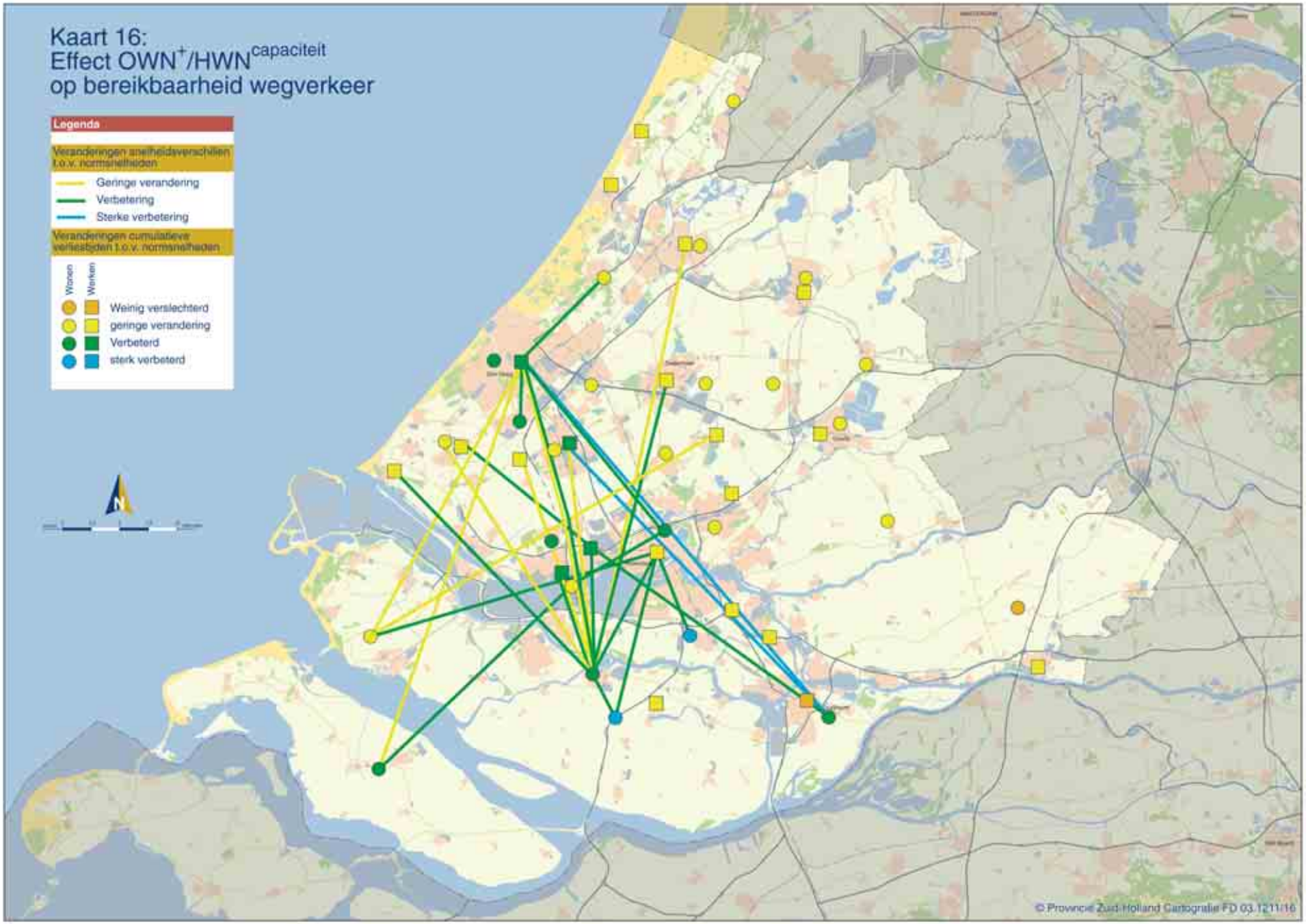

Kaart 12:
Randstedelijk wegennet (personen)
Legenda
Verbindingen
Randstedelijk
Verbinding in studie
© Provincie Zuid Holland Cartografie FD 03.1211.12

Kaart 13:
Regionaal wegennet (personen)




Kaart 14:
Onderliggend Wegennet Plus (OWN+) en
Hoofdwegen met gemaximaliseerde capaciteit (HWN-)
Legenda
OWN+/HWN-
OWN+: (Boven)regionale weg met doorgaande functie
HWN-: Hoofdweg met gemaximaliseerde capaciteit
Regionale weg te downgraden
Indicatie nieuwe oeververbinding
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211.14


Kaart 15:
Bereikbaarheidsknelpunten wegverkeer
(Avondspits 2010), betreft alleen verplaatsingen binnen de provincie
Legenda
Snelheidsverschillen t.o.v. normsnelheden
5-10 km/uur
10-15 km/uur
15-20 km/uur
Cumulatieve verliestijden t.o.v normsnelheden
Wonen
Werken
Lichte verliestijd
Matige verliestijd
Ernstige verliestijd
Zeer ernstige verliestijd
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/15


Kaart 16:
Effect OWN+/HWN capaciteit
op bereikbaarheid wegverkeer
Legenda
Veranderingen snelheidsverschillen t.o.v. normsnelheden
Geringe verandering
Verbetering
Sterke verbetering
Veranderingen cumulatieve verliestijden t.o.v. normsnelheden
Wonen
Werken
Weinig verslechterd
geringe verandering
Verbeterd
sterk verbeterd
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/16



De beperkingen in de capaciteit van het netwerk, die het gevolg zijn van de geringe capaciteit van het onderliggend wegennet in verhouding tot het hoofdwegennet en die zich vooral manifesteren bij de aansluitingen van de netten op elkaar kunnen met een own+ op langere termijn (2020 en later) weggenomen worden.

Overigens moet in zijn algemeenheid het (boven)regionaal wegennet (HWN- en own+) niet alleen goed op het bovenliggende net (HWN) worden afgestemd, maar ook op het agglomeratieve en lokale hoofdnetwerk. In dialoog met de regio's en gemeenten zal moeten worden bezien hoe dit netwerk ook met de 'onderkant' past en, of een en ander moet worden aangevuld.

Kaart 14[6] (Onderliggend Wegennet Plus (own+) en Hoofdwegen met gemaximaliseerde capaciteit (HWN-) geeft aan welke wegen de own+-status kunnen krijgen gezien hun functie in het netwerk. Wegen waarbij de omgevingskwaliteit door verkeerstoename (met of zonder verbreding) zo in het gedrang lijkt te komen, dat opwaardering tot own+ weg grote inpassingproblemen oproept, zijn niet als own+weg aangemerkt. Wegen die hun huidige functie behouden zijn niet op de own+/HWN- kaart aangegeven. Deze vormen het huidige own net. Bij knelpunten op deze wegen zullen ook maatregelen genomen worden maar deze zijn van een ander karakter en zullen in de eerste plaats samenhangen met maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig. Op de kaart is tevens aangegeven welke autosnelwegen in aanmerking zouden komen voor HWN-. Worden de kwaliteitsnormen op dit (vernieuwde) netwerk losgelaten dan laat een eerste toets duidelijke positieve uitkomsten zien (zie kaart 16). Nadere analyses zullen uiteraard dit beeld moeten bevestigen.

Oktober 2001 hebben Provinciale Staten het wegcategoriseringsplan vastgesteld. Hierin wordt in overeenstemming met Duurzaam Veilig (2) onderscheid gemaakt tussen stroomwegen, gebiedsontsluitende wegen (maximum snelheid 80km per uur) en erftoegangswegen (maximumsnelheid 60 km per uur). Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt gestreefd naar een zo uniform mogelijke vormgeving per categorie. De meeste wegen in beheer van de provincie vallen in de categorie van gebiedsontsluitende wegen. Te bezien staat in hoeverre de introductie van own+ en HWN- consequenties hebben voor de vastgestelde categorisering in het kader van verkeersveiligheid.

Bij de uitwerking van de plannen van het own+ net moet in zijn algemeenheid ook rekening gehouden worden met de belangen van het langzaam verkeer, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de oversteekbaarheid.

4.4 De fiets

De fiets is voor de provincie Zuid-Holland een belangrijk vervoermiddel. Ruim een kwart van alle verplaatsingen in de provincie wordt per fiets ondernomen. Het fietsgebruik is al jaren min of meer constant. Wel is er sprake van een afname van het gebruik van de fiets voor het woon-werk- en het woon-schoolverkeer. Deze afname wordt gecompenseerd door meer recreatief gebruik van de fiets. Naar verwachting zal het fietsgebruik zich het komend decennium op hetzelfde niveau handhaven. In het kader van het mobiliteitsmanagement wil de provincie het gebruik van de fiets bevorderen.

6 Op de kaart is niet aangegeven waar langs autosnelwegen een oplossing gevonden moet worden, omdat er geen parallelverbindingen voor own+ beschikbaar zijn. Evenmin is aangegeven waar regionale verbindingen ontbreken die alleen door bovenregionale infrastructuur (rivierkruisingen) zijn op te lossen (bij voorbeeld een oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel).



Voor de provincie staat vast dat fietsgebruik tal van maatschappelijke voordelen heeft boven andere vervoerwijzen. De provincie Zuid-Holland wil de mogelijkheden van de fiets dan ook zo goed mogelijk benutten. Het statenbesluit 'De Fiets' (PS vergadering maart 1998), het College- en Werkprogramma 1999-2003 'Duurzaam en gedurfd' en de Beleidsnota Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid (PS vergadering december 1999) hebben de fiets enkele jaren geleden tot essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid in de provincie Zuid-Holland verklaard. Recentelijk (PS vergadering april 2001) is dit fietsbeleid nadrukkelijk geconcretiseerd en financieel gedekt in het 'Fietsplan 2001 provincie Zuid-Holland'. Dit beleidsplan wordt elke vijf jaar geactualiseerd en heeft in principe een totale werkingsduur van 10 jaar (2001-2010).

Ambities voor de fiets

Voor de komende jaren wordt het beleid uit 'Fietsplan 2001 provincie Zuid-Holland' gecontinueerd, met een aantal accentverschillen.

- *Stevige intensivering utilitair en recreatief fietsverkeer.*
  De provincie wil een volwaardig fijnmazig netwerk als verkeers- als sociaalveilige en comfortabele verbindingen aanbieden.
- *Verbreding van het fietsbeleid.*
  Aandacht in het fietsbeleid voor fietsenstallingen, pontveren, ketenmobiliteit, bewegwijzering, promotie, belevings- en gebruiksonderzoeken en een 'infrastructuurtest'.
- *Toename van het fietsverkeer.*
  Gestreefd wordt naar een toename van het fietsgebruik. Met name automobilisten zullen verleid worden om voor de korte ritten, tot tien kilometer, vaker de fiets te nemen, in plaats van de auto.
- *Verbeteren van de verkeersveiligheid.*
  Uitgangspunt hierbij zijn de NVVP-doelstellingen, die uitgaan van een daling van het aantal verkeersdoden met 34% en ziekenhuisgewonden met 27% in 2010 ten opzichte van 1998. De toe te passen maatregelen worden in eerste instantie geselecteerd op een zo groot mogelijk kosteneffectiviteit. Maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen hierbij wel extra aandacht.
- *Versterken fiets in ketenmobiliteit.*
  De provincie wil het gecombineerd gebruik van fiets en openbaar vervoer sterk bevorderen. Belangrijk hierbij zijn goede fietsverbindingen naar haltes en stations van het 'verbindende' openbaar vervoer, goede haltevoorzieningen ter plaatse en informatie over intermodaal reizen.
- *'FietsParkeur'*
  Met name in het landelijk gebied wordt de aanleg van snelle, veilige en comfortabele fietsroutes èn fietsvoorzieningen met 'FietsParkeur' naar/bij openbaar vervoersknooppunten nagestreefd.

Accentverschillen ten opzichte van het Fietsplan 2001 zijn de aandacht voor hoogwaardige interstedelijke fietsverbindingen (de fietssnelweg) en een aanpassing van het beleid rondom fietsstallingen in het kader van een intensivering van het beleid op het punt van de 'korte ritten'. In 'regioteams' worden tezamen met de gemeenten, het regiobestuur en waar nodig de Fietsersbond investerings- en onderhoudsprogramma's voor de fietsinfrastructuur opgesteld en tot uitvoering gebracht.

Fietsnetwerk

De grotere steden in Zuid en Noord-Holland liggen veelal op fietsafstand van elkaar. Een afstand die binnen drie kwartier met de fiets kan worden afgelegd, rekent de provincie als haalbaar voor utilitair fietsverkeer. Dit komt neer op een afstand van 10 tot 20 kilometer.

Om het fietsgebruik op dergelijke afstanden te bevorderen zijn hoogwaardige 'non-stop' verbindingen nodig. De meeste fietspaden tussen de grotere steden in de provincie voldoen niet aan deze kwalificatie. De kwaliteit van deze fietspaden is vaak onvoldoende om hogere snelheden aan te kunnen houden. Ook aan eisen van veiligheid voldoen ze vaak niet. Nodig zijn brede fietspaden (of autoluwe wegen) met ruime boogstralen, ongelijkvloerse kruisingen met hoofdwegen en voorrangsregelingen voor de fietser op kruisend (auto)verkeer op minder belangrijke wegen. Aan dit netwerk wil de provincie bouwen.

Op dit moment lopen er in de provincie twee relevante pilotprojecten, namelijk de fietsverbinding

Kaart 17:
Fietsnetwerk Zuid-Holland



Gouda – Zoetermeer – Den Haag als onderdeel van 'Benutting A12' en de initiatieven rondom de verbinding Leiden – Den Haag. Ervaringen en resultaten van deze twee projecten, samen met overige projecten in Nederland, zullen leidend zijn voor het verder uitbouwen van het netwerk van interstedelijke hoogwaardige fietsverbindingen. Belangrijk punt hierbij is de voortgang in de fietsindustrie bij het ontwikkelen van fietsen voor hoge(re) snelheden.

De provincie wil het fietsnetwerk verder versterken door het aanleggen van nieuwe vrijliggende, bovenlokale en -regionale fietsverbindingen. Deze fietspaden krijgen veelal een recreatieve en tegelijk een utilitaire functie. Er heeft een uitgebreide verkenning plaatsgevonden naar de ontbrekende schakels in het netwerk. Een overzicht van de nieuw te realiseren fietsverbindingen wordt op kaart 17 gepresenteerd. Gegeven het beschikbare budget voor het Fietsplan 2001 zijn waarschijnlijk alleen fietspaden met de prioriteit 1 realiseerbaar tot 2010.

Parkeervoorzieningen

Uit onderzoek blijkt dat goede fietsparkeervoorzieningen meer reizigers in het openbaar vervoer opleveren. Voor het realiseren van fietsenstallingen is in het Fietsplan 2001 een budget gereserveerd. Deze middelen kunnen worden aangewend voor fietsenstallingen in alle gemeenten van de provincie Zuid-Holland.

4.5 Het goederenvervoer

Goederenvervoer is van groot belang voor de provincie Zuid-Holland, dé transportprovincie van Nederland met de mainport Rotterdam en de mainport Schiphol met het nabijgelegen Aalsmeer op een steenworp afstand, met de veilingen in Rijnsburg, Naaldwijk en Bleiswijk en de glastuinbouw in het Westland en de Duin en Bollenstreek met zijn export van agrarische producten. Het vrachtvervoer neemt sterk toe. Belangrijke oorzaken voor de groei van het goederenvervoer zijn de voortgaande spreiding van activiteiten en de relatief lage kosten van vervoer ten opzichte van andere (bedrijfs)kosten, zoals opslag. Vrachtvervoer over de weg groeit meer dan twee keer zo snel als het personenvervoer.

Het percentage vrachtauto's op de rijkswegen is opgelopen van gemiddeld 12% naar gemiddeld 15%, en varieert sterk afhankelijk van wegvak en tijdstip. Er zijn wegvakken waar het percentage een groot gedeelte van de dag boven de 30% ligt, zoals de A15 ten zuiden van Rotterdam. Het vrachtvervoer over de weg lijkt niet sneller toe te nemen dan andere transportwijzen. In het afgelopen decennium bleef het marktaandeel van de weg, spoor en binnenvaart min of meer gelijk. Een uitzondering vormt het vervoer van gevaarlijke stoffen en het containervervoer, waar de binnenvaart het aandeel sterk heeft vergroot.

Het wegennet heeft op essentiële punten, bijvoorbeeld rond de mainport Rotterdam, te kampen met ernstige congestie en het vervoer per spoor loopt tegen zijn grenzen aan. Het vervoer over water kan groeien, maar deze modaliteit is niet voor elk type goederenvervoer geschikt. In het gebied van de provincie Zuid-Holland gaat het veelal om diffuse goederenstromen, die sterk variëren in grootte en frequentie. De afstanden worden langer en het transport wordt minder efficiënt: het aantal vervoerde tonnen (geladen/geloste lading) groeit minder snel dan het aantal tonkilometers (lading maal afstand).

Het weggoederenvervoer heeft een relatief groot aandeel in de voertuigemissies, de geluidsoverlast en het ruimtebeslag. De milieuproblemen die het goederenvervoer veroorzaakt, spelen op verschillende schaalniveaus en komen tot uiting in de vorm van verstoring, gezondheidsrisico's en verandering van klimaat. Lokaal draagt het gemotoriseerd verkeer bij aan de gebrekkige luchtkwaliteit, aan de geluidshinder en het verbruik van grondstoffen.

Ambities goederenvervoer

De provincie Zuid-Holland heeft in het Goederenvervoerbeleidsplan drie doelen geformuleerd:

- Goede bereikbaarheid voor verladers en afnemers van goederenstromen, zodat de provincie Zuid-Holland aantrekkelijk blijft als vestigingsplaats voor bedrijven.
- Minimale bijdrage van het goederenvervoer aan milieubelasting en verkeers- en externe onveiligheid.
- Beperken van de bijdrage van het vrachtverkeer aan de congestie op het wegennet.

Om aan deze doelen tegemoet te komen, moet er aandacht zijn voor transportpreventie, vervoers- en

verkeersefficiency, het ontwerpen van een logistiek netwerk en emissiereductie bij vrachtverkeer.

- Transportpreventie is gericht op het terugdringen van de transportbehoefte. Dit kan door veranderingen in het product, de productieprocessen of de locaties waar de productie plaats vindt. Om onnodige transportkilometers te vermijden, is ruimtelijke ordening een belangrijk stuurmiddel. Hierbij bestaat een duidelijk verband met het provinciale knopenbeleid en in het verlengde daarvan de actualisatie van het locatiebeleid.
- Vervoersefficiency is gericht op een betere benutting van de restruimte op het spoor en vooral op het water, en op het vermijden van lege retourritten. De provincie Zuid-Holland wil zoveel mogelijk het goederenvervoer over water stimuleren, mede om daarmee de railinfrastructuur te ontlasten.

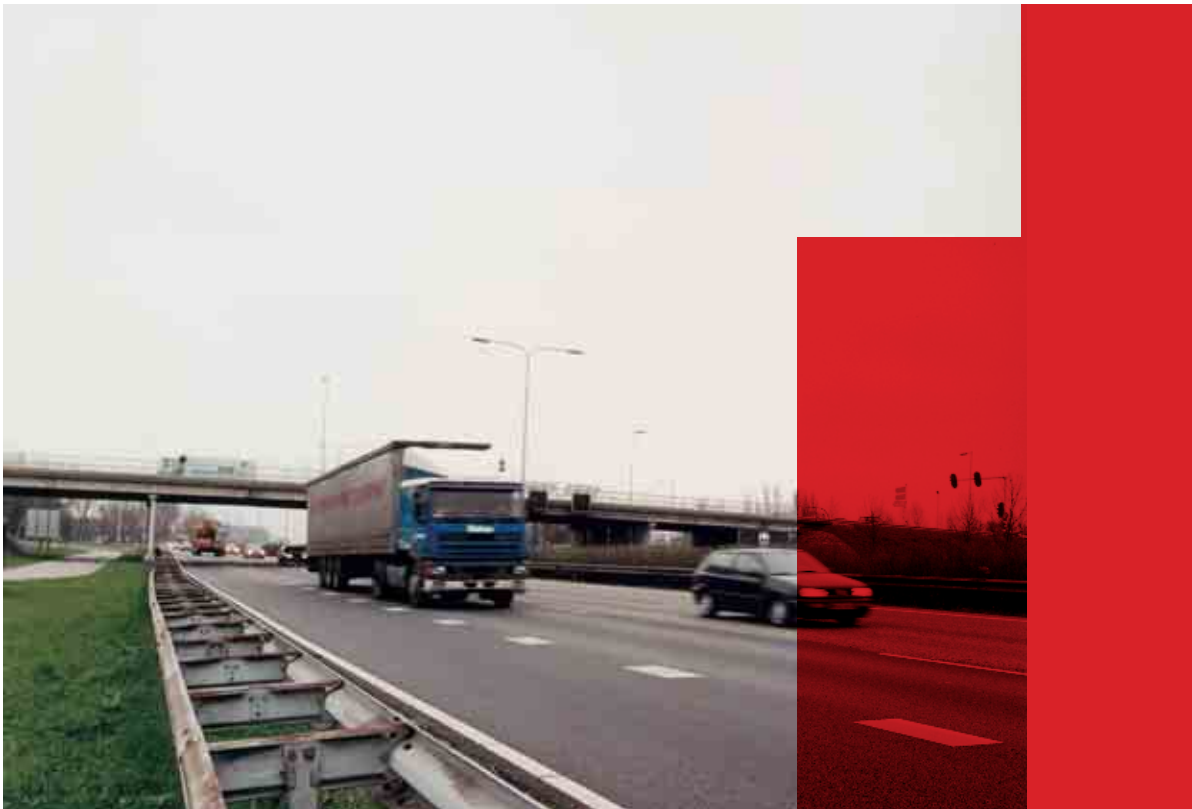
De vervoersefficiency kan verbeteren met het opzetten van logistieke netwerken, een hogere beladingsgraad van de transportmiddelen en waar mogelijk het gebruik van andere modaliteiten dan wegvervoer.

- Verkeersefficiency heeft betrekking op het beïnvloeden van de routekeuze, het tijdstip van de dag en de bedrijfslocatie.
- Het ontwerpen van een logistiek kwaliteitsnetwerk biedt de mogelijkheid om goederenstromen van individuele bedrijven te bundelen. Het doel van het logistieke kwaliteitsnetwerk (verbindingen maar ook logistieke knooppunten) is om via maatwerk kwaliteit te bieden aan transport, maar ook aan de ruimtelijke structuur en de veiligheid. Gezien het schaalniveau waarop goederenvervoer functioneert is een uitwerking op randstedelijk niveau het meest geschikt. Hierdoor kan maatschappelijk voordeel worden behaald. Dit netwerk geeft ook richting aan investeringen.
- Het nieuwe besluit Luchtkwaliteit impliceert dat iedere bron van luchtverontreiniging in de toekomst minder verontreinigende stoffen moet gaan uitstoten. De provincie zal dit vooral bij vrachtverkeer introduceren.

Beleidsstrategie

Om deze ambities te realiseren wil de provincie zeven sporen volgen:

1. *Locatiebeleid* om nodeloos verreden kilometers te voorkomen. Bij de keuze van locaties zal behalve met de beschikbare ruimte en de aanwezige ontsluiting, ook rekening worden gehouden met de logistieke ketens van de betrokken bedrijven. Betrokken actoren (bijv. in Govera verband) stellen gezamenlijk een logistiek kwaliteitsnetwerk op dat als leidraad dient voor investeringen in goederenoverslagpunten en lijninfrastructuur.
2. *Duurzame inrichting van bedrijventerreinen*, met aandacht voor de afwikkeling van het goederenvervoer en waarbij spoor en water als vervoersmodaliteiten nadrukkelijk worden meegenomen.
3. *Multimodaal ontsloten goederenknooppunten*, waar mogelijk ook aan water. Bij inrichting of herstruc-



turering van bedrijventerreinen kan meer dan nu het geval is rekening worden gehouden met de belangen van het goederenvervoer en de mogelijkheid vervoersstromen te bundelen.
4. *Samenwerking tussen logistieke dienstverleners* bevorderen, met als doel de gemiddelde beladingsgraad van voertuigen te verhogen (onder meer door het combineren van restladingen) en het aantal voertuigkilometers te verminderen.
5. *Modal shift* naar vervoer per spoor en over water stimuleren. Opgemerkt wordt wel, dat op verschillende trajecten het rail(goederen)vervoer tegen grenzen aanloopt. Dit wordt veroorzaakt door de voorspelde groei van het goederenvervoer per spoor en de beleidswens om meer treinen voor het vervoer van personen te laten rijden. Afhankelijk van het traject en de aard van de lading kent het vervoer over water minder hinder en veiligheidsrisico's. Gelet op de nog beschikbare capaciteit op de waterwegen, kan per traject worden gekeken of met name bij het vervoer van gevaarlijk stoffen vervoer per schip minder risico's en hinder optreden dan bij vervoer per trein. Noch rijksoverheid noch provinciale overheid beschikken over instrumenten beschikken, die een bepaalde modaliteitskeuze kunnen afdwingen. Een besluit tot modal shift zal een verlader dan ook louter op basis van vrijwilligheid nemen.
6. *Betere spreiding* van het vrachtverkeer over de infrastructuur en in de tijd door (i) een gericht locatiebeleid voor bedrijventerreinen (ii) een betere afstemming van venstertijden in binnensteden en (iii) verruiming van de toegankelijkheid van bestemmingen als distributiecentra en supermarkten.
7. *Efficiëntere afwikkeling van het goederenvervoer* in de provincie door een betere benutting van de infrastructuur, mogelijk gemaakt door nieuwe concepten en technieken. Verbetering is zowel mogelijk bij vaarwegen, wegen, als op kruisingen van beide. Onderzoek zou moeten worden gedaan om te bezien in hoeverre hiermee vraaggericht en marktconform kan worden aangehaakt op de behoeften van het bedrijfsleven (kaart 18 Goederenvervoernetwerk (wegen en spoor)).

Rol provincie

De goederenvervoersmarkt wordt gekenmerkt door de kleinschaligheid van de meeste bedrijven en een geringe bereidheid tot samenwerking. Deze marktstructuur leidt tot sterke concurrentie, lage vrachtprijzen en geringe winstmarges. Hierdoor zijn er weinig middelen beschikbaar voor innovatie.
Verladers en vervoerders hebben het logistieke proces van hun eigen bedrijf geoptimaliseerd. Ze lopen echter de schaalvoordelen mis, die ontstaan wanneer goederenstromen van diverse bedrijven gebundeld worden. De provincie heeft in diverse pilotprojecten laten zien dat op haar initiatief en met haar ondersteuning de onderling samenwerking wel tot stand kan komen. Dan ziet men ook de voordelen van bundeling met innovatieve middelen in de vorm van een simulatie aangetoond.

De zeggenschap over de infrastructuur voor het afwikkelen van het goederenvervoer is verdeeld over gemeenten, kaderwetgebieden, provincies, het rijk en individuele bedrijven. Wat ontbreekt, is een gemeenschappelijk kader voor investeringen in het netwerk. Dit is voor zowel overheden, als ook voor het bedrijfsleven een noodzakelijk hulpmiddel om individuele investeringen te onderbouwen en om met elkaar een optimaal netwerkresultaat te bereiken. Het logistiek keuzegedrag van verschillende productgroepen moet centraal staan, naar analogie van 'de reiziger centraal'.

Buisleidingen.

Vervoer via buisleidingen is een uitstekende alternatief voor goederenvervoer. Het is relatief veilig, milieuvriendelijk en levert een bijdrage aan een duurzame ontwikkeling van de economie.
Het buisleidingennet legt verbindingen tussen belangrijke haven- en industriegebieden in Nederland en het buitenland. Meer vervoer per buis betekent een verbetering van de ontsluiting van de havens en een versterking van de positie van Zuid-Holland in de (inter)nationale corridors.

Op basis van de nieuwe PKB buisleidingen en de op korte termijn beschikbare risicoatlas buisleidingen zal de provincie Zuid-Holland de ruimtelijke inpassing van de buisleidingen waarborgen. In de streekplannen zal rekening gehouden worden met de vrijwaringzones voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kaart 19 geeft in dit verband een overzicht van de relevante leidingen met gevaarlijke stoffen in Zuid-Holland. Bestemmingsplannen in Zuid-Holland worden al getoetst aan de risico's van bestaande buisleidingen. Uit de risicoatlas zal moet blijken hoeveel veiligheidsknelpunten er nog bestaan.

De provincie is van mening dat de rijksoverheid moet deelnemen aan investeringen in buisleidingen; zeker als meer vervoer per buisleiding bijdraagt aan het oplossen van risicoknelpunten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door andere modaliteiten. Zuid-Holland is verder van mening, dat buisleidingen als een volwaardig alternatief moet worden meegenomen bij de modaliteitskeuze voor nieuwe of uitgebreide infrastructuur.
Omdat voor het vervoer per buisleiding een relatief grote omvang van een bepaalde stof vereist is, kan voor- of natransport via een andere modaliteit noodzakelijke zijn (ketentransport). Daarbij moet dan wel bedacht worden dat opslag en overslag van gevaarlijke stoffen het risico verhogen.
Verder ziet Zuid-Holland eerst pas op de zeer lange termijn (na 2020) echt goede mogelijkheden ontstaan voor vervoer van stukgoederen per buis (bijvoorbeeld om goederen naar en in steden te distribueren).

4.6 Vaarwegen

Zuid-Holland is een bijzonder waterrijke provincie. De provincie wil hiervan gebruik maken om het goederenvervoer over het water en de recreatietoervaart te stimuleren. Het vaarwegennet valt onder beheer van verschillende overheden. Kenmerkend voor de vaarwegen onder provinciaal beheer is een gemengd gebruik van de vaarwegen voor zowel beroepsvaart als doorgaande recreatievaart. De provincie wil hiervoor een gedifferentieerd vaarwegennet ontwikkelen waarin een kwaliteitsnet voor goederenvervoer en een vaarwegennet voor de recreatie toervaart is opgenomen. Daarbij hecht de provincie aan een schone binnenvaart.

Bij de uitwerking van het beleid voor beide functies worden de overige functies uiteraard gerespecteerd: de waterbergingsfunctie, de waterkwaliteitsfunctie, de ecologische functie, en de recreatieve en zwemwaterfunctie (zie Beleidsplan Milieu en Water 2000 – 2004).

Ontwikkelingen

De provinciale vaarwegen als geheel hebben afgelopen jaren een stabiel gebruik te zien gegeven. Wat afzonderlijke vaarwegen betreft, valt op dat het gebruik van het Merwedekanaal (grote Merwede Sluis en Grote Sluis Vianen) en van de Delftse Schie sterk is gestegen, met ongeveer 50% in zo'n 5 jaar (goederen- en recreatietoervaart tezamen). Voor beide vaarwegen wordt een significante toename van het scheepvaartverkeer in de toekomst verwacht.

Het goederenvervoer op de Gouwe/Oude Rijn laat een duidelijke daling zien. Schaalvergroting in de beroepsvaart leidt tot veelvuldiger gebruik van de parallelle route via het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze daling zal teniet worden gedaan wanneer de containerterminal bij Alphen a/d Rijn wordt geopend. Dat leidt naar verwachting tot een toename van 30% in het aantal beroepsvaartuigen.

Voor de recreatietoervaart verwacht de SRN (zie BRTN 2000) een groei in de recreatietoervaartvloot voor de komende 25 jaar met 1% per jaar, aanzienlijk minder dus dan de 2% per jaar tussen 1985 en nu. Landelijk kan worden geconstateerd dat het aandeel van de binnenvaart in het vervoer van gevaarlijke stoffen in 10 jaar tijd is gestegen met ruim 16% tot 59.6% in 2000.

Een zorg bij de verdere ontwikkeling van vervoer over water is het gebrek aan een voldoende aantal 'natte kavels' voor bedrijven met potentieel aan- en afvoer van goederen over water. De oprukkende woningbouw maakt het moeilijker om milieuvergunningen te krijgen voor het gebruik van openbare laad- en loswallen. Ook wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water hierdoor steeds moeilijker, terwijl de binnenvaart juist een uitermate veilige vervoersmodaliteit is.

Ambities vaarwegen

- De mogelijkheden van het vervoer van goederen over water moeten optimaal worden benut. Daarbij ligt er een belangrijke relatie met de knelpunten voor goederenvervoer op het rail- en het wegennetwerk. Vaarwegen waar goederenvervoer kansrijk is, dienen duidelijke prioriteit te krijgen.
- Zoveel mogelijk benutten van de mogelijkheden die aan het water gelegen bedrijfskavels voor de ontwikkeling van het goederenvervoer bieden.
- Vaarwegen die primair bedoeld zijn voor de regionale recreatietoervaart, genieten speciale aandacht.

Andere aandachtspunten zijn:
- Verkenningen naar en invoering van scheepvaartbegeleidende en -informerende systemen.

- Afstemming met kruisend wegverkeer en openbaar vervoer.
- Intensivering van monitoring.
- Intensivering van de handhaving.
- De mogelijkheden voor fysieke capaciteitsuitbreidingen.
- Monitoring van verkeer (en lading), verkeersgedrag en verkeersveiligheid op het water.

Deze onderwerpen zullen samen met het vraagstuk van het technisch nautisch beheer nader worden bezien in een nog op te stellen Beleidsplan Vaarwegen. Het bedieningsregime van bruggen en sluizen zal meer specifiek worden vastgelegd in een Algemeen Bedieningsplan. Doel daarvan is om tot een betere onderlinge afstemming tussen het scheepvaart-, het wegen- en het openbaar vervoersnetwerk te komen. Beleidsplan en Bedieningsplan zullen in nauw overleg met de betrokken instanties tot stand worden gebracht.

Opbouw vaarwegennet

Het (nautisch) beheer van verschillende vaarwegen in de provincie Zuid-Holland valt onder verschillende overheden. De meeste hoofdvaarwegen[7] (vaarwegen van (inter)nationaal belang) zijn in beheer bij het Rijk. Deze vaarwegen vormen onder andere de verbinding tussen de ARA-havens (Amsterdam/ Rotterdam/ Antwerpen) en van de ARA havens met het achterland. Een uitzondering betreft de Gouwe die in provinciaal beheer is, maar die door het rijk tevens is aangewezen als hoofdvaarweg. De hoofdvaarroute tussen ARA-havens loopt via het Amsterdam-Rijnkanaal, de Lek, de Nieuwe Maas of de Noord richting Rotterdam Rijnmond, dan wel richting Antwerpen, Vlissingen of Terneuzen of Gent. De hoofdvaarroute kent een hoogtebeperking van 8.65 meter (vaste bruggen). Zie kaart: 20 Vaarwegennet. Schepen met een grotere hoogte moeten gebruik maken van de Staande Mast Route (NZ-route Amsterdam-Dordrecht).
De vaarwegen voor de regionale beroepsvaart en de regionale, doorgaande recreatievaart ('onderliggend vaarwegennet') zijn in beheer bij de provincie.
De provinciale vaarwegen vormen in relatie tot deze hoofdvaarroute de haarvaten en functioneren als alternatieve route in situaties van bijvoorbeeld langdurige stremmingen. Kenmerkend voor de provinciale vaarwegen is een gemengd gebruik van de vaarwegen voor zowel beroepsvaart als doorgaande recreatievaar. Scheiding van de beroepsvaart en recreatievaart wordt zinvol geacht op de Schie (traject Rotterdam – Den Haag), de Gouwe, de Oude Rijn (vanaf hefbrug Gouwsluis tot aan Leiden) en op het zuidelijk deel van het Merwedekanaal (Arkel – Gorinchem). Deze gedachten worden verder bezien in het nog op te stellen Beleidsplan Vaarwegen.



Vaarwegen met een primaire functie voor wateraf-voer en zogeheten 'kleine recreatie' zijn in beheer bij waterschappen. Daarnaast zijn er vaarwegen in beheer bij gemeenten.

Beleidsdifferentiatie

De provincie wil in samenwerking met het bedrijfsleven en het rijk vaststellen waar investeringen in voorzieningen voor het goederenvervoer over water gewenst zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen investeringen ten behoeve van de beroepsvaart en van de recreatievaart. De benodigde investeringsbedragen zijn meestal fors. Ook zijn er consequenties voor bijvoorbeeld natuur, landschap, cultuurhistorie en wegverkeer, die zorgvuldige afweging vereisen.

De uitdaging is om de potentiële mogelijkheden voor het goederenvervoer te onderkennen en te vertalen in nieuwe concepten. Uitgangspunt voor een nieuw vaarwegenconcept is een gedifferentieerde functietoekenning voor goederenvervoer of voor recreatief gebruik. Voor gewenste ontwikkeling is maatwerk en

7 Zie NVVP deel B blz. 15.



een lange adem vereist. Deze ontwikkelingen moeten echter wel in gang worden gezet. Onderstaand volgt hiertoe een eerste stap.

Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer

Het huidige goederenvervoer over water betreft vooral bulkvervoer. Voor bedrijven die niet nabij het water zijn gelegen zijn er openbare laad- en loswallen in beheer bij een gemeente of de provincie. Daarnaast zijn er de containerterminals in o.a. Ridderkerk, Gorinchem, (Utrecht, Tilburg en Den Bosch). In Alphen a/d Rijn komt naar alle waarschijnlijkheid ook een inland container terminal.

De provincie Zuid-Holland streeft naar goede vaarwegverbindingen voor het goederenvervoer om daarmee het goederenvervoer over water te stimuleren. Deze beleidsintentie sluit aan bij het NVVP. Dit voorspelt een forse groei van het goederenvervoer over water vanwege de beschikbare capaciteit op onder andere het provinciale vaarwegennet en de voordelen op het gebied van (externe) veiligheid, leefbaarheid en milieu van vervoer over water. In het Goederenvervoerbeleidsplan 2002-2005 is een aantal acties opgenomen om tot een kwaliteitsnetwerk voor goederenvervoer te komen.

Kaart 21Vaarwegennet (goederen) geeft de ontwikkelingsmogelijkheden en functietoedeling van een nieuwe structurering van het vaarwegennet vanuit goederenvervoer weer. Op deze vaarwegen zal de provincie het vervoer over water stimuleren en voorrang geven aan het goederenvervoer boven de recreatievaart. De provincie zal dit beleid ondersteunen door bijvoorbeeld het openhouden van natte kavels, het behouden of openen van laad- loswallen en het oplossen van infrastructurele knelpunten, het zonodig opwaardering van de vaarwegclassificatie en invoeren van verkeersbegeleiding. De kaart wijst ook de gebieden aan waar nu al natte kavels zijn of waar deze zullen of kunnen komen. De ruimtelijke reservering hiervoor wordt in streekplannen vastgelegd.

Verder zijn er veel bedrijfsterreinen die aan het water liggen, maar waar geen gebruik van het water als transportmiddel wordt gemaakt. Samen met bedrijven wil de provincie hier de modal shift bevorderen en subsidies inzetten om overslagvoorzieningen of kades te realiseren. Daarbij speelt ook het logistiek kwaliteitsconcept een rol.

Op overige provinciale vaarwegen komt, bij gebrek aan perspectief voor het goederenvervoer, het primaat te liggen op de andere functies van water waaronder de recreatietoervaart en, indien het daarmee niet conflicteert, met de kleine waterrecreatie. Het neerwaarts bijstellen van de vaarwegclassificatie voor goederenvervoer van enkele vaarwegen (zie deel A2) ligt in het verlengde van deze benadering. Dit gedifferentieerde beleid sluit aan bij de verschillen in vervoergroei op de provinciale vaarwegen.

Regionale recreatietoervaart

De provincie wil het net van bevaarbare wateren behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet. Het recreatieve en economische belang van waterrecreatie voor Nederland als geheel en voor de waterrijke provincie Zuid-Holland in het bijzonder is groot. Deze beleidsvisie komt overeen met de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) 2000 van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)[8]. Gezien het belang van één nationaal recreatietoervaartnet wordt zoveel als mogelijk het BRTN 2000 als uitgangspunt van recreatieve vaarwegbeleid genomen.

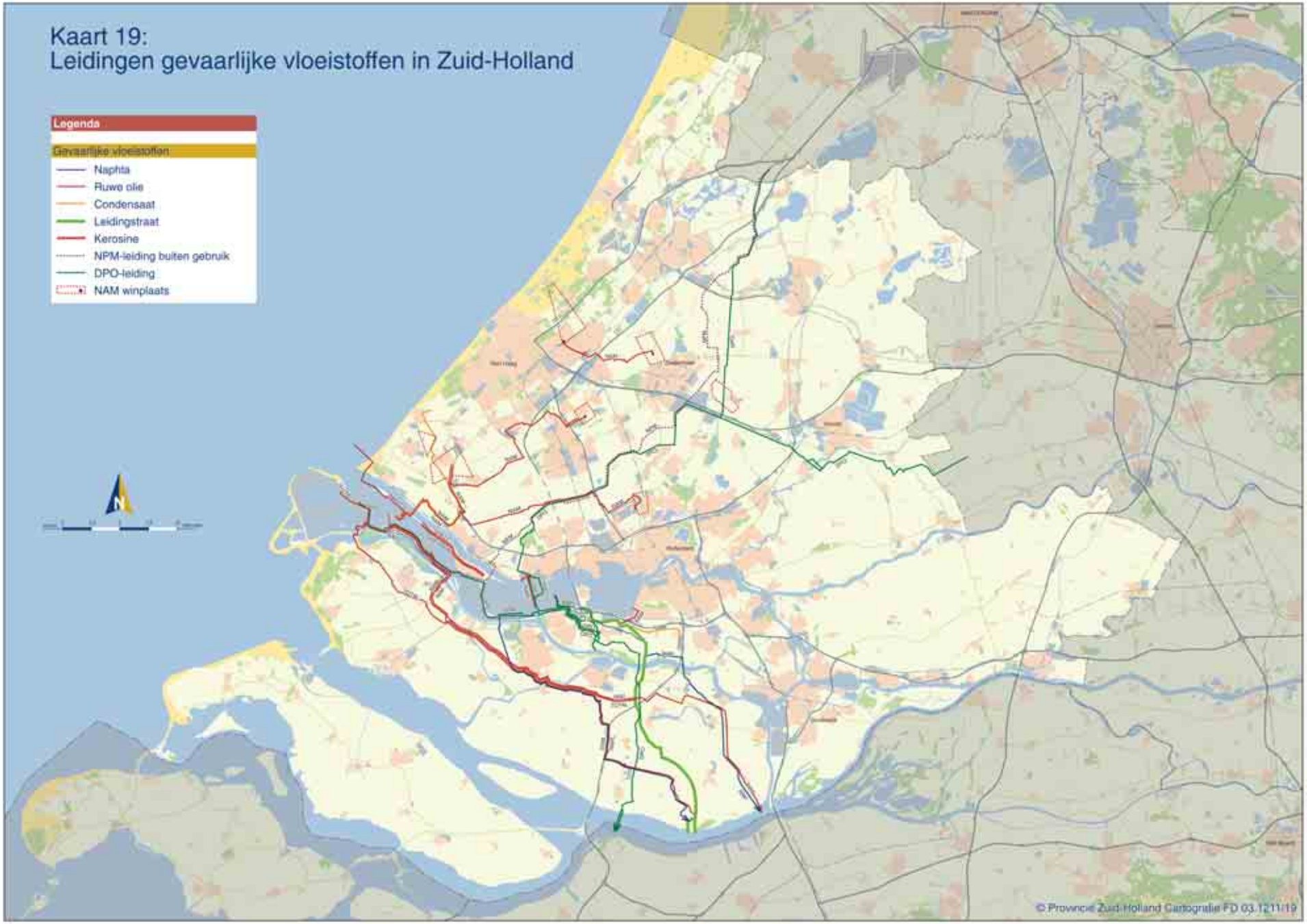
Ook voor de regionale recreatietoervaart is het van belang om het netwerk van vaarwegen te benoemen om capaciteitsbehoud en verdere uitbouw in toekomst mogelijk te maken. De vaarwegen, die op kaart 22 Vaarwegennet (recreatief) zijn weergegeven, maken voor het grootste gedeelte reeds onderdeel uit van het Basistoervaartnet van de SRN. De onderscheiden schakels in het recreatietoervaartnetwerk zullen worden meegenomen bij het uitwerken van de beleidsvisie waterrecreatie Zuid-Holland.

8 SRN is opgericht met primaire taak behoud en verbetering van het toervaartnet. In het bestuur zijn vertegenwoordigd de ministeries van LNV, V&W, EZ en VROM, de provincies via het IPO, de Unie van Waterschappen, VNG, KNWV, ANWB en HISWA Vereniging. Zie voor meer informatie www.srn.nl.

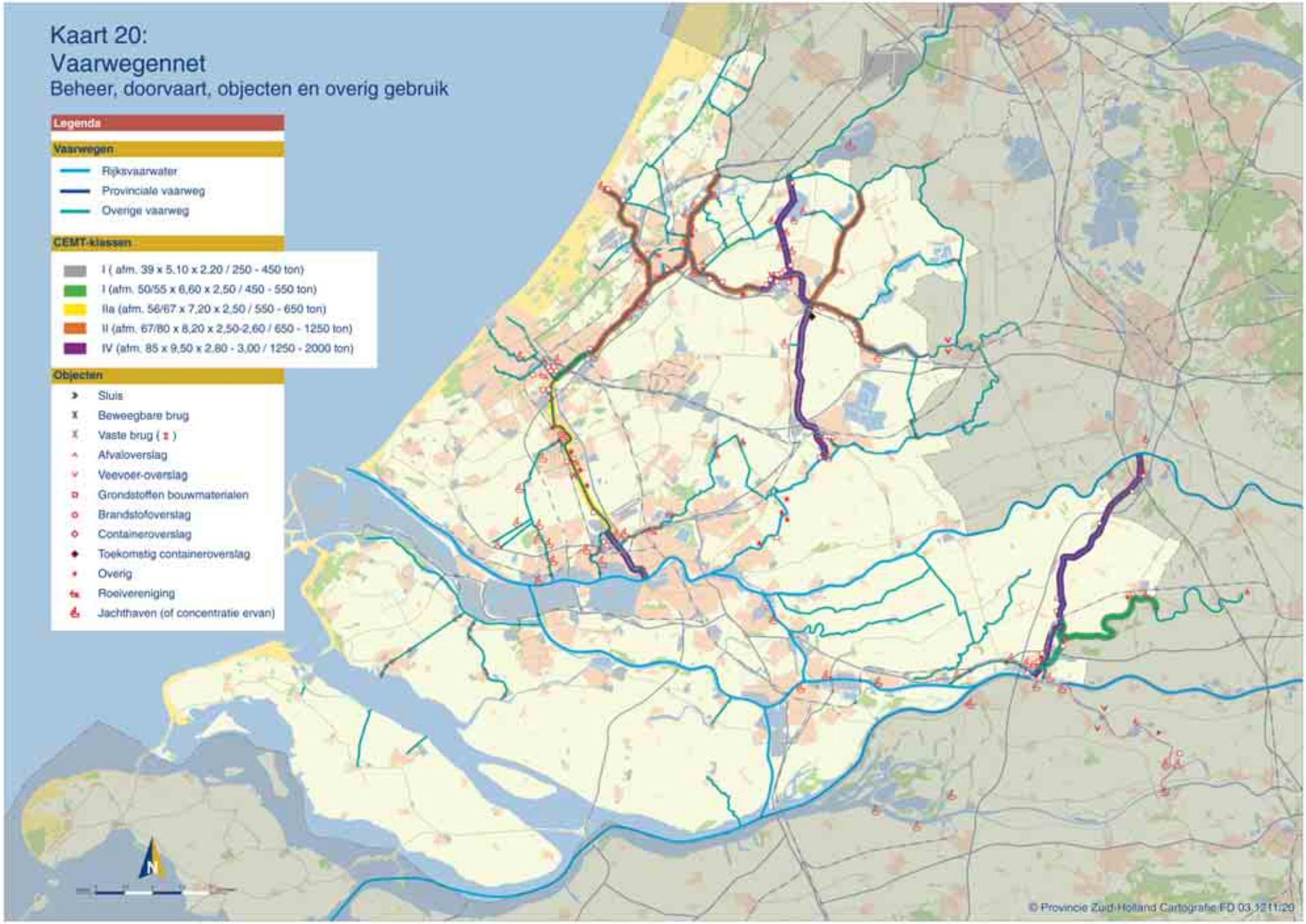
Kaart 18:
Goederenvervoernetwerk (wegen en spoor)



Kaart 19:
Leidingen gevaarlijke vloeistoffen in Zuid-Holland



Kaart 20:
Vaarwegennet
Beheer, doorvaart, objecten en overig gebruik



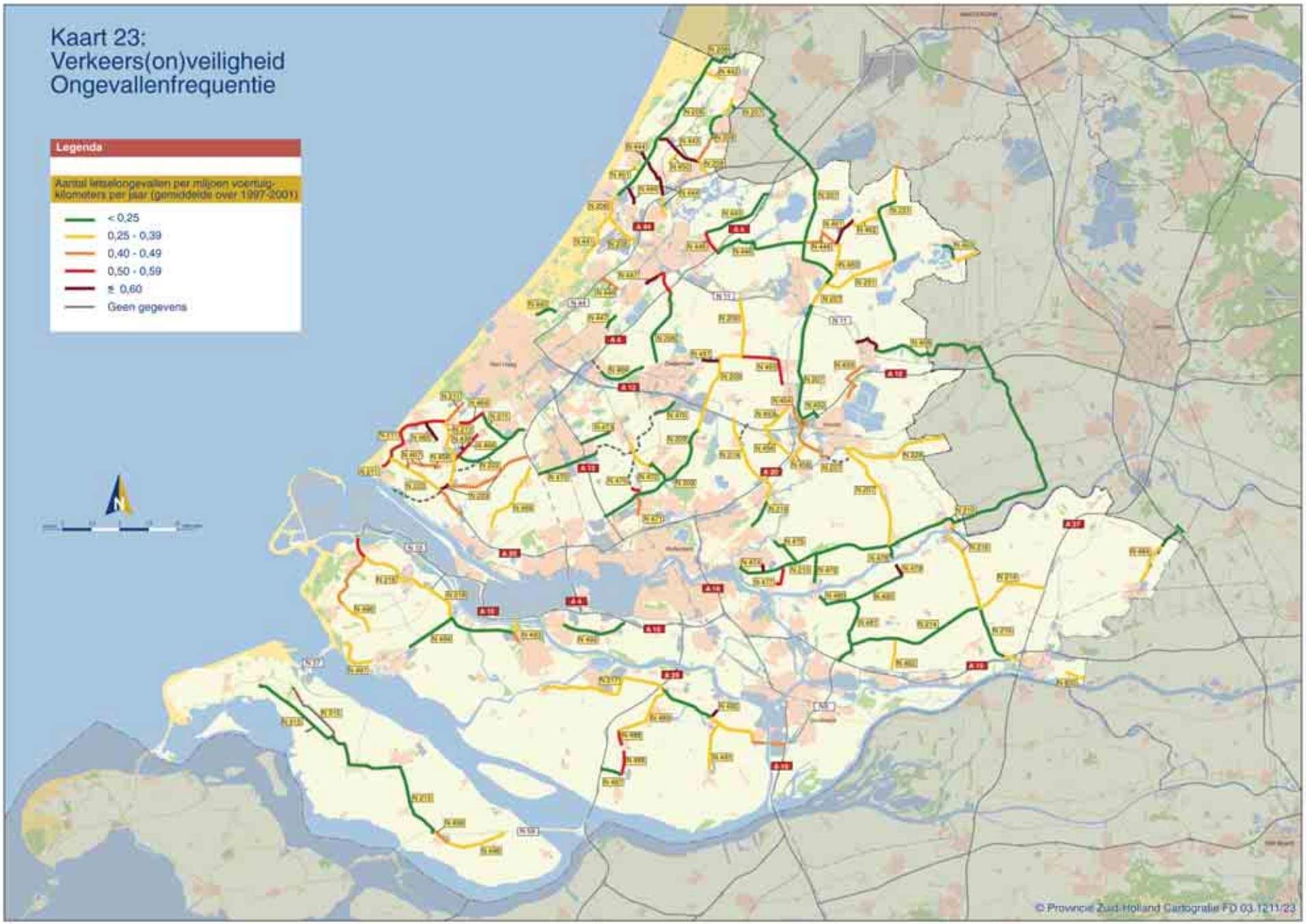
Kaart 21:
Vaarwegennet (goederen)



Kaart 22:
Vaarwegennet (recreatief)



Kaart 23:
Verkeers(on)veiligheid
Ongevallenfrequentie



5 Randvoorwaarden aan mobiliteit; verkeersveiligheid en leefbaarheid

De verwachte groei van de mobiliteit leidt tot een toename van de verkeersonveiligheid en een aantasting van de leefbaarheid. De provincie wil deze ongewenste effecten voorkomen door de groei te beheersen en door met gerichte maatregelen knelpunten aan te pakken.

5.1 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid geniet van oudsher een grote prioriteit in het Zuid-Hollandse verkeer- en vervoerbeleid. Vanuit die prioriteit is in Zuid-Holland in het verleden met kracht gewerkt aan verbetering van de verkeersveiligheid. Dat zal in de komende periode ook het geval zijn.

Ondanks alle inspanningen heeft de provincie niet alle doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid gerealiseerd. Het aantal verkeersdoden is in overeenstemming met de doelstelling gedaald. Het aantal ziekenhuisgewonden is ca. 10% hoger dan in de referentieperiode 1985–1987. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat de mobiliteit op het onderliggend wegennet sterk is gegroeid; het onderliggend wegennet is echter het meest verkeersonveilige deel van het netwerk, zie kaart 23: Verkeers(on)veiligheid (ongevallen frequentie).

De provincie wil de in het NVVP genoemde doelstellingen realiseren, ondanks de verwachte mobiliteitsgroei tot 2010. Die doelstellingen houden in dat het aantal verkeersdoden en -ziekenhuisgewonden in 2010 (vergeleken met het 1998) in Zuid-Holland moet afnemen met respectievelijk 34% en 27%. Deze doelen gelden voor het gebied van de provincie Zuid-Holland exclusief de kaderwetgebieden. De provincie zet voor de wegen die zijzelf in beheer heeft in op een taakstelling, waarin ten opzichte van het basisjaar 1986 geen toename plaatsvindt van het aantal verkeersslachtoffers.

Duurzaam Veilig

Om deze doelstelling te realiseren werkt de provincie aan de verdere implementatie van de principes van Duurzaam Veilig. Er wordt toegezien op een consequente toepassing van de CROW-richtlijnen. De wensbeelden voor categorisering die vanuit Duurzaam Veilig zijn ontwikkeld, worden vergeleken met de wensen vanuit overige beleidsterreinen, zoals structuurplannen, verkeersmilieukaarten en bereikbaarheidsprofielen. In het NVVP is per regio een regievoerder aangewezen. De regievoerder moet ervoor zorgen dat de decentralisatie een integrale aanpak niet in de weg staat en niet leidt tot versnippering. In Zuid-Holland zijn de Stadsregio Rotterdam voor de Rotterdamse regio en het Stadsgewest Haaglanden voor de Haagse regio de regievoerders. De provincie[9] Zuid-Holland is dat voor het overige deel van de provincie.

Ambities verkeersveiligheid

- Realiseren van de aangepaste verkeersveiligheid-doelstelling van het NVVP voor 2010: het aantal verkeersdoden en -ziekenhuisgewonden in 2010 (vergeleken met het basisjaar 1998) in Zuid-Holland moet afnemen met respectievelijk 34% en 27%.
  De provincie zelf zet voor haar provinciale wegen in op de nultaakstelling met als basisjaar 1986: geen toename ten opzichte van 1986.
- In nauwe samenwerking met de Kaderwetgebieden een Visie Verkeersveiligheid uitwerken en uitvoeren, die aansluit bij de ambities op de beleidsterreinen ruimte, milieu, economie, welzijn en onderwijs en bij die van andere wegbeheerders.
- Aanscherpen van het vigerende beleid om verkeer te bundelen op een nog beperkter aantal wegen.
- Selectie van deze wegen door ‘gebiedsteams’, in overeenstemming met de kwaliteitseisen ten aanzien van de bereikbaarheid in de betreffende corridor of gebied.
- Aanleg en reconstructie van wegen uitvoeren conform de principes van Duurzaam Veilig (2). Bij de (her)inrichting van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig mag het belang van hulpverleningsdiensten en (toegankelijk) openbaar vervoer evenwel niet uit het oog worden verloren.
- De weggebruiker moet een helder wegbeeld worden aangeboden, zodat deze direct begrijpt wat van hem verwacht wordt. Met het oog hierop wordt voor de inrichting van de provinciale infrastructuur thans het in ontwikkeling zijnde ‘Document van Essentiële Herkenbaarheidskenmerken’ als vertrekpunt gehanteerd.
- De ‘gebiedsteams’ laten toetsen of aangesloten kan worden bij de onderhoudsprogramma’s van diverse wegbeheerders.
- De inzet van gedragsbeïnvloeding organiseren in samenwerking met maatschappelijke en handhavende organisaties, door het opstellen van een uitvoeringsplan met doelen, maatregelen, monitoring en bijsturing.
- Het monitoren van de uitvoering van deze ambities met als doel bijstelling van de PVVP beleidsagenda eens in de twee jaar.

9 De provincie is daarnaast in de kaderwetgebieden ook nog wegbeheerder. De provincie heeft zo een dubbelrol.

Tabel 4. Meest kwetsbare verkeersdeelnemers

Meest kwetsbare verkeersdeelnemers	Grootste veiligheidsrisico's
Kinderen (jonge kinderen direct en via hun ouders) Ouderen (70+) Gehandicapten Fietsers (vooral ook oudere kinderen en ouderen) Bromfietsers Motorrijders	Jongere automobilisten (18-34 jr) Rijders-onder-invloed (van alcohol, drugs en medicijnen) Hardrijders op 80km-wegen Hardrijders op verkeersaders binnen de bebouwde kom Zwaar verkeer en bestelvoertuigen

Tabel 5. Ontwikkeling van de emissie van CO_2, NO_x en C_xH_y door wegverkeer op provinciale wegen in Zuid-Holland in 2000, geïndexeerd op 100 in 1996.

	Personenauto's	Vrachtauto's	Totaal
CO_2	110	129	117
NO_x	85	95	91
C_xH_y	59	82	64

Aanpak

Verkeersveiligheid vereist, dat de samenwerking tussen provincie en de beide kaderwetgebieden op dit thema wordt versterkt. Het POV kan hiertoe het voertuig vormen. Dit orgaan zal zich van kennismakelaar en initiator moeten evolueren tot een bestuurlijk afstemmingsplatform op het gebied van verkeersveiligheid. Om de doelstellingen te realiseren concentreert de provincie zich verder op de volgende speerpunten: infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en verkeersbeheersing.

Infrastructuur

Gelet op de beperkt hoeveelheid middelen wordt ingezet op de meest kosteneffectieve maatregelen. Uit berekeningen blijkt dat bundeling van verkeer een kosteneffectieve strategie is. Kruisingen en gevarenpunten zullen als eerste aangepakt worden; de aanpak van trajecten (bijvoorbeeld door aanleg van parallelwegen en middenbermscheidingen) zijn in de regel minder kosteneffectief. Bij het beoordelen van maatregelen zal ook getoetst moeten worden op duurzaamheid van de maatregelen, waarbij onderhoudsvrije maatregelen de voorkeur genieten.
Nadat duidelijkheid is verkregen over het nieuw te volgen rijksbeleid (NVVP), de regionale taakstelling buiten de Kaderwetgebieden en de omvang van de rijksmiddelen in deze, wordt gezamenlijk met de wegbeheerders een nieuw maatregelenpakket Duurzaam Veilig opgesteld.

Gedragsbeïnvloeding

De provincie wil meer aandacht besteden aan gedragsbeïnvloeding. Educatie, communicatie en voorlichting zijn specifieke onderdelen, waarop de aandacht zich moet richten. Ook (bestuurlijke) verkeershandhaving mag in dit verband nadrukkelijk niet uit het oog worden verloren. Zuid-Holland zal bij de bevoegde instanties aandringen op betere controle van de verkeersregels.
Infrastructuur, weggebruikers en voertuigen moeten zo op elkaar zijn afgestemd dat verkeersdeelnemers geen onveilig gedrag meer zullen (kunnen of willen) vertonen. En als er dan tóch nog iets gebeurt, zouden de gevolgen beperkt moeten zijn. Het gaat om maatwerk per gebied, allereerst gericht op de meest kwetsbare doelgroepen en vervolgens op doelgroepen die de grootste risico's veroorzaken (zie tabel 4).

Verkeersbeheerder

In de tweede fase van Duurzaam Veilig ligt de initiërende en coördinerende taak op het gebied van verkeersveiligheid bij de regionale overheden. Hiervoor wordt het taakveld van de wegbeheerder verbreed tot die van verkeersbeheerder, met als verantwoordelijkheden:

- Meer aandacht voor de functionaliteit en het gebruik van wegen vanuit netwerkverband.
- Meer samenwerking met andere partijen dan wegbeheerders: stedenbouwkundige, openbaar vervoerbedrijven, handhavers, onderwijsinstellingen, voorlichters en dergelijke.
- Inzet van andere maatregelen zoals het plaatsen van flitspalen en het opzetten van educatieactiviteiten.
- Rekening houden met de effecten voor aangrenzende beheersgebieden.

De provinciale nota 'Van wegbeheer naar verkeersbeheer' biedt een goede basis voor de verdere invulling van dit thema.

5.2 Leefbaarheid

Groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie Zuid-Holland wil dan ook de problemen van te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en versnippering aanpakken. Dat is een aanzienlijke opgave, in een gebied waar zoveel congestiegevoelige wegen door woonkernen lopen. Het probleem van de leefbaarheid manifesteert zich vaak in combinatie met bereikbaarheidsproblemen in woonkernen. De ruimtelijke problemen rond de inpassing van infrastructuur zullen in de toekomst alleen maar groeien. De extra kosten die hieraan verbonden zijn zullen zich vooral manifesteren in extra maatregelen tegen geluidsoverlast en de inpassing van infrastructuur. Daarnaast vormen emissies een serieuze bedreiging voor de volksgezondheid. Uit metingen blijkt dat de CO2 uitstoot tussen 1996 en 2000 met 6% is toegenomen, hetgeen een gevolg kan zijn van de toename van het percentage vrachtverkeer. De percentages NOx en CxHy zijn in de periode aanzienlijk afgenomen. In de provincie Zuid-Holland worden op dit moment op diverse plaatsen de normen voor geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid en versnippering overschreden. De effecten die hierdoor optreden lopen



uiteen van een scala aan luchtwegklachten tot het verdwijnen van zeldzame planten en dieren. De tien plaatsen waar dit het ernstigst gebeurt bevinden zich alle langs rijkswegen (zie deel A2, thema leefbaarheid). In haar rol als gebiedsautoriteit heeft de provincie mede een verantwoordelijkheid voor de milieukwaliteit in heel Zuid-Holland (voor 'luchtkwaliteit' een wettelijke taak). Als wegbeheerder wil de provincie niet dat langs de door haar beheerde wegen de milieukwaliteitsnormen (lucht, geluid, externe veiligheid, natuurversnippering, zwerfvuil) worden overschreden. In deel A2, thema leefbaarheid, is een overzicht opgenomen van de belangrijkste knelpunten langs de provinciale wegen.

Op plaatsen langs provinciale wegen waar normen worden overschreden zullen maatregelen als het plaatsen van geluidsschermen en betere inpassing worden genomen. Dit kan tot aanzienlijke extra kosten leiden waardoor de provincie Zuid-Holland bij de aanleg van nieuwe infrastructuur een aanzienlijk deel van de uitgaven zal moeten reserveren voor leefbaarheidmaatregelen, zoals geluidsschermen. Dit is één van de redenen waarom de provincie Zuid-Holland in wil zetten op prijsbeleid. Met de inkomsten uit prijsbeleid kan de leefbaarheid in de provincie worden gehandhaafd en mogelijk verbeterd. Bij het uitvoeren van de maatregelen zal zoveel mogelijk bij het uitvoeren van infrastructuurprogramma's (aanpassen/aanleggen) worden aangesloten.

Naast de aanleg van voorzieningen verdient het onderhoud van deze voorzieningen de aandacht. Vooral bij maatregelen gericht op ontsnippering van natuurgebieden wordt het effect van de geplaatste voorzieningen sterk bepaald door de mate waarin deze worden onderhouden. In de onderhoudsbestekken voor de betreffende wegvakken zal aan dit aspect dan ook aandacht worden besteed.

Om milieuproblemen te voorkómen zal door de gezamenlijke overheden moeten worden ingezet op duurzame oplossingen zoals op wijkniveau voorzieningen als scholen e.d. op korte afstand van woningen plannen (ruimtelijke ordening), en het bevorderen van zuinig en schoon dieselverkeer (bussen, vrachtwagens, vuilniswagens). Bij bereikbaarheidsproblemen kan het slim koppelen van modaliteiten bij openbaar vervoer en bij goederenvervoer (ketenbeheer) ervoor zorgen dat deze vormen van vervoer aantrekkelijker worden ten opzichte van vervoer over de weg.

Ambities leefbaarheid

- Het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit en het voorkómen van nieuwe knelpunten.
- Het ontwikkelen van een duurzamer verkeer- en vervoersysteem door schonere en stillere voertuigen in combinatie met het nemen van locatiespecifieke maatregelen, bijvoorbeeld geluidsschermen.
- Het opzetten van een anticiperend milieubeleid op basis van integratie met het ruimtelijk, economisch en verkeersbeleid.

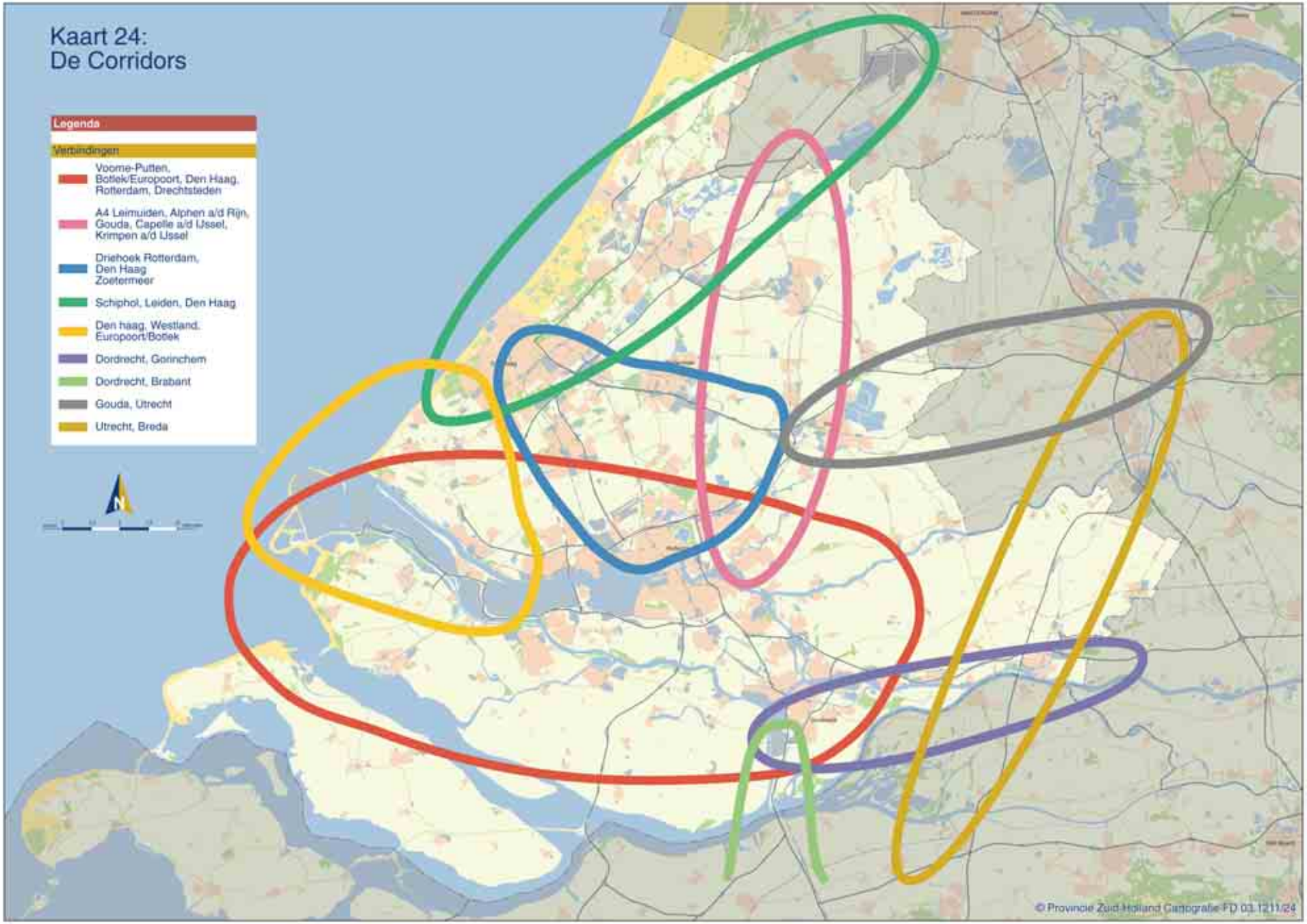
Aanpak

In veel gevallen is het nemen van maatregelen in het kader van het Besluit Luchtkwaliteit in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de gemeente. De provincie heeft tot taak om in haar contacten met de gemeenten aandacht te vragen voor de omgevingsproblemen en de beleidsontwikkeling over de oplossing daarvan bij gemeenten te stimuleren. Daarnaast is de provincie aanspreekbaar voor het terugbrengen van de milieubelasting van de bedrijven en wegen die onder haar verantwoordelijkheid vallen. Voor het nemen van lokale maatregelen als het verlagen van de rijsnelheid, het aanbrengen van geluidsschermen zijn gemeenten afhankelijk van de coöperatie van wegbeheerders als rijk en provincie.

Voor het oplossen van omgevings- en duurzaamheidproblemen is integratie met economisch, verkeers- en ruimtelijk beleid van overheidslagen noodzakelijk, in overeenstemming met de procesbenadering uit het Beleidsplan Milieu & Water:

- Via ruimtelijke ordening op wijkniveau voorzieningen als scholen, ziekenhuizen, bibliotheken en winkels op korte afstand van woonbebouwing plannen. Hiermee worden problemen met de omgevingskwaliteit voorkómen. Door minimalisatie van verkeer worden emissies qua geluid en luchtverontreiniging teruggebracht.
- Ruimtelijke plannen in een vroegtijdig stadium screenen op de aanwezigheid van zones waar normen voor luchtkwaliteit en externe veiligheid (dreigen te) worden overschreden.
- Door demonstratieprojecten bevorderen dat dieselvervoer over weg en water schoner wordt.

Kaart 24:
De Corridors



6 Aanpak via corridors

De provincie kiest voor een integrale aanpak op corridorniveau. Hiermee kan ze tot een afgewogen plan van aanpak komen voor de nog uit te werken beleidsagenda PVVP. Een corridor kan zo worden gedefinieerd dat alle modaliteiten en belangrijke verkeers en vervoersknooppunten in onderlinge samenhang gebracht worden. Voor de regio Zuid-Holland zijn acht corridors gedefinieerd die deels binnen de regio liggen en deels verbindingen vormen met andere regio's. De keuze en de schaalgrootte van de corridors is gebaseerd op de aanwezigheid van een bepaalde vervoersproblematiek binnen het gebied. Dat neemt niet weg dat ook andere corridorkeuzen mogelijk zijn, bijvoorbeeld een corridor die meer gericht is op de oost-west verbindingen. Hoewel de corridorkeuze dus voor discussie vatbaar is, zijn wel alle belangrijke relaties in de corridors vervat. In onderstaand overzicht zijn de corridors en de belangrijkste problemen die zich daar voordoen, aangegeven. Deze zijn mede gebaseerd op de berekeningen voor 2010 van het Zuid-Hollands Verkeersmodel. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de corridors kort stuk voor stuk besproken.

Corridor 1: Voorne-Putten, Botlek/Europoort, Den Haag, Rotterdam, Drechtsteden

Uit modelberekeningen blijkt dat er in 2010 op deze corridor aanzienlijke vertragingen op het wegennet zullen zijn. Niet zozeer de duur van de vertraging zorgt voor de ernst van de problemen in deze corridor, maar het grote aantal automobilisten dat met deze vertragingen te maken heeft. Ondanks de verbrede Van Brienenoordbrug, de tweede Beneluxtunnel en de capaciteitsuitbreiding A15 Maasvlakte – Vaanplein, inclusief nieuwe Botlektunnel zullen deze tracés forse afwikkelingsproblemen kennen.

Tabel 6: Corridorindeling (zie kaart 24)

	Onderlinge verbinding deelgebieden	Centraal vraagstuk	primaire vervoerdrager voor de corridor
1	Voorne-Putten, Botlek/Europoort, Den Haag, Rotterdam, Drechtsteden	Rivierkruisingen Van Brienenoordbrug, Botlektunnel en Beneluxcoridor bedreigen concurrentiepositie economische kerngebieden	Oostelijke gedeelte: openbaar vervoerTen westen van Spijkenisse: auto
2	A4 Leimuiden, Alphen a/d Rijn, Gouda, Capelle- en Krimpen a/d Ijssel	Gebrekkige doorstroming en veiligheidsproblemen. Tevens behoefte aan 'back up' voor A4 en A20.	Landelijk gebied: auto Langs RijnGouwelijn en NS rails: openbaar vervoer
3	Driehoek Rotterdam, Den Haag, Zoetermeer	Dilemma leefbaarheid – doorstroming N470, N209. Afwikkeling A13 en A12	Openbaar vervoer en fiets
4	Schiphol, Leiden, Den Haag	Robuustheid van de bereikbaarheid in deze corridor, kwetsbaarheid door centrale positie van de A4, slechte kwaliteit oost-westverbindingen Leidse regio/Duin- en Bollenstreek	Openbaar vervoer
5	Den Haag, Westland, Europoort/Botlek	N222 – Oranje/Blankenburgtunnel (zie ook onder 1), verkeersveiligheid	Auto, met uitzondering van de relaties met Den Haag Centrum en Rotterdam Centrum
6	Dordrecht, Gorichem	Afwikkeling A15. Kwetsbaarheid van het verkeerssysteem door afhankelijkheid van de A15	Auto
7	Dordrecht, Brabant	Moerdijkbruggen, zowel voor weg als spoorvervoer	-
8	Gouda, Utrecht	Gouwe Aquaduct, capaciteit en de geschiktheid van de NS rails	-
9	Utrecht – Breda	Afwikkeling A2/A27	-

Er zijn veel aansluitingen dus veel weefbewegingen, die een belangrijke oorzaak zijn van de afwikkelingsproblemen. Een andere oorzaak van de forse toename van de verkeersbewegingen op het westelijk deel van de corridor is de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Rotterdamse haven. De bereikbaarheid van het havengebied en van Voorne Putten via de Beneluxtunnel en A15 staat daarmee onder hoge druk.

Oplossingsrichting

Verbetering van het openbaar vervoer is slechts beperkt mogelijk. Snelmetro's ('intercitymetro's') zouden wellicht een optie kunnen zijn. Investering in openbaar vervoer alleen zal de capaciteitsproblematiek op het wegennet niet oplossen. Derhalve is capaciteitsvergroting van het wegennet zelf nodig.
Op het gebied van de afstemming van de vervoersnetwerken openbaar vervoer en auto liggen kansen in deze corridor. Meer transport over water kan eveneens bijdragen aan verbetering van de verkeersafwikkeling.

Corridor 2: A4 Leimuiden, Alphen a/d Rijn, Gouda, Rotterdam-Oost

In deze corridor speelt een aantal, nauw met elkaar samenhangende vraagstukken:

- Op de huidige verbinding (N207) tussen A4, Leimuiden en Alphen a/d Rijn en N11 is de doorstroming problematisch.
- De N207 tussen Alphen a/d Rijn en Gouda kent vooral ter hoogte van Waddinxveen afwikkelingsproblemen.
- De A20 tussen Gouda en Rotterdam heeft te weinig capaciteit.
- De N219 tussen A12, Zevenhuizen en A20 Nieuwerkerk aan de IJssel is onveilig als gevolg van overbelasting.
- De nieuwe verstedelijking in de driehoek Rotterdam- Zoetermeer-Gouda zal ontsloten moeten worden.
- Versnipperingsproblematiek als gevolg van het verkeersknooppunt A12/A20 ter hoogte van Gouda.

Modelberekeningen laten geen grote problemen zien met betrekking tot de gewenste trajectsnelheden, behalve tussen Rotterdam en Utrecht als gevolg van de overbelasting van de A20. Aanleg van de Rijn Gouwe Lijn (sneltram tussen Gouda, Alphen, Leiden en de kust) moet een belangrijk deel van de regionale mobiliteitsdruk vooral in oost-west richting afvangen. Beter benutting van de bestaande spoorlijnen Den Haag/Rotterdam – Gouda kan deze functie vervullen voor het zuidelijk deel van de corridor. Uitbreiding van de capaciteit van de spoorlijnen (4-sporigheid) lijkt op termijn onvermijdelijk.

Essentieel voor de verkeersdruk in de corridor zijn de nog niet uitgewerkte verstedelijkingsplannen voor de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda. Nadere studie gekoppeld aan het in ontwikkeling zijnde Masterplan voor de Driehoek zal hier uitsluitsel over geven. Aan de hand van de uitkomsten van de interregionale Structuurvisie (ISV) zal worden bezien in hoeverre het PVVP aanvulling verdient. De Beleidsagenda (PVVP, deel B) is hiervoor het voertuig.

Voor het oplossen van knelpunten in de autoverkeersafwikkeling is de strategie gericht op het kiezen van trajecten die een hoge afwikkelingskwaliteit gaan bieden voor regionaal verkeer, dus met een lage (veilige) ontwerpsnelheid en goede inpassing.

Corridor 3: Rotterdam, Den Haag, Zoetermeer

De belangrijkste vraagstukken in deze corridor zijn:

- Delft – Pijnacker – Zoetermeer (N470).
- Zoetermeer – Rotterdam (N470-Zuid).
- Ongevallen op de N209 aansluiting Bleiswijk A12 en aansluiting Zestienhoven op de A13.
- De verkeersdruk op de A20 (overbelaste noordelijke randweg Rotterdam), de leefomgevingsomgevingskwaliteit, en de bereikbaarheid van de nieuwe Noordrand vragen om een adequate oplossing. Aanleg van de A13/16 kan hierin voorzien.
- Overbelaste A13 (ondanks A4).
- Overbelaste A12.
- De nieuwe verstedelijking in de driehoek Rotterdam Zoetermeer Gouda zal ontsloten moeten worden (zie ook corridor 2).
- Knelpunten op het gebied van geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit: de A12 bij Voorburg, de A13 bij Delft en Overschie, de A16 (Brienenoord tracé), de A15 bij Hoogvliet en de A20 bij Vlaardingen Zevenkamp.
- Versnipperingprobleem A13 nabij de Schie, waarbij de A13 in combinatie met de Schie en de spoorlijn een barrière tussen Midden Delfland van het Oude Leede gebied vormt.

Naast de verschillende verbeteringen in het stadsgewestelijk openbaar vervoer (Agglonet Den Haag, Tramplus Rotterdam, uitbreiding metro en streek-

bus) zal het openbaar vervoer hier vooral worden verbeterd door de introductie van RandstadRail en verbetering van de busverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam (ZoRo-bus). De ontwikkeling van Zoetermeer en de tot 2010 in aanbouw zijnde VINEX-wijken in de driehoek vereisen, dat de ZoRo-bus spoedig wordt vervangen door een light-railverbinding als onderdeel van RandstadRail (ZoRo).

Verdere verbetering van het openbaar vervoer kan tot stand worden gebracht door aanleg van een (snel) tramverbinding Zoetermeer-Pijnacker-Delft-Wateringen-Kijkduin (de Zuidtangent, als onderdeel van het Haagse Agglonet.) Snelle uitvoering van de overeengekomen benuttingsmaatregelen op de A12 (waaronder introductie van een spitsstrook) biedt een verbeterde verkeersafwikkeling.
Ook in deze corridor zal aan de hand van de uitkomsten van de interregionale Structuurvisie (ISV) voor de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda bezien worden in hoeverre aanvullingen nodig zijn. De Beleidsagenda (PVVP, deel B) is hiervoor het voertuig.

Corridor 4: Schiphol, Leiden, Den Haag

De belangrijkste problemen op deze corridor zijn:
- De A4 Schiphol – Den Haag gaat overlopen (ondanks verbreding naar 2x3).
- De corridor is door de grote afhankelijkheid van de A4 kwetsbaar voor verstoringen.
- De kwaliteit van de oost-west verbindingen in het zuidelijk deel van de Duin- en Bollenstreek/Leidse regio en in het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek is gebrekkig.

Verbetering van het openbaar vervoer in het gebied heeft een hoge prioriteit. In tegenstelling tot de noord-zuidstructuur is de kwaliteit van de oost-west structuur in het gebied, zowel in het zuidelijk deel bij Leiden als in de noordelijke Duin- en Bollenstreek zeer matig, zowel per openbaar vervoer als via de weg. De aanleg van de light-railverbinding RijnGouweLijn zal zorgen voor een belangrijke kwaliteitssprong in het openbaar vervoer in de oost-west as van de regio. Daarmee wordt niet alleen een vervoersvraagstuk opgelost, maar worden ook nieuwe kansen geboden voor andere regionale doelstellingen, vooral op het gebied van ruimtelijke ordening.

Echter, ook na aanleg van de RijnGouweLijn zullen zowel de verkeersafwikkeling als de leefbaarheid in Leiden Zuid verre van optimaal zijn. Verbetering van deze situatie wordt noodzakelijk geacht. Op korte termijn zullen maatregelen worden getroffen om de huidige capaciteit van de N206 op het traject A4 – Katwijk zo optimaal mogelijk te benutten.

Voor de weginfrastructuur komen verder de volgende maatregelen in aanmerking:
- N205 (Noord-Holland, voorheen N22) naar de A44 (langs Hillegom en Lisse), ontlast Duin- en Bollenstreek en A4. Deze weg uitvoeren als OWN+. Overleg met de provincie Noord-Holland is hierover nog noodzakelijk. Een gedeelte moet nog worden aangelegd vanaf Nieuw Vennep naar de A44.
- Een dwarsverbinding tussen de N205 (voorheen N22) en de N206 in het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek.

Corridor 5: Den Haag, Westland, Europoort/Botlek

Het Westland heeft al langer problemen met betrekking tot verkeersveiligheid en de afwikkeling van het verkeer. De wegenstructuur in dit gebied is problematisch. De oorzaak hiervan is de mix van glastuinbouw en bevolkingsconcentraties, met een grote verkeersproductie, terwijl de structuur van de ontsluiting vergelijkbaar is met die van een landelijk gebied.

In dit gebied zijn weinig mogelijkheden voor een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer, omdat de dichtheden van woningbouw en arbeidsplaatsen daar weer net te laag voor is.

Doortrekking van de A4 Midden Delfland zal een positief effect op het wegennet in het Westland hebben. Momenteel vindt studie plaats naar capaciteitsvergroting van het Harnaschknooppunt in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse van dit knooppunt. Doortrekking van de A20 naar Hoek van Holland lijkt met het oog op de veerverbinding naar Engeland en de verkeersveiligheid op de Maasdijk wenselijk. Het opwaarderen van het knooppunt Westerlee en de aanleg van de Tweede ontsluitingsweg naar Hoek van Holland wordt als een goed alternatief beschouwd en vult de provincie gezamenlijk met de Kaderwetgebieden deze rijksverantwoordelijkheid in.



Voor de verbetering van de weginfrastructuur in het Westland komen aanmerking:

- Opwaarderen N222 Veilingroute plus verlengde Veilingroute ten behoeve van de ontsluiting van het Westland en aanpassing van het Harnaschknooppunt. Gelijktijdig downgraden van de N223 (De Lier-Delft).
- Opwaardering van de N213 van Naaldwijk naar Den Haag.

Een nieuwe oeververbinding over de nieuwe Waterweg zal afhankelijk van de exacte plek waar deze gerealiseerd wordt gevolgen hebben voor de verkeersstromen door het Westland. De wegenstructuur zal daarop aangepast moeten worden. Met name meer westelijk gelegen tracés hebben grote consequenties voor de verkeersstromen en voor de relatie van het havengebied met het Westland en de Haagse regio.

Corridor 6: Dordrecht-Gorichem

Op de A15 en de A27 zijn in deze corridor de grootste capaciteitsknelpunten te verwachten. Alternatieven via het onderliggend wegennet -zeker voor de A27- zijn niet voorhanden. Capaciteitsverruiming op langere termijn op de A27 lijkt niet te vermijden. De belasting van het wegennet in de Alblasserwaard op de huidige

wegenstructuur wordt nu al te zwaar geacht. Afleiding van de verkeersdruk naar de A15 moet het gebruik meer in overeenstemming brengen met het karakter van deze wegen in relatie tot hun landelijke omgeving.

Personenvervoer over de Betuwelijn is niet haalbaar, vooral omdat intensieve bebouwing zich niet laat combineren met de omgevingseisen van de Betuwelijn. Verbetering van het openbaar vervoer in de corridor is wel mogelijk door een kwaliteitsslag te maken op de Merwede-Lingelijn. De beperkte capaciteit op het grotendeels enkelsporig baanvak belemmert het verhogen van de reissnelheid en het rijden van een hogere frequentie. Een plan van aanpak is in voorbereiding.

Aanleg van de HOV-Drechtsteden biedt de noodzakelijke verbetering van de openbaar vervoerskwaliteit in de Drechtsteden. Deze verbinding zal echter de druk op de A15 nauwelijks verminderen. Gelet ook op het belang van de bereikbaarheid van de mainport Rotterdam is aan capaciteitsvergroting van de rijksweg A15 dan ook niet te ontkomen.

Op korte termijn kunnen benuttingsmaatregelen enige soelaas bieden; op langere termijn wordt ingezet op uitbreiding met doelgroepstroken voor vrachtverkeer.

Langs de N3 ter hoogte van Dordrecht worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit en externe veiligheid overschreden.

Corridor 7: Dordrecht-Brabant

Capaciteitsverruiming van de A15 zal een belangrijke verbetering betekenen voor de verkeersafwikkeling vanuit de Rotterdamse Haven richting oost en zuid. Op termijn (na 2020) is een knelpunt op de Moerdijkbruggen voor het wegverkeer niet uit te sluiten. Mogelijke oplossingen zijn: verruiming van de capaciteit op de A16 en/of A29; of completering van de A4 met het wegvak Hoogvliet – Klaaswaal (A4-Zuid). Nadere analyses van de verkeerskundige, financiële planologische en milieuhygiënische consequenties zullen moeten uitwijzen welke oplossing te prefereren is.
Momenteel wordt een nieuwe Moerdijkbrug voor de HSL-Zuid gerealiseerd. Shuttletreinen voor een intercitydienst Breda-Rotterdam kunnen voor een deel hiervan gebruik van maken. Vanwege milieu- en capaciteitsproblemen op het spoorwegnet is het denkbaar, dat een aparte goederenspoorlijn richting België gerealiseerd zal moeten worden. Realisering zal de huidige spoorbrug bij Moerdijk ontlasten en een verbetering van de dienstverlening binnen bereik brengen. Al het treinverkeer uit de richting Roosendaal en de richting Breda moet echter de Moerdijkbrug passeren. Een kwaliteitssprong voor dit verkeer is zeker gewenst en kan bereikt worden door een striktere scheiding tussen stoptreinen en intercity's aan te brengen en de kwaliteit van de intercitydienst op te voeren naar een kwartierdienst in de twee richtingen. Voor de kortere termijn kan verbetering van de dienstverlening bereikt worden door de inzet van benuttingsmaatregelen (BB21). Uitbreiding naar vier sporen op de langere termijn lijkt echter onvermijdelijk.

Corridor 8: Gouda-Utrecht

Knelpunt in deze relaties is het Gouwe aquaduct. De verkeersstroom kan enigszins ontlast worden door de oude rijkswegbrug over de Gouwe een grotere functie te laten vervullen voor het regionaal verkeer. Het samensmeden van de Randstad tot één geheel (de Deltametropool) én de voorgenomen verstedelijking in de Driehoek Rotterdam, Zoetermeer, Gouda vereisen dat de kwaliteit van de dienstverlening op de spoorlijnen Den Haag/Rotterdam – Utrecht aanzienlijk verbetert. Voor de meer langere termijn wordt aanleg van de HST-West bepleit. Om een en ander te bereiken is op termijn uitbreiding van de capaciteit onvermijdelijk. Viersporigheid over het gehele traject is gegeven de beperkte rijksmiddelen op korte termijn niet te verwachten. De kwaliteitsverbetering kan in eerste instantie worden bereikt door introductie van Stedenbaan en de verbetering van het sneltreinennet. Dit sluit aan bij de gedachten die in het kader van het rijksproject 'Benutten en Bouwen' worden ontwikkeld.

Corridor 9: Utrecht – Breda

De problemen op de A2/A27 zijn reeds onderwerp van rijksstudie. Vooralsnog wordt ingezet op verdergaande benuttingsmaatregelen. Voor de verdere toekomst is capaciteitsvergroting van deze wegen wenselijk, inclusief een tweede of verbrede brug bij Gorinchem. Daarnaast is de spoorverbinding Utrecht-Breda een (zeer) lange termijn wens. Binnen de planperiode is realisering niet te verwachten en zal moeten worden volstaan met snelbusdiensten.

7 Financiele consequenties PVVP

De provincie Zuid-Holland kan voor de realisatie van zijn beleid op gebied van infrastructuur voor wegen, vaarwegen en fietspaden en als bijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer beschikken over subsidies van het rijk. Daarnaast zet de provincie eigen middelen in. De extra middelen van de provincie zijn nodig gebleken om de verkeersveiligheidsdoelstelling in de provincie Zuid-Holland dichter bij te brengen. Maar ook om de bereikbaarheidsproblemen op de provinciale wegen beter aan te kunnen pakken. En omdat voor de exploitatie van een goed openbaarvervoervoorzieningenniveau de subsidies van het rijk niet volstaan. De behoefte aan extra middelen zal nog verder toenemen, gezien de ambities van de provincie op het terrein van verkeer en vervoer. Niet alle extra middelen hoeven door de provincie zelf te worden opgebracht, maar een groei in de benodigde eigen financiële middelen is wel te verwachten.

De toename van de bereikbaarheidsproblemen op de weg vraagt van alle betrokken partijen een aanzienlijk grotere financiële inspanning dan nu al het geval is. De provincie krijgt te maken met extra kosten voor de transformatie van een deel van de wegen naar een OWN+. Ook nemen de kosten voor het toepassen van meer (dynamische) verkeersbeheersing maatregelen op de provinciale wegen toe. Het ontwikkelen van een adequaat systeem voor incidentmanagement op de provinciale wegen leidt tot een grotere behoefte aan middelen voor beheer en onderhoud. Daarnaast zullen het instandhouden van de leefbaarheid en het milieu de nodige extra kosten met zich meebrengen. De kosten voor inpassing bij de aanleg van weginfrastructuur vertonen de laatste jaren al duidelijk een stijgende lijn en deze kosten zullen de komende jaren verder oplopen. Het PVVP-beleid benadrukt het ontwikkelen van een gezamenlijke investeringsvisie van de wegbeheerders van het HWN en OWN. Als de visie op het OWN+ en HWN-aanvaard wordt, zou dat ertoe moeten leiden dat extra rijksgeld beschikbaar komt voor investeringen in het OWN+.

Bij het openbaar vervoer betekenen de ambities met de bereikbaarheidskwaliteit voor 2020 een mogelijke toename van kosten voor extra hoogwaardige busverbindingen en het verder uitbouwen van het CVV voor de landelijke gebieden. In welke mate dit gebeurt, hangt sterk af van de verdere ontwikkeling van de bezettingsgraden in het openbaar vervoer.

De financiële gevolgen van de beoogde decentralisatie van het spoor zijn op dit moment niet duidelijk. Hoewel bij een overdracht van lijnen ook een reëel budget overgedragen dient te worden brengt de exploitatie en de aanpassing van de infrastructuur mogelijk extra kosten met zich mee. Een ander nog niet te overzien financieel risico is de RijnGouweLijn. Omdat het spoorvervoer tot nu toe zowel qua aanleg als exploitatie een zaak van het rijk was, zal nog het nodige bestuurlijke overleg over verantwoordelijkheid voor de infrastructuur voor de RijnGouweLijn en de financiering ervan gevoerd moeten worden.

De concrete omvang van de financiële gevolgen door de jaren heen zal duidelijk worden bij de verdere uitwerking van de acties en projecten voor de beleidsagenda voor de komende twee jaar.



Deel A2: Toelichting en uitwerking



Beheerst groeien

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

2002 – 2020



1 Het openbaar vervoer

Dit hoofdstuk bevat een nadere toelichting en uitwerking van een aantal aspecten van het openbaar vervoer waarop de provincie zich komende periode wil toeleggen. Het gaat (1) om de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in overeenstemming met de normen die in deel A1 zijn beschreven. En (2) een uiteenzetting van het concept van het Zuidvleugelnet, waarvoor de provincie en haar partners komende jaren de investeringen in het openbaar vervoer wil afstemmen.

1.1 Kwaliteit openbaar vervoer 2020

De bereikbaarheidskwaliteit voor het openbaar vervoer en rail, zoals geformuleerd in bijgaande tabel (zie tabel 1), voldoet voor de helft al aan de norm voor 2020. Om de andere helft ook tot de gewenste kwaliteit te brengen – onder meer in het kader van de ambities van de Deltametropool – wil de provincie een groot aantal kwaliteitsverbeteringen doorvoeren. Veel van deze kwaliteitsverbeteringen zullen pas op (middel)lange termijn en met behulp van aanzienlijke investeringen van het rijk gerealiseerd kunnen worden. Dat geldt met name voor de railverbindingen. Bij de busverbindingen kunnen relatief bescheiden investeringen op specifieke trajecten al tot aanzienlijke verbeteringen leiden. Naast investeringen in infrastructuur zal er ook geïnvesteerd moeten worden in een uitbreiding van de dienstverlening.

Kwaliteitsverbetering railvervoer

Bij de hart-op-hart verbindingen tussen de hoogstedelijke gebieden in de Randstand wordt voor een aantal verbindingen de gewenste kwaliteit (nog) niet gehaald. De komst van de HSL-Zuid zal het knelpunt tussen Rotterdam en Amsterdam/Schiphol oplossen. De verbinding Rotterdam – Den Haag Centraal voldoet bijna aan de norm. Vanaf Den Haag HS wordt wel aan de norm voldaan. De hogere frequentie van treinen compenseert een iets langere reistijd. Dit geldt ook voor de verbinding Den Haag – Schiphol.

Wanneer de kwaliteitsnorm van 20 minuten reistijd tussen Den Haag /Rotterdam en Utrecht gehanteerd wordt, blijkt dat deze niet gerealiseerd wordt. Hoewel realisering van deze norm op langere termijn in verband met de Deltametropool-ambities wenselijk blijft, is een norm van 30 minuten vooralsnog het maximaal haalbare. Dit geldt eveneens voor de verbinding Den Haag – Amsterdam Centraal. Op dit moment voldoen de genoemde verbindingen niet aan de kwaliteitseis van 30 minuten.

De railontsluiting van de semi-stedelijke gebieden in de Duin- en Bollenstreek voldoet niet aan de gestelde kwaliteitseisen. Dit betreft zowel richting Leiden en Den Haag als richting Haarlem en Schiphol. Met de komst van de Rijn Gouwe Lijn, het openen van de voorgestelde 'Stedenbaan'-stations aan de hoofdrailnet spoorlijnen en het mogelijk aantakken van de Duin en Bollenstreek aan de Zuidtangent richting Nieuwe Vennep, Hoofddorp en Schiphol, wordt wel aan de gestelde kwaliteitseisen voldaan. Ook voor de verbindingen Leiden – Utrecht, Leiden – Gouda en Alphen a/d Rijn – Den Haag/Rotterdam is kwaliteitsverbetering gewenst. Voor Leiden – Utrecht moet de oplossing worden gezocht in het introduceren van sneltreinen op deze lijn. Voor de railverbindingen Leiden – Gouda en Alphen a/d Rijn, is de realisatie van de RijnGouweLijn een belangrijke kwaliteitsverbetering, met name door de toename van de frequentie van treinen.

Een belangrijke beleidsmatige opgave is de ontsluiting van de omvangrijke semi-stedelijke gebieden tussen Gorinchem, Dordrecht en Rotterdam Zuid. De kwaliteit van het openbaar vervoer voldoet hier, ondanks de recente introductie van openbaar vervoer per water, nog niet aan de gestelde kwaliteitseisen. Dit geldt eveneens voor de verbindingen met de grote stedelijke kernen in de regio. De gewenste kwaliteitsverbeteringen zijnzichtbaar gemaakt op de kaarten met bereikbaarheidsknelpunten voor rail en bus (kaarten 7 en 8)). De HOV-Drechtsteden en een betere verknoping van de Merwede Linge Lijn (MLL, Dordrecht – Geldermalsen) met de treindiensten op het hoofdrailnet, inclusief hogere snelheden (of: operationele rijsnelheden) van de bestaande openbaar vervoersystemen kunnen verbeteringen brengen. Maar deze maatregelen zijn niet eenvoudig realiseerbaar. De realisatie van de Ridderkerk-lijn zal eveneens tot verbeteringen leiden.

De buitenwijken van de twee grote steden in Zuid-Holland (met name Ypenburg, Den Haag Zuidwest, Rotterdam Oost en Rotterdam Zuid) zijn met het openbaar vervoer niet goed bereikbaar vanuit andere (hoog)stedelijke gebieden. Een snellere en directere

Kaart 25:
Zuidvleugelnet: bestaande en nieuwe stations



aansluiting op het spoorwegnet in combinatie met betere overstapmogelijkheden moet uitkomst bieden. RandstadRail is voor een aantal stedelijke verbindingen een goede oplossing.

Analyse heeft ook de gebrekkige kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Zoetermeer en Rotterdam zichtbaar gemaakt. Het ontbreken van de ZoRo-raillijn is hier voelbaar. De mogelijke komst van de ZoRo-buslijn over het tracé van de raillijn als eerste fase van dit project biedt een aanzienlijke verbetering.

Kwaliteitsverbetering busvervoer

Het regionale busvervoer (streekbussen, stadsvervoer, CVV en andere vormen van bus- en vraagafhankelijk vervoer) maakt als zodanig geen deel uit van het Zuidvleugelnet. Maar het busvervoer sluit wel aan op de dienstverlening die in het kader van het Zuidvleugelnet geboden wordt. Daarom is dit een integraal onderdeel van de openbaar vervoer opgave voor 2020. In het regionale en lokale busvervoer zal met name de kwaliteit van de verbindingen tussen de hoogstedelijke gebieden en de semi-stedelijke gebieden verbeterd moeten worden. In het stedelijk gebied is de grootste verbetering te realiseren door versnellingsmaatregelen. In het semi-landelijk en het landelijk gebied kan met de invoering van CVV een duurzame oplossing voor de onderkant van de vervoermarkt worden bereikt. Toegespitst op de gebieden en verbindingen hebben de volgende kwaliteitsverbeteringen prioriteit.

Drechtsteden, Alblasserwaard en Krimpenerwaard

De semi-stedelijke en landelijke gebieden aan de zuid-oost kant van Rotterdam zijn onvoldoende goed ontsloten met Rotterdam centrum en Rotterdam Zuid. Het gaat hier om kernen als Krimpen a/d Lek, Alblasserdam, Lekkerkerk, Papendrecht en Hendrik Ido Ambacht, van waaruit een aanzienlijke spitspendel naar Rotterdam bestaat. Momenteel zijn deze kernen met (snel)bussen aangesloten bij de Rotterdamse metro. De aanleg van een hoogwaardige railverbinding naar Ridderkerk en een koppeling met de HOV-Drechtsteden levert voor een aantal relaties reistijdwinst op.
Openbaar vervoer over water speelt nadrukkelijk een rol om de interne ontsluiting van de Drechtsteden te verbeteren (waterbus) alsmede de realtie met Rotterdam te versterken (fast ferry).

Westland – Stadsregio Rotterdam

De busverbindingen vanuit het Westland naar Schiedam/Vlaardingen en Rotterdam centrum voldoen in geen enkel opzicht aan de gestelde normen. Het betreft hier een aantal belangrijke forensenverbindingen. Mogelijkerwijs kan een aansluiting op de nieuwe Beneluxlijn bij Vijfsluizen enige verbetering opleveren. Ook kan worden gedacht aan het bieden van betere aansluitingen op de Hoekse Lijn of de spoorlijn in Delft. In ieder geval zal ook de nodige aandacht moeten worden besteed aan de kwaliteit van de busverbindingen in het Westland zelf.

Duin- en Bollenstreek

Met name de gemeenten Lisse en Sassenheim zijn vanuit de omliggende regio's minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Een goede oplossing voor dit bereikbaarheidsprobleem is een kwaliteitsverbetering van de busverbindingen in de regio en naar verder gelegen plaatsen als Den Haag, Haarlem en Schiphol. Aan de gestelde kwaliteitseisen wordt voldaan door middel van de komst van de Rijn Gouwe Lijn, het openen van de voorgestelde 'Stedenbaan'-stations en het mogelijk aantakken van de Duin- en Bollenstreek aan de Zuidtangent richting Nieuw Vennep, Hoofddorp en Schiphol.

Hoeksche Waard

Een aantal verbindingen tussen Spijkenisse, de Hoeksche Waard en Dordrecht voldoet niet aan de gestelde normen. Deze verbindingen hebben een relatief lage prioriteit (bijvoorbeeld in vergelijking met de verbindingen naar Rotterdam centrum). Maar ze zijn wel van betekenis voor het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoerstelsel in zijn geheel. Het verbeteren van een aantal busverbindingen is hier zeker wenselijk.

Interregionale verbindingen met Den Haag

Vanuit Den Haag centrum blijkt een aantal interregionale openbaar vervoerverbindingen naar semi-stedelijke gebieden niet aan de normen te voldoen. Dit kan opgelost worden door het versnellen van bestaande snelbusdienstverbindingen of het creëren van nieuwe verbindingen. In een aantal gevallen is het wellicht eenvoudiger om vanuit de semi-stedelijke gebieden sneller en directer aan te takken op railverbindingen naar Den Haag (bijvoorbeeld met de RijnGouweLijn vanuit Katwijk en Noordwijk).

Tabel 1: Zuidvleugelnet: bestaande en nieuwe stations (kaart 25):

BESTAANDE STATIONS		NIEUWE STATIONS			
Stedenbaan/ Oude Lijn:	**Stedenbaan/ Goudse Lijn :**	**RandstadRail:**	**Rijn Gouwe Lijn:**	**Hoek van Holland Lijn:**	**Merwede Linge Lijn:**
1. Hillegom	14. Den Haag CS	25. Rotterdam CS	46. Gouda	25. Rotterdam CS	33. Dordrecht
2. Noorwijkerhout/Lisse	37. Binckhorst	48. Statenweg	45. Goudse Poort	24. Spangen	85. Stadspolder
3. Voorhout	38. Voorburg	67. Melanchtonweg	90. Waddinxveen Coenecoop	23. Schiedam Centrum	86. Baanhoek
4. Sassenheim	39. Ypenburg	68. Asserpad	91. Waddinxveen de Sniep	57. Schiedam Nieuwland	87. Sliedrecht
6. Leiden-Merenwijk	40. Zoetermeer	69. Rodenijs	80. Waddinxveen	58. Vlaardingen Oost	88. Hardinxveld Giessendam
7. Leiden-Centraal	41 Zoetermeer-Oost	70. Berkel Westpolder	81. Waddinxveen Noord	59. VlaardingenCentrum	89. Gorinchem
8. De Vink	43. Zevenhuizen/ Zuidplas	71. Pijnacker-Zuid	92. Boskoop Snijdelwijk	60. Vlaardingen West	113. Arkel
10. Voorschoten	44. Westergouwe	72. Pijnacker	82. Boskoop	61. Maassluis	114. Leerdam
11. Leidschendam-noord	46. Gouda	73. Nootdorp	83. Alphen a/d Rijn	62. Maassluis West	
12. Mariahoeve	47. Gouda Goverwelle	74. Leidschenveen	93. Alphen Lorentzweg	63. Schweitzerdreef	
13. Laan van NOI		75. Forepark	94. Hazerswoude	115. Stormvloedkering	
14. Den Haag CS		76. Leidschendam Voorburg	95. Zoeterwoude Smeetsweg	64. Hoek van Holland Oost	
15. Carrefour		77. Voorburg 't Loo	96. Leiden Roombur A4/Oost	65. Hoek van Holland Haven	
16. Den Haag HS		13. Laan van NOI	84. Leiden Lammenschans	66. Hoek van Holland Strand	
17. Den Haag Moerwijk		78. Beatrixlaan	7. Leiden		
18. Rijswijk	25. Rotterdam CS	14. Den Haag CS			
19. Rijswijk-Zuid/ Delft-Noord	48. Statenweg	79. Grote Markt			
20. Delft	49. Rotterdam-Noord	98. Voorweg			
21. Delft-Zuid	50. Rotterdam Veilingterrein	99. Centrum West			
22. Spaland/Kethel	51. Rotterdam Hoofdweg	100. Dorp			
23. Schiedam C	52. Rotterdam Alexander	101. Delftse Wallen			
24. Spangen	53. Capelle Schollevaar	102. Driemanspolder			
25. Rotterdam CS	54. Nieuwerkerk	103. Meerzicht			
26. Rotterdam-Blaak	55. Nieuwerkerk Oost	104. Buytenwegh			
27. Rotterdam Zuid / Parkstad	56. Moordrecht	105. Leyens			
28. Stadion	44. Westergouwe	106. Leidse Wallen			
29. Lombardijen	46. Gouda	107. Seghwaert			
30. Barendrecht	47. Gouda Goverwelle	108. Palenstein			
31. Zwijndrecht/ Bakenstein		109. Stadhuis			
32. Zwijndrecht		110. Binnenhage			
97. Dordrecht Spoorzone		111. Oosterheem			
33. Dordrecht Centrum		112. Achterhoef			
34. Dordrecht Leerpark					
35. Dordrecht Zuid					
36. Dordrecht Amstelwijck					

Alphen a/d Rijn

Vanuit Alphen a/d Rijn voldoen de buslijnen naar Schiphol en Zoetermeer niet aan de normen. Beide lijnen komen in aanmerking voor het verbeteren van de dienstverlening.

1.2 Het concept Zuidvleugelnet

Het concept van Zuidvleugelnet is in deel A1 op hoofdlijnen beschreven. De provincie wil met behulp van het Zuidvleugelneten in samenwerking met de (regionale) partners het geheel aan stadsgewestelijke, regionale en interregionale (randstedelijke) verbindingen tot één samenhangend netwerk maken. Het gaat om de afstemming van vervoersystemen binnen hetzelfde regionale schaalniveau en tussen verschillende schaalniveaus. Aan de orde hierbij is het samenbrengen van light-train (stedenbaan), metro en tram (randstadrail), light rail (RijnGouweLijn) en snelbusverbindingen in één, voor de reiziger herkenbaar, systeem.

Daarnaast functioneert het Zuidvleugelnet als drager voor ruimtelijke ontwikkelingen. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen dienen nauw aan te sluiten bij het openbaar vervoersysteem, met name het railsysteem. De koppeling van de Rijn Gouwe Lijn en Valkenburg is in dit verband een goed voorbeeld. De te kiezen opties voor verstedelijking in de Zuidplaspolder dienen in samenhang met de spoorlijnen tot stand te komen. Bij de overwegingen dient rekening gehouden te worden met zowel de locatiekeuze van de stoptreinstations als met het mogelijke verknopen ('doorverbindingen') qua lijnvoering met de Stedenbaan, de RandstadRail infrastructuur en de Rijn Gouwe Lijn.

Voor een goede verknoping van het wegverkeer met het openbaar vervoer dienen in principe alle railgebonden stations van het Zuidvleugelnet te beschikken over P+R faciliteiten (parkeerplaatsen voor openbaar vervoer reizigers). Of en in welke mate deze gerealiseerd kunnen worden, is afhankelijk van de

ruimtelijke mogelijkheden in de directe stationsomgeving.
Met name de randstedelijke vervoerknooppunten (sneltreinstations) zijn locaties bij uitstek voor meer grootschalige P+R mogelijkheden. Zulke grootschalige parkeerontwikkelingen voor het woon-werkverkeer kunnen strijdig zijn met de gewenste ruimtelijke verdichting en hoogwaardige verblijfskwaliteit op de knoop. Deze factoren zullen dan ook in de afweging een rol spelen.
Uiteraard dienen alle stations van het Zuidvleugelnet ook via directe ontsluitingsroutes goed bereikbaar te zijn en dienen zij over uitstekende stallingmogelijkheden voor fietsen te beschikken.

Het Zuidvleugelnet bestaat uit vier componenten: spoor en bus op randstedelijk en regionaal/stadsgewestelijk niveau. Hieronder worden ze besproken.

Zuidvleugelnet: het spoor

Het spoorvervoer heeft een belangrijk aandeel in het openbaarvervoersysteem. Zo'n 70% van de reizigerskilometers vindt plaats per trein. Binnen het spoorvervoer worden drie lagen onderscheiden:

- (Inter)nationaal: HST/Intercity netwerk.
- Randstedelijk: Intercity, Sneltreinen, Deltametro.
- Regionaal/stadsgewestelijk: Stedenbaan – Light Train (stoptreinen) op het hoofdrailnet spoor.

Een hoge frequentie is noodzakelijk voor alle lagen om de talrijke aan het spoor gelegen economische kernen en woongebieden, binnen een acceptabele tijd met elkaar te verbinden. Uitgangspunt is een frequentie van 6 keer per uur voor de sneltreinen en de regionale/stadsgewestelijk netwerken. Deze hoge frequentie is nodig om de aansluiting met het voor- en natransport snel en comfortabel te laten verlopen. Dit is binnen de huidige infrastructurele beperkingen niet haalbaar.

Op het (inter)nationaal schaalniveau rijden de HST en de Intercity. De snelheidseis maakt grote halteafstanden noodzakelijk. Op dit schaalniveau vraagt primair de verbinding Den Haag/Rotterdam – Utrecht aandacht om de reistijd te verkorten. Afhankelijk van de uitwerking kan worden gedacht aan een snelheidsverhoging van 120 naar 140, 160 of 200 km/h. Gezien de vervoerwaarde is het denkbaar dat de HST deels in de plaats van enkele sneltreinen gaat rijden. Onderzoek moet uitwijzen wat de meest kosteneffectieve variant voor de korte en middellange termijn is. Voor de lange termijn is een maximale variant het streven. Een volledig viersporenlijn voor de beide trajecten zal in ieder geval ruimtelijk gereserveerd moeten worden.

Het openbaar vervoer op randstedelijk schaalniveau wordt gevormd door snelle HST-shuttles tussen de grote steden (incl. Schiphol) in de Randstad met een hoogfrequente en snelle verbinding tussen de zogenoemde randstedelijke vervoerknooppunten. Dit netwerk is vergelijkbaar met het huidige netwerk van sneltreinen en sneldienstbusverbindingen. Het biedt frequente, goede verbindingen tussen concentraties van wonen, werken en recreëren in de Deltametropool en de uitloopcorridors naar Alkmaar, Zwolle, Arnhem en Eindhoven.

Dit netwerk heeft tevens een belangrijke rol in het omvormen van de randstad tot één samenhangende en functionele metropool: de Deltametropool. Om deze ambitie waar te maken is een hoge frequentie gekoppeld met hoge (operationele) snelheid noodzakelijk. Een frequentie van 6 per uur dient het uitgangspunt te zijn maar ook een goede afstemming met het openbaar vervoer op het onderliggend schaalniveau(stedenbaan en busdiensten) en hogere schaalniveau (HST) zijn nodig. Randstedelijke vervoerknooppunten lenen zich, door hun hoge vervoerwaarde, bij uitstek voor een transferfunctie tussen (overstapfunctie van) het spoor, auto (P+R) en overig openbaar vervoer. De provincie zal zich dan ook met name inzetten om P+R faciliteiten te realiseren op randstedelijke vervoerknooppunten die aan de stadsranden liggen.

Stedenbaan

Binnen de spoorvisie van de provincie Zuid-Holland moet het huidige stoptreinennet op de hoofdrailnet verbindingen Dordrecht Amstelwijck – Hillegom, Den Haag – Gouda en Rotterdam – Gouda getransformeerd worden naar een hoogfrequent stadsgewestelijk spoorvervoer (= Stedenbaan). In die visie zullen ook sneltreinen hoogfrequent moeten rijden. De realisatie van de HSL-Zuid draagt bij aan het verwezenlijken van deze spoorvisie vanwege het vrijkomen van capaciteit op het hoofdrailnet.

Hoofdpunten voor het realiseren van de visie zijn:

- Het toevoegen van meerdere (stoptrein) stations op het hoofdrailnet in het kader van Stedenbaan (zie kaart 25 en tabel 1). Voor middenlange afstanden dient gebruik te worden gemaakt van een combinatie van de snel- en stoptreinen.
- De randstedelijke vervoerknooppunten zijn de interactiepunten (tranferpunten) voor de verbinding met het onderliggend openbaar vervoer (snelbus, streekbussen) en de personenauto (P+R). Bij alle andere treinstations dienen kleinschaliger P+R mogelijkheden te komen.
- Door de hoge vervoerwaarde van de randstedelijke vervoerknooppunten zouden, vanuit mobiliteitsperspectief gezien, de ruimtelijke ontwikkelingen op die punten moeten worden gestimuleerd. Deze wens staat op enigszins gespannen voet met de wens tot het realiseren van P+R stations, met name in binnenstedelijke centra.
- Om een hoger dienstverleningsniveau te realiseren is nodig:
  - De inzet van modern, snel, materieel dat geschikt is voor korte afstanden (veel halteringen).
  - Frequenties van zowel snel- als stoptreinen van 6x per uur.
  - Enkele beperkte capaciteitsuitbreidingen (naast de spoortunnel bij Delft).

In het kader van de decentralisatie van een deel van het spoor, zijn de regionale overheden bezig met het uitwerken van hun eigen rol op het spoor. Tot nu toe was het rijk volledig verantwoordelijkheid voor het spoor. Het rijk blijft verantwoordelijk voor het hoofdrailnet en de provincie zal mogelijk infrastructurele verantwoordelijkheid verwerven voor nieuw te ontwikkelen stadsgewestelijke lijnen zoals de RGL en contractsectorlijnen die niet tot het hoofdrailnet behoren).

Zuidvleugelnet: het busvervoer

Het Zuidvleugelnet wil de provincie als een samenhangend Openbaar Vervoer netwerk laten opereren. Daartoe is een goede verknoping van busdiensten van groot belang. Dit geldt zowel voor de sneldienstenverbindingen (en sommige gestrekte streeklijnen) op het regionale schaalniveau (10 – 30 km) als voor de buslijnen (primair snel, streek en stadsbussen) op het agglomeratieve (3 – 10 km) schaalniveau.

Tabel 2. Vervoersknooppunten rail

Bestaande vervoersknooppunten	Nieuwe vervoersknooppunten
▪ Voorhout ▪ Leiden Centraal ▪ Leiden Lammeschans (voor de korte termijn) ▪ Alphen ▪ Bodegraven ▪ Gouda ▪ Z'meer Centrum west en Centrum/Driemanspolder ▪ R'dam Alexander ▪ Capelsebrug metro ▪ (huidig) Lombardijen Zuidplein ▪ Spijkenisse ▪ Dordrecht CS ▪ Gorinchem ▪ Leerdam	Sliedrecht Baanhoek (mogelijk nieuwe halte aan Merwede Linge Lijn) Leiden-Oost (in samenhang met ruimtelijke inrichting) of (toekomst) Parkstad

De routes van vele snel- en streekbussen zijn als gevolg van de ruimtelijke inrichting van gebieden als vanzelf ontstaan en reeds vele jaren operationeel. De lijnen verbinden veelal twee stedelijke gebieden via de belangrijke kernen in de gebieden. De operationele rijsnelheid (lees: de reistijd voor de reiziger) is zodanig dat ze in combinatie met de afstand acceptabel blijft. Door de verhouding tussen de afstand en snelheid zijn met name de snelbussen concurrerend met de auto.
Belangrijk voor de opbouw van het busnetwerk is de verknoping met de hoger liggende vervoersystemen, te weten het Zuidvleugelnet en het randstedelijke netwerk. De randstedelijke vervoersknooppunten vormen vanuit het oogpunt van de netwerkopbouw belangrijke aansluitingspunten (zie ook kaart 5: Randstedelijk railnet). De belangrijke verknopingen tussen bus en rail zijn in tabel 2 aangegeven.

In (semi-)landelijk gebied zijn de busknooppunten van belang. Vanuit deze knooppunten wordt het gebied met streekbussen ontsloten. De busknooppunten zijn in tabel 3 weergegeven.

Sneldiensten: uitbouw dienstverlening

Ten behoeve van het Zuidvleugelnet streeft de provincie naar een uitbreiding van het snelbusnetwerk. Door de flexibiliteit van de bus, is het mogelijk om tegen relatief lage kosten te experimenteren met nieuwe verbindingen. Door de lage kostendekkingsgraad van snelbussen (ongeveer 30%), zijn er duidelijk financiële consequenties (exploitatietekorten) verbonden aan het realiseren van deze sneldiensten. Met de introductie van de Chipkaart in 2006 wordt het mogelijk om tariefdifferentiatie toe te passen. De exploitatietekorten zijn in dat betalingsysteem

Tabel 3. Vervoersknooppunten bus

Vervoersknooppunten bus
▪ Transferium A44
▪ Naaldwijk
▪ Schoonhoven
▪ Papendrecht West (Busstation) en Oost (N3-Tenniscentrum)
▪ Ridderkerk Sportlaan
▪ Brielle
▪ Hellevoetsluis
▪ Busstation Heinenoord
▪ Numansdorp A-29
▪ Oude Tonge
▪ Stellendam Busstation

Tabel 4. Bus verbindingen

Nieuwe verbindingen	Opmerkingen	Optimaliseren bestaande verbindingen	Opmerkingen
▪ Vlaardingen – Delft/Den Haag	Na realisatie A4 Midden-Delfland	Rotterdam – Westland – Den Haag	
▪ Waddinxveen – Rotterdam	Via omgelegd N219 en na Nieuwerkerk a/d IJssel via A20	Zoetermeer – Leiden	
▪ B3-hoek – Den Haag Binckhorst	Voor Den Haag Centrum overstappen in Zoetermeer	Zoetermeer – Alphen a/d Rijn	
▪ Bodegraven – Den Haag (via Binckhorst en/of Forepark)		Alphen a/d Rijn – Schiphol	Aanleg busbanen langs N207
▪ Binckhorst – Voorburg – Forepark – Leiderdorp – Leiden Merenwijk		Haarlem – Leiden	Aanvullende sneldiensten
▪ Voorne Putten – Delft/Rijswijk	Na realisatie A4 Midden Delfland	Oud-Beyerland – Dordrecht	Spitsdiensten rijden reeds
▪ Duin- en Bollenstreek – Hoofddorp – Schiphol	In Nieuw Vennep aantakken/ doorrijden op Zuidtangent		
▪ Schiedam – B3-hoek – Zoetermeer	Als verlengde Zoro-Bus?		
▪ HOV Drechtsteden			

* Bovenstaande verbindingen zijn abstract in de Kaart 6s 'Zuidvleugelnet – busverbindingen' weergegeven. De kaart geeft een globaal overzicht van alle snel, streek en stadsdiensten in Zuid-Holland.

beter te beïnvloeden zijn dan in het huidige systeem. Voor de verdere uitbouw van het Zuidvleugelnet is een onderzoek naar de volgende lijnen (zie tabel 4) van belang.
Omdat bij sneldiensten een korte reistijd (hoge operationele snelheid) van essentieel belang is, maken de bussen in veel gevallen gebruik van snelwegen.
Ook de aanleg van busstroken levert een belangrijke bijdrage aan het verhogen van de snelheid. Een overzicht van de aanleg van busstroken staat in het Meerjarenprogramma Investeringen Provinciale Infrastructuur (MPI) 2002-2006. Belangrijk is met name de aanleg van de busbanen langs de N207 (Alphen – Leimuiden), de N217 (Oud-Beijerland – A29) en verschillende projecten langs de N206 (Katwijk – Leiden).

Knelpunten in het huidige snelbussennetwerk zijn:
- N210: Capelseplein en Bergambacht (beide richtingen) en Krimpen a/d IJssel (richting Capelle a/d IJssel).
- N208: Doorkruisen van kernen op lijn Leiden – Haarlem (beide richtingen).
- N206: Leiden richting Zoetermeer.
- N484 (Leerdam – A2).
- Ontsluiting Den Haag centrum vanaf A4/A13.
- A29.
- Vaanplein.
- A15/A16.
- A27.
- A2 (Utrecht richting Leerdam).
- A12: Prins Claus Plein en Den Haag richting Zoetermeer.
- A4: Brugrestaurant richting knooppunt Burgerveen en aansluiting op de Zuidtangent.

Openbaar vervoer in de landelijke gebieden

De provincie Zuid-Holland heeft specifieke aandacht voor de ontwikkelingen in de landelijke gebieden. Middels onder andere het kleine kernenbeleid wordt gepoogd het landelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden. De bereikbaarheid van die gebieden vormt een belangrijk probleem, omdat het openbaar vervoer door de afwezigheid van substantiële vervoersstromen een beperkt kwaliteitsniveau kent. De provincie zoekt nieuwe concepten om haar beleid voor de landelijke (verkeersluwe) gebieden verder vorm te geven.
Met het concept van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) kan beter dan met lijngebonden openbaar vervoer, beantwoord worden aan specifieke vervoerbehoeften. De toepassing van CVV biedt tevens mogelijkheden voor innovaties in de dienstverlening. De provincie streeft ernaar om voorzieningen te ontwikkelen die in staat zijn meerdere doelgroepen c.q. marktsegmenten aan zich te binden. Het is de taak van de vervoerders om, binnen de randvoorwaarden van het concessieproces van de provincie, doelgroepen specifieke CVV-concepten te ontwikkelen en aan te bieden. De rol van provincie blijft:
- Het vaststellen van het niveau van dienstverlening en een 'bijbehorend' programma van eisen.
- Het bepalen van de tariefbandbreedtes.
- Het bewaken van de herkenbaarheid van CVV-systemen op provinciaal niveau.

Openbaar vervoer over water.

Zuid-Holland kent goede waterwegen. Meer en meer bestaat het idee, dat deze verbindingen een deel van de mobiliteitsdruk op het land kunnen opvangen.

Samen met de Stadsregio Rotterdam, de Drechtsteden, VCC Rijnmond, VCC Zuid-Holland Zuid en betrokken gemeenten werkt de provincie Zuid-Holland hard om vooral in de corridor Rotterdam – Drechtsteden het water meer structureel een functie te laten vervullen. In dit verband kunnen genoemd worden: de Fast Ferry Rotterdam – Dordrecht en de Waterbus tussen de Drechtsteden. Na evaluatie in 2002 zijn nieuwe contracten aangegaan met de vervoerders. De Waterbus heeft een nieuw contract voor acht jaar; de Fast Ferry een contract voor twee jaar. Per 1 november 2004 zal de Fast Ferry europees worden aanbesteed voor een nieuw contract. Voor zover exploitatief mogelijk wordt continuering van dit vervoer ook voor de langere termijn nagestreefd.

Vraaggestuurd openbaar vervoer tegen het standaard openbaar vervoertarief

In beginsel onderscheidt de provincie twee kwaliteits- en prijsniveaus bij dit type vervoer. Het eerste niveau betreft vraaggestuurd openbaar vervoer tegen het standaard openbaar vervoertarief. Dit vervoertype dient minimaal aansluiting te geven op de knooppunten van het regionaal en lokaal openbaar vervoer en/of Zuidvleugelnet en zo mogelijk op belangrijke attractiepunten zoals stadscentra, winkelcentra en zorgcentra ('deur – sterhalte').

Vraaggestuurd openbaar vervoer tegen een hoger tarief (kwaliteitstarief)

Het tweede vervoertype betreft vraaggestuurd openbaar vervoer tegen een hoger tarief (kwaliteitstarief)





waarvoor vervoer van deur-tot-deur wordt aangeboden. Gezien de operationele beperkingen dient het bereik van vraaggestuurd openbaar vervoer beperkt te zijn tot een gebied met een straal van 8 km. Beide vervoertypen zijn niet kostendekkend. De eerste ervaring met de Rijnstreek leert dat het 'deur-sterhalte' vervoer een kostendekking heeft van circa 8%.



Het 'deur-tot-deur' vervoer kan door een hogere tariefstelling een kostendekking realiseren van 50%. Ruwe schatting, op basis van de ervaringen in de Rijnstreek, wijst uit dat beide typen zo'n € 6,5 per inwoner kost. Dat is circa € 3 per inwoner meer is dan in de oude situatie met alleen lijngebonden openbaar vervoer. Zonder tariefaanpassingen zal dit type vervoer, na invoering in het gehele grondgebied waarvoor de provincie de OV autoriteit is, meerkosten van € 7.7 miljoen per jaar met zich meebrengen. Invoering van CVV heeft dus duidelijk financiële consequenties.

2 De weg

In dit hoofdstuk wordt de opbouw van het Onderliggend wegennet plus (OWN+) en Hoofdwegnet min (HWN-) nader beschreven, alsmede de overwegingen per weg(deel) om het al dan niet op te nemen in het OWN+/HWN- net. Hierbij is ervan uitgegaan dat op den duur het onderscheid tussen OWN+ en HWN- alleen nog een kwestie van beheer is en niet meer van vormgeving.

2.1 Opbouw van het OWN+

In de visie van de provincie Zuid-Holland bestaat het OWN+ net in 2020 uit de volgende soorten wegen.

- Provinciale wegen met een sterke randstedelijke en regionale functie.
- Rijksautowegen (wegen met N-nummers, die een vergelijkbare functie vervullen als provinciale wegen).
- Autosnelwegen die een sterke randstedelijke en regionale functie vervullen (bijvoorbeeld de A13 bij Overschie na realisatie van de A4 Midden Delfland. Na realisatie van de A13/16 heeft dit wegvak van de A13 zelfs alleen een regionale functie).
- Nieuw te realiseren regionale parallelstroken op of langs autosnelwegen. Indien er geen alternatieven beschikbaar zijn en capaciteit aangevuld moet worden zal gekozen moeten worden tussen:
  - Uitbreiding van de autosnelweg met een extra rijstrook voor algemeen gebruik.
  - Uitbreiding specifiek voor doorgaand verkeer op nationaal niveau.
  - Uitbreiding specifiek voor regionaal verkeer; in dit geval behoort de nieuwe infrastructuur tot het OWN+net.
  - Stadsautowegen (twee maal twee) zoals bijvoorbeeld de tunnelroute door Rotterdam.

Kaart 14: Onderliggend Wegennet Plus (OWN+) en Hoofdwegen met gemaximaliseerde capaciteit (HWN-) toont een overzicht van de OWN+ wegen van provinciale wegen en rijksautowegen (N-wegen). De kaart geeft aan welke wegen deze status zouden kunnen krijgen gezien hun functie in het netwerk. Er zijn geen wegen opgenomen waarbij de omgevingskwaliteit door verkeerstoename (met of zonder verbreding) zo in het gedrang lijkt te komen, dat opwaardering tot OWN+ weg grote inpassingproblemen oproept. Wegen die hun huidige functie behouden, zijn niet op de OWN+kaart aangegeven maar vormen feitelijk de huidige OWN wegen. Bij knelpunten op het OWN zullen ook maatregelen genomen moeten worden. Maar deze zijn van een ander karakter en zullen ook samenhangen met de te nemen Duurzaam Veilig maatregelen. Op de kaart is ook aangegeven welke autosnelwegen in aanmerking zouden komen voor de status tot HWN- weg.

Op de kaart staat niet waar direct langs autosnelwegen een oplossing gevonden moet worden omdat er geen parallelverbindingen voor OWN+ beschikbaar zijn. Evenmin is aangegeven waar regionale verbin-

Tabel 5. Onderliggend wegennet

Als OWN+ zijn aangemerkt:
▪ A44 ▪ N57 (Hellevoetsluis tot A15) ▪ N59 (voor recreatief verkeer naar Zeeland, waarschijnlijk zijn er nu nog geen capaciteitsproblemen) ▪ Groene Kruisweg (N218) van N57 inclusief verbredeHartelbrug ▪ Botlekbrug/Botlekweg tussen Hartelkruis en A15 afslag Hoogvliet ▪ Veilingroute en Verlengde Veilingroute (N222) ▪ N213/N211 Naaldwijk- Den Haag ▪ N211 (A4- Kijkduin) ▪ N222 (Veilingroute plus Verlengde Veilingroute) ▪ N470, alle drie de takken uitgezonderd Kruithuisweg Delft ▪ Brug over de gouwe bij gouda plus aansluitende route naar A12 ▪ N456 (nabij Moordrecht) tussen A12 en A20, indien een Moordrechtboog A12/A20 niet haalbaar blijkt ▪ Norah (Zoetermeer-Leidschendam-N44) ▪ N207 vanaf Alphen aansluiting N11 tot Leimuiden ▪ N207 van Leimuiden tot N22 ▪ A13 Overschie tussen A13/16 en Kleinpolderplein ▪ Zuidwestelijke randweg Leiden (N11 west) ▪ N11 (Leiden-Alphen-Bodegraven) ▪ Koppeling N11 en Zuidwestelijkerandweg Lleiden ▪ Koppeling Zuidwestelijke randweg Leiden aan N206 tot aan katwijk ▪ N205 (voorheen N22) inclusief doortrekking naar A44; overleg met provincie Noord-Holland is hierover nog vereist ▪ Utrechtse Baan (A12 Prins Clausplein – Den Haag) ▪ N3 Dordrecht-Papendrecht
Als HWN- zijn opgenomen:
▪ A13 ▪ A13-16 ▪ A29 Barendrecht-Heienoord ▪ A16 Brienenoord corridor ▪ A20 (Naaldwijk – Terbregseplein)

dingen ontbreken die alleen door bovenregionale infrastructuur (rivierkruisingen) zijn op te lossen (bijvoorbeeld een oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel).

2.2 Overwegingen bij het al of niet opnemen in OWN+ of HWN-:

N57
Verbetering van de capaciteit en doorstroming is nodig in de planperiode. Nu heeft de autoweg 2x1 rijstrook. Een uitbreiding tot 2x2 rijstroken is nodig, inclusief meer ongelijkvloerse kruisingen en meer capaciteit voor de oeververbinding Brielse Maas. Voorstellen worden verwerkt in de kader verkenning N57. Na afdoende capaciteitsverruiming van de N57 is herinrichting van de N494 en eventueel ook van de N496 op zijn plaats.

N218
Het betreft het gedeelte van de Groene Kruisweg vanaf N57 (nu 2x1 rijstroken plus een busstrook) tot en met Hartelbrug (nu 2x1 plus wisselstrook). De wegverbreding biedt een oplossing van het knelpunt van de A15 in 2010 en op de N218 zelf. Naar de mogelijkheden van de verbreding van de Hartelbrug is een studie gedaan.

Spijkeniserbrug en Groene Kruisweg naar Groene Kruisplein A15
Deze weg is niet opgenomen als OWN+ omdat deze weg voor een groot deel al 2x2, reeds overbelast is. Verdere capaciteitsuitbreiding voor doorgaand verkeer lijkt niet reëel mede omdat de weg een locale functie binnen Hoogvliet en Spijkenisse vervult.

Aanleg Botlektunnel
Een knelpunt vormt de A15 Botlektunnel. De wegverbreding wordt uitgevoerd in het kader van het A15 project dat over ongeveer 6 jaar gereed zal zijn. Daarbij wordt uitgegaan van aanleg van een nieuwe Botlektunnel als oplossing voor het knelpunt bij de Oude Maas.

N3 in Dordrecht
Deze weg functioneert als OWN+. Ook de vormgeving van de weg is als zodanig. De capaciteit van de weg kan niet uitgebreid worden ter ontlasting van de A15. De stedelijke inpassing van de weg is wel een belangrijk aandachtspunt, met name vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen.

N217 van A16 tot A29
Deze weg zou in beginsel uitgevoerd kunnen worden als OWN+weg. Er is geen sprake van een knelpunt op het rijkswegennet. Zo lang er geen grote ruimtelijke ontwikkelingen in de Hoekse Waard plaatsvinden is de huidige capaciteit van de N217 voldoende. De weg wordt niet opgenomen als OWN+.

Knelpunt A15 bij Sliedrecht/Papendrecht en N214
Er zijn geen wegen in de Alblasserwaard die in aanmerking komen voor OWN+. De bestaande provinciale wegen zoals N214 hebben een te laag schaalniveau. Capaciteitsuitbreiding vergt een minstens zo grote ingreep als een rijstrook of parallelbanen aan de A15 toevoegen. Ingrepen rond, aan of parallel aan de A15 zijn logischer. In de tunnel onder de Noord is geen knelpunt. In feite functioneert de oude verkeersbrug over de Noord al als OWN+.

N219 tussen en Moerkapelle en Zevenhuizen
Deze weg functioneert op dit moment als een regionale verbindingsweg. De nieuwe aansluiting van de N219 op de A12 zal ook in de toekomst de toegangspoort blijven voor het gebied. Afhankelijk van de uitkomsten van de verstedelijkingsstudie van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda, zal worden bezien in hoeverre aanvulling op de wegenstructuur nodig is. Van de vijf wegverbindingen tussen de A20 en de A12 is gekozen voor de N470 als OWN+route. De N470 is eenvoudiger aan te passen dan de N209 en de N219 en de bijdrage aan de knelpuntoplossing op de A4 en de A13 is groter. Datzelfde geldt voor de bijdrage aan de oplossing van de A12 problemen bij Zoetermeer-Den Haag. Bij de realisatie van N470 is rekening gehouden met een ontwikkeling naar 2x2 rijstroken.

N456 Moordrecht, verbinding A12/A20
De N456 komt pas in aanmerking voor OWN+ indien blijkt, dat een verbindingsboog tussen de A12/20 (Moordrechtboog) volstrekt niet haalbaar is. Voorlopig functioneert de N456 als doorkoppeling van de Zuidwestelijke randweg Gouda naar de A12. Met een Moordrechtboog wordt het aquaduct onder de Gouwe ontlast.



N222 Veilingroute plus Verlengde Veilingroute

Een opschaling van de veilingroute is nodig vanwege de ontsluiting van het Westland. Gelijktijdig zou de N223 (De Lier-Delft) ingericht kunnen worden voor (boven) lokaal verkeer. De wegen in het Westland naar den Haag vervullen een andere functie en komen niet voor downgrading (schaalverlaging) in aanmerking. Bij de planvorming is rekening gehouden met een verbreding van de Veilingroute tot vier stroken.

N44

De N44 is opgenomen als OWN+ omdat deze weg functioneert en is vormgegeven als OWN+weg. De N447 (Voorschoten) komt vanwege de omgevingskwaliteit niet in aanmerking voor een OWN+ weg.

N11 (Leiden-Bodengraven)

Deze weg is opgenomen als OWN+ weg omdat deze voor de ontlasting van de A12 een rol kan vervullen. De N11 is ontworpen met de optie ooit verbreed te kunnen worden. Hierbij is volledige aansluiting op de A12 nodig (Bodegraven-bogen).

Zuidwestelijke randweg Leiden (N11west)

Indien voor deze variant gekozen wordt na een tracémerstudie, kan de randweg als OWN+weg worden opgeschaald. De weg is als zodanig opgenomen in het OWN+net vanwege de ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek (ontlasting Oost West wegenstructuur Leiden) en voor een betere verdeling van het verkeer op de A4/N44.
N207 tussen Alphen en Gouda. De N207 is niet opgenomen als OWN+ weg. De inpassingproblemen zijn groot en het alternatief tussen Gouda en Alphen A12/N11 is iets langer doch afdoende. Heringericht van dit wegvak (N207) is op zijn plaats.

N207 tussen Aphen-Leimuiden en N22

Dit wegdeel is opgenomen als OWN+ weg vanwege de relatie met de ruimtelijke/economische ontwikkeling rond Schiphol en de ontlasting van de A4. De verbreding van deze weg is nooit uitgewerkt.

N205 (voorheen N22)

De N205 is opgenomen als OWN+ ten behoeve van de ontlasting van de Duin- en Bollenstreek en de A4. Dit is een weg in Noord Holland. Overleg met de provincie Noord-Holland hierover is vereist. Een gedeelte van de N205 (N207 – aansluiting A44) zal nog moeten worden aangelegd.

N206 Katwijk-de Zilk

Deze weg is niet opgenomen als OWN+weg omdat deze geen probleemoplossende functie op dit niveau heeft. Deze weg functioneert momenteel en naar verwachting in 2010 adequaat.

N470.

De nieuw aan te leggen N470 (Zoetermeer – Pijnacker – Rotterdam/Delft) vormt feitelijk de nieuwe hoofdwegenstructuur voor het Tussengebied. In overeenstemming daarmee is deze verbinding als OWN+ aangemerkt. Opwaardering is op dit moment nog niet concreet in beeld, maar wordt voor de langere termijn niet uitgesloten. Een eventuele opwaardering moet bezien worden in relatie tot de toenemende verkeersdruk op de A12, A13 en A20, maar ook in samenhang met de effectiviteit van de introductie van RandstadRail en ZoRo.

3 De fiets

Fietsnetwerk

Tussen de grotere stedelijke gebieden in Zuid-Holland gaat circa driekwart van de afstand van een fietsrit door landelijk gebied en een kwart door stedelijk gebied. Dit netwerk wil de provincie versterken met nieuwe vrij liggende, bovenlokale en regionale fietsverbindingen. Deze fietspaden kunnen dan zowel voor recreatieverkeer als voor het woon-werkverkeer gebruikt worden. De verkenning, die in het kader van het Fietsplan 2001 gedaan is, toont aan dat vermoedelijk alleen fietspaden met de prioriteit 1 realiseerbaar zijn tot 2010.

Het netwerk gaat uit van de stedelijke gebieden in Zuid-Holland met meer dan 70.000 inwoners die hemelsbreed maximaal 15 tot 20 kilometer van elkaar liggen. Dit levert de volgende hoogwaardige fietsverbindingen op:

Tabel 6. Netwerk interstedelijke fietsverbindingen

Netwerk
▪ Rotterdam – Schiedam/Vlaardingen (hemelsbrede afstand: 6 kilometer)
▪ Rotterdam – Delft (12 kilometer)
▪ Rotterdam – Spijkenisse (12 kilometer)
▪ Rotterdam – Zoetermeer (16 kilometer)
▪ Rotterdam – Gouda (19 kilometer)
▪ Rotterdam – Dordrecht (19 kilometer)
▪ Den Haag – Delft (8 kilometer)
▪ Den Haag – Zoetermeer (12 kilometer)
▪ Den Haag – Leiden (16 kilometer)
▪ Leiden – Zoetermeer (12 kilometer)
▪ Leiden – Hoofddorp (19 km)
▪ Zoetermeer – Delft (10 kilometer)
▪ Zoetermeer – Gouda (16 kilometer)
▪ Delft – Schiedam (10 kilometer)
▪ Delft – Vlaardingen (10 kilometer)
▪ Vlaardingen – Spijkenisse (6 kilometer)
▪ Schiedam – Spijkenisse (6 kilometer)
▪ Alphen a/d Rijn – Gouda (13 km)
▪ Alphen a/d Rijn – Hoofddorp (18 km)
▪ Alphen a/d Rijn – Leiden (12 km)
▪ Alphen a/d Rijn – Zoetermeer (14 km)
▪ Alphen a/d Rijn – Leidschendam/Voorburg (19 km)

In het netwerk zijn ook gemeenten opgenomen met minder dan 70.000 inwoners. Dit zijn Capelle aan den IJssel, Rijswijk, Ridderkerk, Zwijndrecht, Pijnacker-Nootdorp, Barendrecht, Waddinxveen, Wassenaar, Voorschoten, Nieuwerkerk aan den IJssel, Hendrik-Ido-Ambacht, Berkel en Rodenrijs, Albrandswaard, Bergschenhoek, Zoeterwoude en Moordrecht.
De fietsverbindingen die zo ontstaan, bedienen ruim zestig procent van de inwoners van Zuid-Holland.

'Non-stop' fietspaden

Over langere afstanden moeten fietsers regelmatig rivieren en kanalen kruisen. Dit gaat het makkelijkst via een brug omdat deze altijd begaanbaar is voor de fietser. Mochten de kosten van een brug echter (heel) hoog uitvallen, dan is het aanleggen van een fiets- en voetveerdienst een goed alternatief.

De provincie heeft een inventarisatie gemaakt van zo'n dertig nieuwe veerverbindingen of bestaande veerverbindingen, die uit te breiden zijn. De uitvoering hiervan vindt plaats in het kader van het recreatiebeleid. De financiering wordt gezamenlijk uitgevoerd met de afdelingen recreatie, verkeer en vervoer en de betrokken gemeenten.

Voor- en natransport

Fietsen is een goedkope, efficiënte en duurzame wijze van transport. De gevraagde financiële investeringen zijn laag. Vooral voor het natransport zijn systemen van huurfietsen bijv. de OV-fiets een doelgerichte aanvulling





ter bevordering van het gebruik van de fiets. Bij alle belangrijke bushaltes en bij de aanlegplaatsen van snelle veerdiensten en waterbussen wil de provincie binnen 4 jaar overdekte fietsenstallingen plaatsen, en zo mogelijk systemen van huurfietsen plaatsen, om het gebruik van de fiets van en naar een andere vervoerswijze te bevorderen, De jaarlijkse inventarisatie van potentiële locaties voor fietsenstallingen wordt uitgebreid naar het gehele provinciale gebied. Bij het bepalen van de locaties wordt rekening gehouden met het verwachte gebruik en de aansluiting op busdiensten met een ontsluitende functie. Locaties buiten de bebouwde kom met daarnaast een relatie met de provinciale wegen, komen als eerste in aanmerking. Locaties binnen en buiten de bebouwde kom die geen relatie hebben met provinciale wegen hebben een tweede prioriteit.

Tevens wil de provincie het busmaterieel aanpassen, zodat onder meer vouwfietsen in de bus meegenomen kunnen worden. Deze voorziening kan dan de drempel voor fietsers verlagen om de bus te nemen. Dergelijke bussen zijn met name een uitkomst bij 'dunne' vervoerstromen en voor niet-dagelijkse verplaatsingen van fietsen. Vanwege de ruimte die fietsen innemen, zal het evenwel niet op elke buslijn mogelijk zijn een fiets mee te nemen. Bij concessieverlening wordt gestreefd naar stimuleren van innovatieve oplossingen voor het vervoeren van fietsen.

Financiering

De provincie gaat met de kaderwetgebieden nadere afspraken maken over de financieringsvormen. Voor het realiseren van fietsenstallingen is, in het kader van het Fietsplan 2001 uit algemene middelen, een budget toegewezen. Hieruit kunnen fietsenstallingen aangelegd worden in alle gemeenten van de provincie Zuid-Holland. Vanwege de relatie met het openbaar vervoer wil de provincie een deel bekostigen uit doeluitkeringen zoals GDU.

4 Goederenvervoer

4.1 De goederenvervoer beleidsagenda

Om de vijf ambities voor het goederenvervoer – transportpreventie, verkeer- en vervoersefficiency, vormen van een logistiek netwerk en emissiereductie – te realiseren, heeft de provincie tien agendapunten opgesteld. Deze vormen de basis voor een samenhangend uitvoeringsprogramma:

- Het opstellen van een logistiek kwaliteitsnetwerk goederenvervoer met betrokken partijen. Dit kan bijvoorbeeld plaatsvinden in Govera verband. Dit netwerk kan vervolgens als leidraad dienen voor individuele investeringen in overslagpunten en lijninfrastructuur.
- Het ontwikkelen van locatiebeleid voor bedrijventerreinen en het opnemen van locatienormen in bestemmingsplannen. Nagegaan zal worden in hoeverre het nodig en nuttig is in de Nota Planbeoordeling nadere richtlijnen en aanbevelingen op te nemen ter bescherming van de huidige (multimodale) bedrijfskavels aan water.
- Het onderzoeken van de mogelijkheden en condities die nodig zijn om bedrijven te (her)vestigen aan het water of aan het spoor.
- Het onderzoeken van de mogelijkheden van de ontwikkeling van multimodaal ontsloten goederenknooppunten op de locaties Hillegom en Ridder Haven II.
- Het sluiten van overeenkomsten met logistieke dienstverleners voor een betere samenwerking. Eventueel als onderdeel van een breder pakket aan afspraken.
- Het samen met het bedrijfsleven onderzoeken van mogelijkheden om een modal shift te combineren met verbeteringen in de efficiency van de bedrijfsvoering en de logistieke processen.
- Het onderzoeken van de mogelijkheden om risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen door een modal shift te verminderen.
- In samenwerking met Govera wordt betere regionale afstemming van maatregelen met betrekking tot de stedelijke distributie nagestreefd. In dit verband zullen, in nauw overleg met gemeenten en de logistieke dienstverleners, de mogelijkheden worden onderzocht venstertijden in binnensteden beter af te stemmen. Tezamen met gemeenten wordt ook bekeken of logistieke stedelijke hoofdroutes en ontkoppelpunten aan de rand van grote steden kunnen worden gecreëerd. Op de ontkoppelpunten kan overslag plaatsvinden van bijvoorbeeld grote vrachtwagens naar kleinere binnenstadsvoertuigen. Bedrijven zijn zo minder afhankelijk van de venstertijden. Met logistieke hoofdroutes in de steden kan het vrachtverkeer beter worden gefaciliteerd, en zijn distributiecentra en supermarkten beter toegankelijk te maken.
- Het uitwerken van een benuttingstrategie, specifiek voor het goederenvervoer. En deze, voor zover mogelijk, ondersteunen door pilots dynamisch verkeersmanagement voor vaarwegen en wegen.
- Het opstellen van een transportbesparingsplan.

4.2 Uitwerking ambities

Deze agendapunten moeten leiden tot de uitwerking van de ambities, waarbij de provincie meer aandacht heeft voor de onderwerpen transportpreventie, vervoers- en verkeersefficiency, het logistiek netwerk en emissiereductie. Deze punten wil de provincie als volgt uitwerken.

Transportpreventie

Transportpreventie kan inhoud worden gegeven door te stimuleren dat deelladingen bijvoorbeeld bij Veilingen of specifieke overslagpunten worden samengevoegd. In het kader van transportpreventie ondersteunt de provincie ook de tot standkoming van de Containerterminal bij Alphen actief. Verder zullen de mogelijke overslaglocaties aan water in kaart worden gebracht en worden bezien op kwaliteit, potenties en beperkingen.

Vervoersefficiency over water

In Zuid-Holland heeft meestel het wegtransport de voorkeur. Vanwege de toenemende congestie op de wegen, zal deze vervoerswijze op termijn minder efficiënt worden. Op waterwegen is nog geen sprake van knelpunten/verkeersdichtheid.

Ontwikkeling en inzet van door ICT gesteunde logistieke netwerken kunnen voor een hogere beladingsgraad van vrachtwagens zorgen en lege retourritten voorkomen. Hiermee wordt het vervoer efficiënter. Eén vervoerder is dan makkelijker voor meerdere bedrijven tegelijk in te zetten. Goederenvervoer over water kan met name de railinfrastructuur ontlasten. Omdat vaarwegen en spoorverbindingen makkelijk op elkaar aansluiten, is het



mogelijk om vervoer van het spoor naar het water te geleiden. De provincie wil het vervoer over water dan ook stimuleren. Vervoer over water is ook veiliger. Deze modal shift moet in eerste instantie plaatsvinden in die corridors waar nu de capaciteits- of veiligheidsproblemen de mogelijkheden van interregionale en regionale personenvervoer beperken. Deze beleidslijn past bij de capaciteit toewijzingsregels die wordt gehanteerd door de Rail Infra Manager (taakorganisaties spoorvervoer).

Vervoer over water is alleen aantrekkelijk wanneer de snelheid niet in het geding is en er geen tussentijdse overslag nodig is. Herkomst en bestemming moeten dan aan het water liggen. Overslag van goederen kost relatief veel tijd en geld, waardoor multimodaal transport over water slechts interessant is wanneer het ontstane tijdverlies door iets anders gecompenseerd kan worden. In de regel is dat alleen mogelijk bij vervoer over langere afstanden. Doordat snelheid en 'just in time' leveranties aan belang winnen, staat de aandacht voor vervoersefficiency onder druk. Vervoer maakt immers maar een heel klein deel uit van de totale productiekosten.

Logistiek netwerk

In de nota 'Knopen Leggen (augustus 2002)' zijn nieuwe of te intensiveren goederencentra bepaald die een goede balans kennen tussen enerzijds (potentiële) vervoerwaarde en anderzijds (potentiële) plaatswaarden. Deze knopen, aangevuld met de belangrijkste bestaande herkomst locaties (bijv. grote bedrijventerreinen en distributiecentra van grote bedrijven) van goederenvervoer, vormen de basis van het logistieke kwaliteitsnetwerk.

Criteria voor de keuzes van het netwerk zijn:

- Mogelijkheden voor het realiseren van goederenvervoersknooppunten, die met name multimodaal bereikbaar zijn, op tenminste twee vervoerswijzen aangesloten.
- Beschikbare restcapaciteit op de verschillende vervoernetwerken.
- Externe veiligheid en geluidshinder voor de omgeving (risicocontouren ten opzicht van bebouwing).
- Verkeersveiligheid.

Het verkeersnetwerk maakt onderdeel uit van het logistieke kwaliteitsnetwerk. Het gepresenteerde verkeersnetwerk (zie kaart 18 Goederenvervoernetwerk (wegen en spoor) is een bouwsteen voor het logistieke kwaliteitsnetwerk. Uitgangspunt is dat de belangrijkste economische centra, of knopen, met een goederenfunctie op een relevant schaalniveau ontsloten worden. Hier gelden dezelfde afstandsklassen als voor personenvervoer. De gestelde normen in reissnelheid zijn gelijk aan die voor personenvervoer (rekening houdend met maximaal toegestane rijsnelheden voor vrachtwagens). Het doel van het verkeersnetwerk goederenvervoer is om aan te geven op welke verbindingen het vrachtverkeer van een bepaald schaalniveau gebundeld kan worden.

Met name de Inter(Nationale) en randstedelijke verbindingen in het goederenverkeernetwerk zijn kandidaat om specifieke verkeersmaatregelen om het goederenvervoer toe te passen. In eerste instantie gaat het om die maatregelen die de betrouwbaarheid voor het goederenverkeer verhogen.

Emissie reductie

In de Leidse regio voert de provincie in samenwerking met andere partners een demonstratieproject uit van roetfilters bij bussen. Bij gunstige resultaten zal dit project ook bij vrachtwagens worden toegepast.






MONTÉ

5 Mobiliteitsmanagement

Verschillende overheids- en marktpartijen hebben elk hun eigen verantwoordelijkheid en expertise op een onderdeel van de mobiliteitsketen. Deze partijen zijn de Zuidvleugelpartners, vervoerders, gemeenten, bedrijven, maar ook de reizigers. Samen kunnen ze het succes van mobiliteitsmanagement bepalen. In het NVVP krijgen de provinciale overheden en de kaderwetgebieden de verantwoordelijkheid om mobiliteitsmanagement op het niveau van de regio te regisseren. De provincie wil met deze partijen werken aan een samenhangend beleid voor een samenhangend netwerk.

5.1 De Zuidvleugelpartners

Op het zuidvleugelniveau werken verschillende bestuurslagen samen om de bereikbaarheid in stand te houden. Een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie is het structureren van de verplaatsingsketen, vanuit een gezamenlijke visie (Deltametropool, Zuidvleugelnet). Om de zuidvleugel te realiseren, dient een verknoping van de verschillende netwerken op de relevante vervoersknooppunten (randstedelijk en regionaal) georganiseerd te worden. De provincie wil de verantwoordelijkheid nemen voor de uitwerking van zo'n samenhangende visie op het gebied van ketenmobiliteit.

Ketenmobiliteit is een verknoping van afzonderlijke ritten op verschillende schaalniveaus en/of modaliteiten tot één samenhangend geheel. De uitwisseling vindt vooral plaats op die vervoersknooppunten, die gunstig gelegen zijn in het infranetwerk. Behalve vervoersknooppunten in het algemeen zijn er ook plekken op de grens van het stedelijke- en het landelijk gebied, die bijzonder geschikt zijn als transferlocatie. Voorbeelden daarvan zijn het busstation Heinenoord en het busstation Papendrecht West. Om ketenmobiliteit tot een succes te maken is het nodig, dat transferpunten over de juiste voorzieningen beschikken die de reiziger nodig heeft om een overstap op een andere modaliteit te kunnen maken. Voor de reiziger moet het helder worden, dat er een geschikt alternatief bestaat voor zijn voorgenomen verplaatsing.
Een snelle overstap van de ene naar de andere modaliteit is de basis voor het succes. Met name het gebruik van de fiets maar ook de auto als voortransport voor het openbaar vervoer. P&R voorzieningen, fietsenstallingen en goede informatie voorziening kunnen de aantrekkelijkheid en daarmee het gebruik van het openbaar vervoer vergroten. Met name op korte afstanden, van minder dan tien kilometer.

De reiziger

De maatregelen die de provincie treft, zullen de reiziger moeten aanspreken. De reiziger moet gebruik willen maken van het alternatief. Bekend is dat reizigers niet snel geneigd zijn van vervoermiddel te veranderen. Informatie en communicatie over de alternatieven zijn dan ook van belang. Deze informatie moet goed afgestemd worden op de verschillende zakelijke en recreatieve doelgroepen, op basis van bekende gebruikersprofielen. Actuele informatie over dienstregelingen en actuele afwikkelingssituatie (real time) kan de stap naar het openbaar vervoer bevorderen. De samenwerkende partijen zullen een keuze uit de technologie en de organisatie ervan moeten maken.

De vervoerders

De reiziger heeft baat bij actuele reisinformatie. Vervoerders hebben dan ook een opgave bij het innoveren van deze dienstverlening. In-car systemen, actuele informatie over incidenten en files, wal-voertuig communicatie, actuele ov-informatie en park&ride informatie, kunnen het reizen met het openbaar vervoer vergemakkelijken.

Vervoerders spelen een cruciale rol in het ontwikkelen van deze real-time informatiesystemen en deze gratis bij haltes te plaatsen. Bij vraagafhankelijke vervoerssystemen is zelfs interactieve reisinformatie mogelijk. De provincie zal vervoerders stimuleren om deze taak ter hand te nemen en zal, samen met andere aanbestedende overheden, streven naar een landelijk dekkend systeem met gebruik van uniform toepasbare technologie. Dat doet ze onder andere door het uitvoeren van het concessiebeleid waarin een programma van eisen op hoofdlijnen garant moet staan voor het juiste product met de juiste kwaliteit.

De gemeenten

De provincie wil samen met de gemeenten komen tot een aanpak van mobiliteitsmanagement.
Parkeerbeleid, met name parkeren beprijzen, kan te grootschalig autogebruik in de stad verminderen. Hiermee wordt de reiziger weliswaar afgeschrikt,



maar biedt geen alternatief. Daarom wil de provincie, naast het stimuleren van goed openbaar vervoer en fietsverkeer, ook meer aandacht besteden aan ketenvervoer. Gratis P&R voorzieningen bij stations en halten aan de rand van de stad of agglomeratie, bieden de reiziger de mogelijkheid van de auto op het openbaar vervoer over te stappen. Dit geldt ook voor P&R voorzieningen op goed gelegen stations ten opzichte van het landelijke achterland.

De provincie wil het P&R-beleid voor de stations bij de Stedenbaan en de RijnGouweLijn introduceren. De opbrengsten van betaald parkeren kunnen op regionaal niveau worden ingezet voor alternatieven. De steden profiteren immers van de grotere bereikbaarheid. Parkeerbeleid wordt in eerste instantie als een gemeentelijke taak beschouwd. Wil het gemeentelijk beleid echter voldoende effect sorteren en niet contraproductief werken dan zal dit beleid nadrukkelijk intergemeentelijk moeten worden afgestemd cq gecoördineerd. Daar waar intergemeentelijke en regionale belangen spelen, wil de provincie een regierol op zich nemen en regionale initiatieven stimuleren. Zo wordt bij de beoordeling van bestemmingsplannen reeds in algemene zin het parkeerbeleid bij de beschouwingen betrokken. De wijze waarop de regierol verder concreet kan ingevuld, zal nog worden verkend. Naar verwachting zal deze rol nog sterk van regio tot regio verschillen. Vooralsnog wordt uitgegaan van ‘maatwerk’ per regio (bij voorbeeld in relatie tot de voorgestane ‘knoop’-ontwikkelingen).
Voordat de uitkomsten in nieuw (toets) beleid (Nota Planbeoordeling) wordt vastgelegd zal in ieder geval bestuurlijk over de inhoud en vorm van het (provinciale) parkeerbeleid met de Kaderwetgebieden en de overige regio’s in Zuid-Holland worden gesproken.
Gemeenten hebben een grote rol in het ruimtelijk beleid. Het ruimtelijk beleid is van invloed op de aard van de mobiliteit. Met het rijk is de provincie van mening, dat het ABC-locatiebeleid aan vervanging toe is. De provincie wil een nieuwe locatiebeleid voor Zuid-Holland vorm geven. Vooruitlopend hierop is in de Nota Planbeoordeling het ABC-locatiebeleid vervangen door een interim-locatiebeleid.

Onlangs heeft het provinciaal bestuur besloten dit interim beleid te vervangen door het definitievere Knopenbeleid. Hierin stelt de provincie mobiliteitseisen aan locatiekeuzen. Deze locatiekeuzen zijn omgekeerd weer van invloed op het mobiliteitsbeleid. De eisen aan locatiekeuze zijn behalve concentratie van functies ook eisen ten aanzien van een zo beperkt mogelijke parkeerruimte verbonden. De provincie wil zo de mobiliteitseisen bij locatiekeuzen verder verfijnen en concretiseren. Dit betekent dat ontwikkeling van locaties voor een aantal knopen alleen aan de orde is als aan de bereikbaarheidseisen wordt voldaan.

Specifiek geldt dit voor de volgende knopen: Leiden Oost, Hoeksche Waard, Zoetermeer Oost, Hoek van Holland, Rotterdam Noordwest en Rotterdam Parkstad. De knoop Dordrecht Amstelwijck mag zich evenwel ontwikkelen conform gemaakte afspraken vooruitlopend op de komst van het station als kantorenlocatie.

De consequenties voor het mobiliteitsbeleid komen aan bod in dit PVVP. Op beide punten wil de provincie in samenspraak met de gemeenten tot afspraken komen. Om onderlinge concurrentie te voorkomen is het van belang, dat de knopen niet allemaal tegelijk worden ontwikkeld. Er zal een fasering moeten worden opgesteld die meeloopt met de behoeftegroei. Tweede onderdeel van de beoordeling over de fasering is de aanwezigheid van voldoende infrastructuur. Een oordeel over de wenselijkheid van een faseringsvolgorde in de knoopontwikkeling van Leiden Oost en Leiden West is pas goed mogelijk op grond van de planstudie Rijn-Gouwelijn. Anderzijds is de fasering van de knoopontwikkeling ook weer van invloed op de fasering van de maatregelen op het punt van verkeer en vervoer. Hetgeen tot uiting komt in de corridorsgewijze keuze.

Het gebruik van infrastructuur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een risico voor de knoopontwikkeling. De provincie doet hier nadere studie naar langs de spoorlijnen Rotterdam-Breda en Rotterdam-Utrecht, langs de wegen A15, A16, A20 en N3 en in de nabijheid van Den Haag/Rotterdam Airport. Dat zijn: Gouda Centraal, Rotterdam Alexander, Rotterdam Centrum, Rotterdam Parkstad, Spoorzone Zwijndrecht/Dordrecht, Dordrecht Centraal, Dordrecht Leerpark, Dordrecht Amstelwijck, Rotterdam Erasmus-Brainpark en Noordrand Rotterdam. Op deze knopen is een goed beeld van de veiligheidssituatie essentieel voordat van verdere knoopontwikkeling sprake kan zijn. Inzicht is nodig in welke bron- en inrichtingsmaatregelen mogelijk zijn en welke functies wel en niet kunnen worden toegestaan.

De provincie wil bij het opstellen van de gebiedsprofielen, afspraken maken over locaties en bijbehorende parkeermaatregelen en parkeerbeleid in het algemeen.

De bedrijven

Om bereikbaar te blijven en om hun goederen af te kunnen zetten, hebben bedrijven hun eigen verantwoordelijkheid. Ze hebben hiertoe een groot instrumentarium tot hun beschikking: vervoermanagement, thuis- en telewerken, van- en carpooling, stimuleren van de modal shift in goederenvervoer en transportpreventie. Bedrijven kunnen een mix aan maatregelen ontwikkelen om het mobiliteitspatroon te veranderen. Zoals het opzetten van een programma voor vervoermanagement.

Ondersteunende mobiliteitsbureaus kunnen bedrijventerreinen benaderen om samenwerking. In de regel dienen bedrijventerreinen van enige omvang – zeker in de spits – via frequente en directe openbaar vervoerverbindingen met overstappunten moeten worden verbonden. Dit soort voorzieningen zou feitelijk tot de standaarduitrusting van de terreinen moeten behoren. Zeker op locaties waar reguliere openbaar vervoersdiensten moeilijk exploiteerbaar zijn kan het bedrijfsleven haar medeverantwoordelijkheid tonen. Via publiekprivate constructies zou bezien moeten worden of er alsnog een adequate vervoersdienst kan worden geboden. Op sommige onderdelen kan de provincie (financieel) ondersteunen, waar het gaat om de bereikbaarheid van de Zuid-Hollandse regio.

Bedrijven zullen door de provincie Zuid-Holland gewezen worden op hun medeverantwoordelijkheid voor het bereikbaarheidsprobleem die de verplaatsingen naar hun bedrijf (met name van de werknemers) veroorzaken. Vervoermanagement plannen waarmee flexibilisering van werktijden mogelijk wordt, of de introductie van collectief bedrijfsvervoer zal worden gestimuleerd.

6 Vaarwegen

De vaarwegen in Zuid-Holland worden zowel voor recreatie als voor beroepsvaart en goederenvervoer gebruikt.
Het NVVP voorspelt een forse groei van het goederenvervoer over water. De provincie wil daarom een gedifferentieerd vaarwegennet ontwikkelen waarin een kwaliteitsnet voor goederenvervoer en een vaarwegennet voor de recreatie toervaart is opgenomen. In het Goederenvervoerbeleidsplan 2002-2005 staan reeds acties om tot een kwaliteitsnetwerk voor goederenvervoer te komen.

Verder wil de provincie het net van bevaarbare wateren behouden en verder ontwikkelen tot één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatie toervaartnet. Deze beleidsvisie komt overeen met de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) 2000 van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) . Gezien het belang van één nationaal recreatie toervaartnet wordt zoveel als mogelijk het BRTN 2000 als uitgangspunt van recreatieve vaarwegbeleid genomen. De provincie hecht aan een schone binnenvaart. In de binnenvaart is winst te boeken door vermindering van het energieverbruik en emissieverlaging van scheepsmotoren. Het gaat niet alleen om nieuwe schepen; ook op de oudere schepen zijn maatregelen te treffen, zoals straalbuis of tempomaat.

6.1 Speerpunten 2002 – 2020

Op basis van de ambities die in deel A1 geformuleerd zijn, en de activiteiten die in dit hoofdstuk genoemd worden, komt de provincie Zuid-Holland tot de volgende acht speerpunten met betrekking tot vaarwegen.

Beheerstaak betrokken partijen

De provincie dient op het terrein van scheepvaartbeheer verantwoordelijk te zijn voor vaarwegen met regionaal scheepsverkeer, zowel voor recreatief verkeer als voor goederentransport. De provincie streeft ernaar om te komen tot een integrale aanpak van het bestaande beleid (zowel op het gebied van vaarwegennetwerk als het combineren van alle taken die betrekking hebben op waterwegen) door alle betrokken





partijen. In deze aanpak zal het scheepvaartbeheer helder en eenduidig geregeld moet zijn. Waar nodig zal ook de beheervraag van bepaalde vaarwegen aan de orde moeten komen, in het licht van het terugdringen van de exploitatiekosten. Het betreft vaarwegen die van grote betekenis zijn voor het recreatie toervaartnet. Voor deze problematiek is een gezamenlijke beheersvisie van alle beheerders noodzakelijk.

Het eigendom, het beheer en onderhoud van de waterwegen en bijbehorende kunstwerken kent een breed scala aan verantwoordelijke actoren: rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Voor het PVVP is het scheepvaartbeheer van belang. Dit beheer kan worden onderverdeeld in nautisch beheer (handhaven en bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer) en vaarwegbeheer ('technisch beheer' door beheerder). Het nautisch beheer is door de provincie voor de niet provinciale vaarwegen opgedragen aan betreffende waterschappen en gemeenten. Het vaarwegbeheer van andere dan provinciale vaarwegen is momenteel niet geregeld, in de zin dat daarvoor een vaarwegbeheerder is aangewezen. (Er bestaat geen vaarwegenwet.) De situatie dat waterschappen formeel met vaarwegbeheer zijn belast, is nagenoeg beëindigd. Immers, naar de gangbare opvatting is vaarwegbeheer niet meer als een primaire waterschapstaak te beschouwen. Wel komt soms nog de situatie voor dat waterschappen in medebewind en onder verantwoordelijkheid van de provincie, belast zijn met het vaarwegbeheer over bepaalde wateren. Het vaarwegbeheer over de Linge is daar een voorbeeld van. Veel wateren in Zuid-Holland die worden gebruikt voor (recreatieve) scheepvaart ontberen derhalve een formele vaarwegbeheerder.

Integrale verkenning van functies van vaarwegen in Zuid-Holland

De provinciale visie op het gebruik van het regionale vaarwegennet vraagt vanwege het integraal karakter om afstemming met alle betrokken overheid-, markt- en private partijen. De vormgeving van het kwaliteitsnet goederenvervoer en het vaarwegennet voor de recreatietoervaart vraagt om keuzes die niet altijd conflictvrij zullen zijn. Tevens dient het beleid ten behoeve van 'natte kavels', laad- en loswallen en containerterminals naar het water, verder te worden geconcretiseerd en in de ruimtelijke plannen opgenomen te worden. Zowel de nadere vaststelling van de gewenste functies als het vormgeven ervan dient gezamenlijk door de provincie, gemeenten, waterschappen, rijkswaterstaat en mogelijk private partijen te worden gedaan. Uitgangspunt voor de functiebepaling dienen trajecten tussen belangrijke herkomst en bestemmingslocaties te zijn en niet de huidige verdeling van vaarwegbeheerstaken over overheden. Afstemming met de Nota Recreatieve vaarwegenbeleid is hierbij noodzakelijk.

Doorvertaling functie van vaarwegen naar Trajectplannen

Deze functievertaling op trajectniveau dient te worden doorvertaald naar een Trajectbeheersplan Vaarwegbeleid, waarin per traject veiligheids-, doorstroming (afstemming water – weg – openbaar vervoer)- en ligplaatsenbeleid gespecificeerd zijn. In dit verband moet worden genoemd dat voor bepaalde vaarwegen, door een verminderd perspectief voor goederenvervoer, declassificatie kan worden overwogen. Deze trajecten zijn:

- Het Aarkanaal.
- De vaarverbinding tussen het Rijn-Schiekanaal te Leiden/Voorschoten en het Prins Hendrikkanaal te Katwijk, t.w. Korte Vlietkanaal, (Oude) Rijn, Additionale Kanaal, Uitwateringskanaal.
- Het Rijn-Schiekanaal vanaf Leidschendam tot Leiden.
- De Zijl en de vaargeul door de Kagerplassen.
- Bepaalde gedeelten van de Oude Rijn tussen Bodegraven en Leiden.

Vanwege het belang voor het goederenvervoer wordt voor de Schie tussen Overschie en Den Haag opwaardering overwogen.

Infrastructurele knelpunten

Mogelijke investeringen dienen primair gericht te zijn op enkele knelpunten in het provinciale vaarwe-

gennet. De belangrijkste knelpunten betreffen de Delftse Schie (de bocht in Overschie, de haakse bocht bij de Hoge Brug en de Hoge brug zelf), de bruggen in Alphen aan den Rijn waar wegverkeer en scheepvaartverkeer in toenemende mate last van elkaar ondervinden en de capaciteitsproblematiek bij de Julianasluis te Gouda. De Delftse Schie heeft in het recente verleden een forse groei in de beroepsvaart doorgemaakt. In ieder geval wordt verwacht dat deze groei zich op de korte termijn voortzet. Daarbij speelt dat de investeringen voor de 'bochtafsnijding' gedeeltelijk al gedaan zijn. Een van de twee benodigde dijklichamen is reeds aangelegd. De Julianasluis zal bij opening van de containerterminal in Alphen te maken krijgen met intensiever scheepvaartverkeer.

Monitoring van scheepvaartverkeer

Knelpunten op het terrein van verkeersdoorstroming, vervoerkundige beperkingen en veiligheid dienen voortijdig te worden onderkend. Om tijdig op onderbouwde gronden (verkeersmanagement-) maatregelen te kunnen treffen, start de provincie een verkenning op welke wijze aan de monitorfunctie op een kosteneffectieve wijze invulling gegeven kan worden. Hierbij wordt zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij landelijke registratiesystemen, zoals bijvoorbeeld van RWS/AVV.

Handhaving

Het belang van het handhaven en het bevorderen van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, neemt toe bij een toenemend intensief gebruik van vaarwegen. Met nadruk wordt gewezen op het ontwikkelen van een adequaat handhavings- en ligplaatsen beleid. De provincie start een verkenning hoe ze actief aan haar handhavingstaak als vaarwegbeheerder inhoud kan geven. Integratie met de monitorfunctie en overige inspectietaken die betrekking hebben op de waterwegen, dient hierbij expliciet betrokken te worden.



Ontwikkelingen verkeersmanagement

De provincie is in de praktijk al bezig met maatregelen voor verkeersmanagement. Enkele voorbeelden zijn: Informatie en Volgsysteem Scheepvaart (IVS) '90 Merwedekanaal, DRIPS (Dynamische Route Informatiepanelen) op de Grote Merwedesluis te Gorinchem en de Grote Sluis Vianen en het Nautisch Basisbestand Nederland (elektronisch vaarkaart met mogelijkheden voor real-time informatie).

Vanuit het besef dat betere benutting van het vaarwegennet nog veel efficiëntiewinst op kan leveren worden de volgende trajecten ter hand genomen:

- Identificatie van knelpunten in de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en vervoerkundige knelpunten. Daarnaast kunnen knelpunten op interactiepunten van vaarwegverkeer en wegverkeer dan wel openbaar vervoer worden onderscheiden. Voor dit type knelpunten dient de afstemming tussen de verschillende verkeersstromen plaats te vinden. Om dit laatste technisch mogelijk te maken wordt het huidige beleid gecontinueerd om brugbedieningen vanuit een regionale centrale te laten plaatsvinden.
- Verkenning van technische mogelijkheden voor verkeersmanagement op de vaarwegen. Om adequaat op nieuwe ontwikkelingen te kunnen inspelen, dienen nieuwe technische mogelijkheden beoordeeld te worden op hun toepasbaarheid op provinciale vaarwegen.

Personenvervoer over water

Gezien het uitgebreide netwerk aan waterwegen in Zuid-Holland liggen hier kansen voor personenvervoer. Fast Ferry en Waterbus zijn hier voorbeelden van. Er is echter nog geen sprake van een duidelijke trend van intensief personenvervoer over water. Nieuwe initiatieven van marktpartijen zullen door de provincie waar mogelijk worden ondersteund met (tijdelijke) startsubsidies. Ook zal bekeken worden hoe zij zo optimaal mogelijk in het verkeers- vervoersnetwerk kunnen worden ingepast.

7 Verkeersveiligheid

7.1 Vertrekpunt tot 2010

Ondanks de verwachte continuering van de mobiliteitsgroei tot 2010 wil de provincie de in het NVVP genoemde doelstelling realiseren. Die doelstelling houdt in dat het aantal verkeersdoden en -ziekenhuisgewonden in 2010 (vergeleken met het basisjaar 1998) in Zuid-Holland moet afnemen met respectievelijk 34% en 27%. Deze taakstelling is voor Zuid-Holland exclusief de kaderwetgebieden. De provincie zelf zet op haar eigen wegen in op de nultaakstelling met als basisjaar 1986 (gemiddelde '85,'86 en 87).

Provincie Zuid-Holland richt zich in haar aanpak op de zogenaamde 'objectieve verkeersveiligheid': reductie van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het verkeer. Als eerste eis stelt de provincie Zuid-Holland de eis dat het beleid effectief is: bijdraagt aan het bovengenoemde doel. Daarnaast moet het beleid uiteraard controleerbaar en haalbaar zijn.

Om deze doelstelling te realiseren zet de provincie een breed scala aan middelen in. Het meeste effect wordt verwacht van de verdere implementatie van de principes van Duurzaam Veilig. De hiervoor benodigde financiële middelen zijn nog niet veiliggesteld door het rijk, waardoor nog grote onzekerheid heerst over haalbaarheid van de doelstelling. Omdat verkeersveiligheid het resultaat is van verschillende elementen is een integrale aanpak voorwaarde voor succesvol beleid. Een integrale aanpak richt zich volgens de provincie op de mens, het voertuig en de weg. De sterke groei van de mobiliteit en de daarmee samenhangende files bevordert het onveilig gedrag van de mens evenredig. Hoe meer mobiliteit, hoe onveiliger gedrag verkeersdeelnemers vertonen. Voor





de provincie Zuid-Holland is dit de reden om versterkt in te zetten op gedragsbeïnvloeding als middel om verkeersonveiligheid te voorkomen.

Veel winst is te behalen, als verkeersveiligheid vroegtijdig en volwaardig in het stedenbouwkundige ontwerpproces wordt betrokken. In de Nota Planbeoordeling, onderdeel 'Voorzieningen van openbaar nut', wordt in zijn algemeenheid hiervoor reeds aandacht gevraagd. Zuid-Holland wil geen nadere regels stellen. De inrichting van lokale ruimtelijke plannen is immers het primaire domein van de lokale overheid. De relatie tussen verkeersveiligheid en ruimtelijke inrichting is in belangrijke mate ook afhankelijk van plaatselijke omstandigheden en is dus moeilijk in algemene regels te vangen. Dit ontslaat de gemeenten echter niet van de verplichting nadrukkelijk aan dit aspect aandacht te besteden.

7.2 Speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid tot 2010

Om de doelstelling in 2010 te realiseren kiest de provincie Zuid-Holland een viertal speerpunten. De concrete acties die daaruit voortkomen, zullen uitgevoerd worden.

Infrastructuur

De aanpak om het verkeer te bundelen op een beperkt aantal wegen dient te worden aangescherpt. Bij de (her)inrichting van wegen conform de princi-



pes van Duurzaam Veilig mag het belang van hulpverleningsdiensten en (toegankelijk) openbaar vervoer niet uit het oog worden verloren. Ook in het stedelijk gebied zal de doorstroomsnelheid van het openbaar vervoer in voldoende mate moeten worden gegarandeerd. Uit berekeningen blijkt dat bundeling van verkeer een kosteneffectieve strategie is. Zeker gelet op de beperkt beschikbare middelen zal primair ingezet moeten worden op de meest kosteneffectieve maatregelen. In de praktijk betekent dit, dat kruisingen en gevarenpunten als eerste aangepakt zullen worden. De aanpak van trajecten, bijvoorbeeld door aanleg van parallelwegen en middenscheidingen, scoren in de regel minder kosteneffectief. Bij het beoordelen van maatregelen zal ook duurzaamheid van de maatregelen getoetst moeten worden. Onderhoudsvrije maatregelen verdienen de voorkeur. De selectie van de wegen die voor bundeling in aanmerking komen vindt plaats tijdens de uitwerking van de strategie voor de deelgebieden in de provincie. De kaart uit Duurzaam Veilig 1(DV1) met de wegcategorisering is daarbij het vertrekpunt. Bezien moet worden in hoeverre de in Provinciale Staten vastgestelde categorisering moet worden aangepast aan de in dit PVVP weergegeven inzichten.

Versterkte inzet op gedragsbeïnvloeding

Er wordt meer op gedragsgericht beleid ingezet. Educatie, handhaving, communicatie en voorlichting vormen het voortraject van de gedragsbeïnvloeding, de handhaving het sluitstuk. Er wordt voor gezorgd dat infrastructuur, weggebruikers en voertuigen zo op elkaar zijn afgestemd dat verkeersdeelnemers geen onveilig gedrag meer zullen (kunnen of willen) vertonen. En, als er desondanks tóch een onveilige situatie ontstaat, moet ervoor worden gezorgd dat de gevolgen beperkt blijven. De aanpak zal gebiedsgericht maatwerk zijn, gericht op de meest kwetsbare doelgroepen en de doelgroepen die de grootste risico's veroorzaken. In Zuid-Holland wordt ten eerste bijzondere aandacht geschonken aan de meest kwetsbare verkeersdeelnemers en daarnaast aan de verkeersdeelnemers en situaties die de grootste risico's vormen voor de verkeersveiligheid.
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de doelgroepen.

Tabel 7. Doelgroepen verkeersveiligheid

Meest kwetsbare verkeersdeelnemers	Grootste veiligheidsrisico's
Kinderen (jonge kinderen direct en via hun ouders) Ouderen (70+) Gehandicapten Fietsers (vooral ook oudere kinderen en ouderen) Bromfietsers Motorrijders	Jongere automobilisten (18-34 jr) Rijders-onder-invloed (van alcohol, drugs en medicijnen) Hardrijders op 80km-wegen Hardrijders op verkeersaders binnen de bebouwde kom Zwaar verkeer en bestelvoertuigen

De aandacht wordt gericht op:

- Scholen (permanente verkeerseducatie, schoolroutes).
- Taxi's en openbaar vervoer (verbetering van de veiligheid en zorgen dat het openbaar vervoer niet onnodig hinder ondervindt van maatregelen in het kader Duurzaam Veilig (bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen).
- Rijschoolhouders (permanente verkeerseducatie, met name gericht op bromfietsers, jonge automobilisten en bijzondere groepen automobilisten).

Van wegbeheer naar verkeersbeheer

In de tweede fase van Duurzaam Veilig ligt de initiërende en coördinerende taak bij de regionale overheden (decentralisatie). Om de onderlinge afstemming van maatregelen te bevorderen wordt het taakveld van de wegbeheerder verbreed naar die van verkeersbeheerder. De wegbeheerder krijgt dus meer verantwoordelijkheden: Meer expliciete aandacht voor de



functionaliteit en het gebruik van wegen in netwerkverband.

- Meer samenwerking met andere partijen dan alleen wegbeheerders; het gaat daarbij om partijen als stedenbouwkundige, openbaar vervoer bedrijven, handhavers, onderwijsinstellingen, voorlichters, e.d.
- Naast infrastructurele ook andere maatregelen treffen (bijv. het plaatsen van flitspalen als politietoezicht nodig is, het opzetten van educatieactiviteiten als daar aanleiding toe bestaat).

De effecten voor aangrenzende beheersgebieden moeten nader worden bezien.
In de regionale beheersplannen wordt die taakverbreding uitgewerkt.
Verkeersveiligheid, als onderdeel van de zogenaamde integraliteitstoets, speelt dan ook een belangrijke rol bij de toekenning van GDU-subsidie.

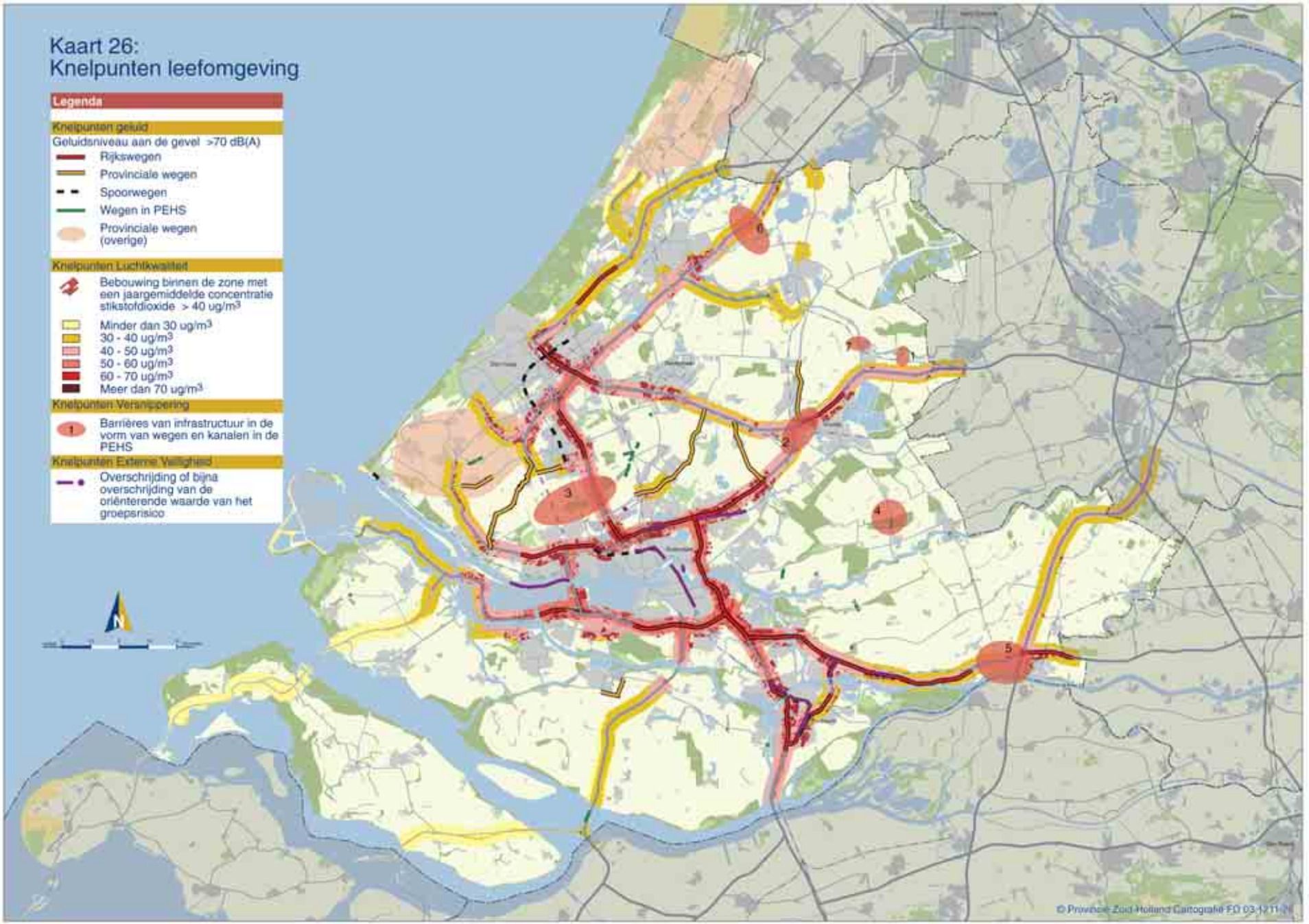
De doorstroming van openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van infrastructuur. Drempels, 30 kilometer zones, etc. ten behoeve van de verkeersveiligheid, kan een snelle doorstroming van openbaar vervoer belemmeren. Per geval zal moeten worden bezien waar het beste het primaat kan liggen. Goede communicatie tussen de partijen is noodzakelijk en kan vele conflicten voorkomen.

Gebiedsgericht

Er wordt toegezien op een consequente toepassing van de CROW-richtlijnen. De vanuit een Duurzaam Veilig perspectief ontwikkelde wensbeelden voor categorisering worden vergeleken met de wensen van overige beleidsterreinen (structuurplannen, verkeers-milieukaarten, bereikbaarheidsprofielen).

Om te zorgen dat de decentralisatie een integrale aanpak niet belemmert en evenmin tot versnippering leidt, is in het NVVP per regio een regievoerder aangewezen. In Zuid-Holland zijn dat: de Stadsregio Rotterdam (voor de Rotterdamse regio), het Stadsgewest Haaglanden (voor de Haagse regio) en de provincie Zuid-Holland voor het resterende deel van de regio.

Kaart 26:
Knelpunten leefomgeving



8 Leefbaarheid

In deel A1 in paragraaf 5.2 is het onderwerp leefbaarheid aangemerkt als een randvoorwaarde voor het verkeers- en vervoersbeleid. In dit kader is een knelpunt gedefinieerd als een locatie langs een weg waar één of meer kwaliteitsnormen langdurig worden overschreden. Het gaat dan om normen voor de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting, externe veiligheid of versnippering van natuur.
Bij luchtkwaliteit en geluid hebben deze normen betrekking op concentraties en niveaus in de buitenlucht. Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die groepen op een bepaalde locatie lopen. En bij natuur gaat het om de mate van de versnippering van de provinciale ecologisch hoofdstructuur.

8.1 Leefbaarheidsproblemen in de provincie Zuid-Holland

Om de natuur en de mens te beschermen zijn voor diverse omgevingsaspecten normen opgesteld. In de provincie Zuid-Holland worden op dit moment op diverse plaatsen de normen overschreden. De gevolgen zijn uiteenlopend; van klachten van mensen aan de luchtwegen tot het verdwijnen van zeldzame planten en dieren. De grootste knelpunten langs het totale wegennet in Zuid-Holland zijn allemaal langs het rijkswegennet gelegen (zie kaart 26 Knelpunten leefomgeving).
Ook langs vaarwegen zijn overschrijdingen van normen gemeten. De risiconorm externe veiligheid wordt nu rond de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg overschreden. Hier wordt ook de norm voor de luchtkwaliteit overschreden. Langs spoorwegen doen zich vooral overschrijdingen van de risiconorm externe veiligheid voor; in Zwijndrecht, Dordrecht, Gouda, Rotterdam noord en Rotterdam centraal station.
Voor 2010 wordt verwacht dat deze overschrijdingen zullen toenemen; niet zozeer als gevolg van de toename in het transport van gevaarlijke stoffen, maar door ruimtelijke ontwikkelingen rond infrastructuur.

8.2 De belangrijkste milieuknelpunten langs provinciale infrastructuur

Vanuit de invalshoek van de provincie als infrastructuurbeheerder, zijn de belangrijkste knelpunten langs de eigen infrastructuur geïnventariseerd. Deze



Tabel 8. De belangrijkste milieuknelpunten langs het wegennet van Zuid-Holland

Infrastructuur	Externe Veiligheid	Geluid	Lucht-kwaliteit	Natuur
A13 Overschie*	•	•	•	
A16 Zwijndrecht/ Dordrecht		•	•	
A12 Voorburg/Den Haag	•	•	•	
A16 Brienenoord trace	•		•	
A13 Delft	•	•	•	
A15/A16 Ridderkerk			•	
A15 Hoogvliet		•	•	
N3 Dordrecht	•			
A13, de Schie, A4				•
A12/A20, spoor Gouda				•

• = locatie behoort tot de tien grootste knelpunten betreffende milieu-aspecten.
Externe veiligheid: huidige overschrijding norm groepsrisico.
Geluid: aantal woningen >70 dB(A) in 2000 (totaal geschat 300).
Luchtkwaliteit: aantal woningen boven de NO2-norm in 2010 (totaal geschat 95.000 woningen),
Natuur: overschrijding van norm voor versnippering van leefgebied.
* Zonder het effect van de ingevoerde snelheidsbeperking (nog onvoldoende bekend).

knelpunten behoren geen van alle tot de meest ernstige van Zuid-Holland, maar de provincie heeft wel de verantwoordelijkheid om deze op te lossen.

- Voor geluidsoverlast gaat het om woningen waar de norm sterk wordt overschreden, en bepaald is dat ze moeten worden gesaneerd.
- Voor luchtkwaliteit moet deze berekening nog worden gemaakt. In de tabel staan wegen die langs bebouwing lopen; de concentraties variëren in 2000 tussen 1-1,5 maal de jaarnorm. Alleen bij Ridderkerk worden concentraties tot bijna tweemaal de norm verwacht. Daarnaast doen zich overal waar provinciale wegen rijkswegen kruisen normoverschrijdingen voor. De verwachte toename in verkeersintensiteit compenseert het schoner worden van vervoermiddelen. Zodoende wordt verwacht dat het beeld qua overschrijdingen tot 2010 ongeveer gelijk blijft.
- Voor externe veiligheid wordt ingeschat dat zich langs provinciale wegen nu en in de toekomst slechts op enkele locaties marginale normoverschrijdingen voordoen. Locaties worden dan ook niet genoemd.
- De locaties waar de natuur is versnipperd zijn andere dan waar mensen worden blootgesteld aan teveel luchtverontreiniging en geluidhinder. Daarom worden deze apart benoemd. Door toename in de hoeveelheid en breedte van de infrastructuur zal, zonder mitigerend beleid ter verzachting hiervan, het aantal knelpunten toenemen.

Tabel 9. Knelpunt geluid, luchtkwaliteit

Knelpunt	Geluid	Luchtkwaliteit
N213 Maasdijk – Naaldwijk	71	X
N223 de Lier	24	X
N208	52	
N466	42	
N211 Wateringen, Poeldijkseweg	8	X
N915 Ridderkerk – Alblasserdam		X
N492 Rhoon		X
N493 Spijkenisse		X
N209 Bleiswijk/Bergschenhoek		X
N464	26	
N470 Delft		X
N473 Delfgauw – Pijnacker		X
N217 Zevenhuizen		X

8.3 Oplossingsrichtingen

Locatiespecifieke maatregelen

De betreffende wegbeheerder moet locatiespecifieke maatregelen nemen in het kader van het Besluit Luchtkwaliteit, de Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid (MIG) en de (binnenkort te verschijnen) AmvB Externe Veiligheid of het Provinciale Ontsnipperingsplan. In eerste instantie is de gemeente verantwoordelijk voor het treffen van de maatregelen. In het kader van bijv. het Besluit Luchtkwaliteit moeten de gemeenten Plannen van Aanpak maken om de normoverschrijdingen teniet te doen. Zulke locale maatregelen zijn bijvoorbeeld het verlagen van de rijsnelheid of het aanbrengen van geluidsschermen. De gemeenten zijn voor het nemen van deze maatregelen afhankelijk van de medewerking van wegbeheerders als het rijk en de provincie. Deze overheden zijn naast wegbeheerders van andere wegen ook het bevoegd gezag voor de industrie en bovendien voor een groot deel verantwoordelijk voor de achtergrondconcentratie langs de betreffende infrastructuur.

Behalve het terugbrengen van de milieubelasting door de 'onder haar vallende' bedrijven en wegen, heeft de provincie tot taak om bij gemeenten aandacht te vragen voor de omgevingsproblemen en om beleidsontwikkeling over de oplossing van die problemen bij gemeenten te stimuleren.
Voor het oplossen van omgevings- en duurzaamheidsproblemen is integratie met economisch, verkeers- en ruimtelijk beleid van verschillende lagen van de overheid noodzakelijk; de procesbenadering uit het Beleidsplan Milieu & Water.

Tabel 10. Knelpunten natuurversnippering (water- en weginfrastructuur)

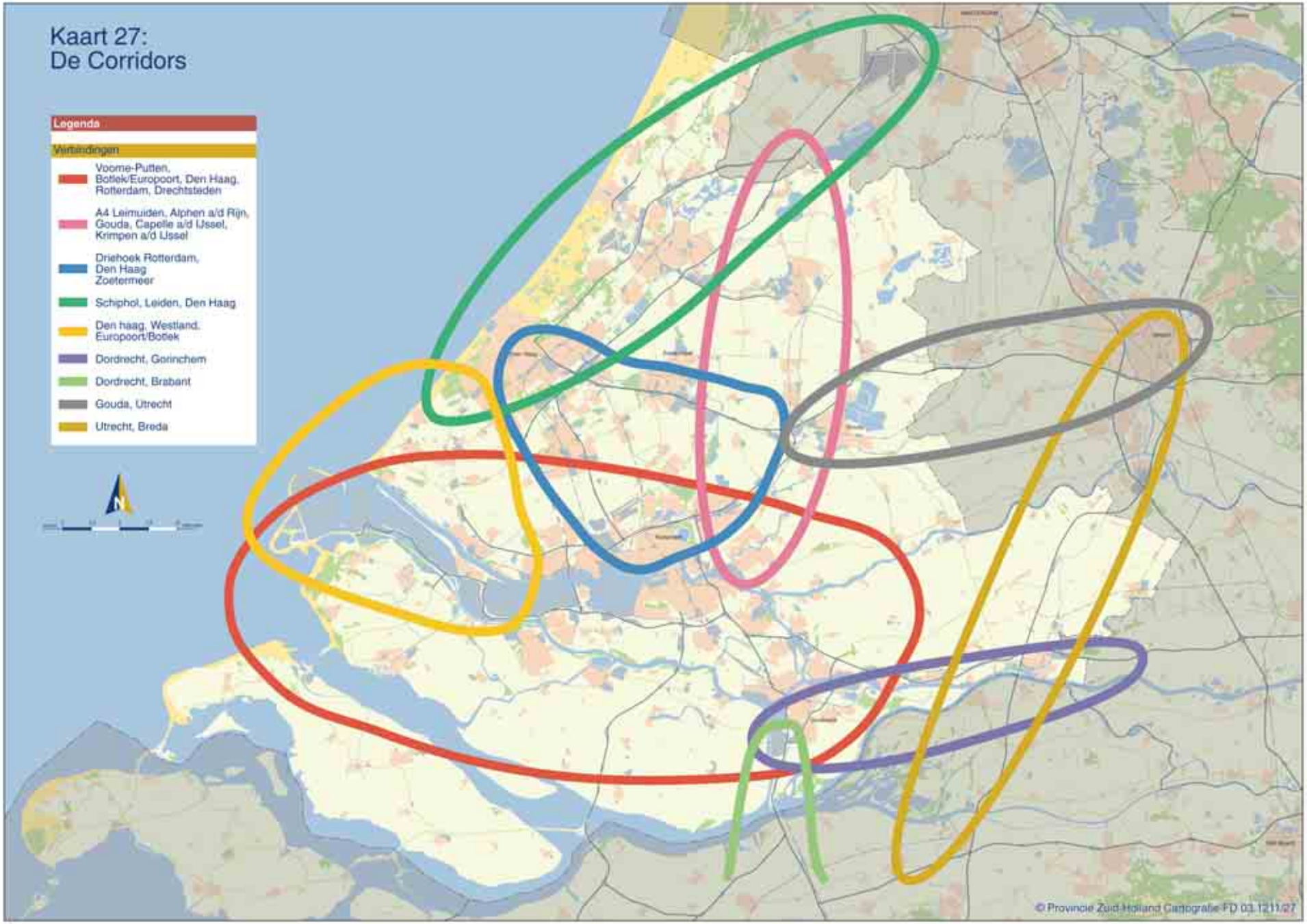
Oude Rijn	Ecologische verbinding nr. 20 met spoor en nieuw aangelegde weg (N11)
Schie	Ecologische verbinding tussen Midden-Delfland en het tussengebied, ook gehinderd door A13, A4 en 2x spoor
N458	Ecologische verbinding nr. 21 kruising met Oude Rijn, spoor en A12
N207	Ecologische verbinding nr. 23 tussen het gebied ten noorden van Gouda met de Zuidplaspolder, met de A12 en het spoor (meerdere kruisingen)
N207	Ecologische verbinding Kruising Reevliet



Integratie met economisch, verkeers- en ruimtelijk beleid (oplossingsrichtingen via verschillende sporen).

Door de infrastructuur voor verkeer, het verkeersvolume en de uitstoot van het verkeer tot het noodzakelijke te beperken, worden de schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en natuur maximaal ingeperkt. Dit betekent dat bij het ordenen van de ruimte 'nabijheid' prioriteit moet krijgen.
Via die Ruimtelijke Ordening moeten op wijkniveau voorzieningen als scholen, ziekenhuizen, bibliotheken en winkels op korte afstand van woonbebouwing worden gepland. Zo worden problemen met de omgevingskwaliteit voorkómen: er wordt geen natuurgebied doorsneden. Door minimalisatie van verkeer worden emissies qua geluid en luchtverontreiniging beperkt. Bovendien wordt ook de bereikbaarheid van deze voorzieningen gewaarborgd.

In zones langs drukke (vaar)wegen waar de grenswaarden voor de luchtkwaliteit en externe veiligheid nu en in de toekomst veelvuldig worden overschreden, is het realiseren van bestemmingen van frequent verkeer zoals scholen en ziekenhuizen eenvoudigweg niet meer verantwoord. Dit betekent dat ruimtelijke plannen al in een vroegtijdig stadium op de aanwezigheid van deze zones gescreend moeten worden, waarna bestemmingen prudent kunnen worden gepland (effectgericht beleid).
Vooral het dieselvervoer over weg en water kan nog een stuk schoner worden (brongericht beleid). Wij kunnen dit als provincie middels demonstratieprojecten bevorderen (waarna later opschaling plaats kan vinden).
Bij het openbaar vervoer en goederenvervoer over water/rail verdient koppeling van modaliteiten de aandacht (ketenbeheer) om deze vormen van vervoer tot een volwaardig (schoner) alternatief voor het wegverkeer te ontwikkelen.


Kaart 27:
De Corridors
Legenda
Verbindingen
Voorne-Putten, Botlek/Europoort, Den Haag, Rotterdam, Drechtsteden
A4 Leimuiden, Alphen a/d Rijn, Gouda, Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel
Driehoek Rotterdam, Den Haag Zoetermeer
Schiphol, Leiden, Den Haag
Den haag, Westland, Europoort/Botlek
Dordrecht, Gorinchem
Dordrecht, Brabant
Gouda, Utrecht
Utrecht, Breda
© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 03.1211/27

9 Corridors

In dit hoofdstuk komen de corridors die in A1 kort zijn getypeerd, uitgebreider aan de orde. Per corridor wordt aangegeven welke verbeteringen mogelijk zijn voor de verschillende modaliteiten afzonderlijk en in combinatie met elkaar of in relatie tot elkaar. Verder wordt, indien van toepassing, aangegeven in hoeverre de knelpunten naar verwachting worden opgelost of tenminste substantieel worden verbeterd. Voor de goede orde volgt hier nogmaals het overzicht van de acht corridors.

Corridor 1: Voorne-Putten, Botlek/Europoort, Den Haag, Rotterdam, Drechtsteden

Uit modelberekeningen blijkt dat in 2010 in deze corridor er aanzienlijke vertragingen op het wegennet zijn. De vertragingen scoren vooral op de omvang. De vele aansluitingen en daaruit volgende weefbewegingen zijn een belangrijke oorzaak van de afwikkelingsproblemen. Er is een forse toename berekend van de verkeersbewegingen in 2010 in het westelijk deel van de corridor. Een andere belangrijke oorzaak hiervan is de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Rotterdamse haven. De bereikbaarheid van het havengebied staat dan onder hoge druk, evenals de bereikbaarheid van Voorne Putten via de Beneluxtunnel en vernieuwde A15.

Bovendien is deze ontsluiting kwetsbaar vanwege de eenzijdige afhankelijkheid van de A15 voor verstoringen. De Groene Kruisweg (N218) kent relatief veel letselongevallen per km weglengte (als gevolg van overbelasting).

Openbaar vervoer

Verbetering van openbaar vervoer is slechts beperkt mogelijk. De havenspoorlijn verbeteren heeft weinig zin omdat herkomstplaatsen en bestemmingen te ver

Tabel 11. Corridors (kaart 27)

	Onderlinge verbinding deelgebieden	Centraal vraagstuk	primaire vervoerdrager voor de corridor
1	Voorne-Putten, Botlek/Europoort, Den Haag, Rotterdam, Drechtsteden	Rivierkruisingen Van Brienenoordbrug, Botlektunnel en Beneluxcoridor bedreigen concurrentiepositie economische kerngebieden	Oostelijke gedeelte: openbaar vervoerTen westen van Spijkenisse: auto
2	A4 Leimuiden, Alphen a/d Rijn, Gouda, Capelle- en Krimpen a/d Ijssel	Gebrekkige doorstroming en veiligheidsproblemen. Tevens behoefte aan 'back up' voor A4 en A20.	Landelijk gebied: auto Langs RijnGouwelijn en NS rails: openbaar vervoer
3	Driehoek Rotterdam, Den Haag, Zoetermeer	Dilemma leefbaarheid – doorstroming N470, N209. Afwikkeling A13 en A12	Openbaar vervoer en fiets
4	Schiphol, Leiden, Den Haag	Robuustheid van de bereikbaarheid in deze corridor, kwetsbaarheid door centrale positie van de A4, slechte kwaliteit oost-westverbindingen Leidse regio/Duin- en Bollenstreek	Openbaar vervoer
5	Den Haag, Westland, Europoort/Botlek	N222 – Oranje/Blankenburgtunnel (zie ook onder 1), verkeersveiligheid	Auto, met uitzondering van de relaties met Den Haag Centrum en Rotterdam Centrum
6	Dordrecht, Gorichem	Afwikkeling A15. Kwetsbaarheid van het verkeerssysteem door afhankelijkheid van de A15	Auto
7	Dordrecht, Brabant	Moerdijkbruggen, zowel voor weg als spoorvervoer	-
8	Gouda, Utrecht	Gouwe Aquaduct, capaciteit en de geschiktheid van de NS rails	-

van deze lijn afliggen en het uitgesloten is woningen en bedrijven met veel arbeidsplaatsen nabij de lijn te realiseren. Verdere uitbouw van het metronet is evenmin mogelijk. Om het net rendabel te maken is een groot aantal nieuwe woningen nodig (in hogere dichtheden dan op Voorne Putten gebruikelijk is). Snelmetro's ('intercitymetro's') zouden wellicht een oplossing kunnen bieden.

Aan de oostkant van de corridor lijken meer mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer, zoals de Ridderkerklijn (inclusief transferium) met doorkoppeling naar de Drechtsteden (opdat deze lijn geen onrendabel eindpuntvervoer kent), verbeteringen richting Gorinchem (trein: Merwede-Lingelijn) en op langere termijn de oosttangent als onderdeel van het tramplusnet of als metro (Zuidplein-Parkstad-Krimpen-Capelle).

In de corridor Rotterdam – Drechtsteden vervult het water ook voor personenvervoer een verkeersfunctie: de Fast Ferry Rotterdam – Dordrecht en de Waterbus tussen de Drechtsteden. Na evaluatie zijn nieuwe contracten aangegaan met de vervoerders. De Waterbus heeft een nieuw contract voor acht jaar; de Fast Ferry een contract voor twee jaar. Ook voor de langere termijn wordt continuering van deze nieuwe vorm van openbaar vervoer nagestreefd.

Auto

Investering in openbaar vervoer alleen zal de capaciteitsproblematiek op het wegennet niet oplossen. Derhalve is capaciteitsvergroting op het wegennet zelf nodig. Voor de westzijde van de corridor wordt daarbij gedacht aan een extra tunnel ten westen van de Beneluxtunnel. Met name bij een geboorde tunnel zijn daarvoor diverse tracés mogelijk. Een nieuwe verbinding leidt tot een afname van de verkeersdrukte op de A15, de knelpunten Botlektunnel en Beneluxtunnel.

Hier tegenover staat een toename van verkeer op de A20 en in het Westland waarvoor ook maatregelen genomen moeten worden. Een dergelijke tunnel heeft ruimtelijk consequenties, zoals een impuls aan de integratie van het Westland en het havengebied.

Tevens zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor Voorne Putten, mits ook aan verbeteringen van het openbaar vervoer wordt gewerkt. Een alternatief voor een nieuwe tunnel kan mogelijk gevonden worden in capaciteitsvergroting op het onderliggende wegennet bijvoorbeeld de route N57/N218/Hartelbrug/Botlekbrug. Dit zal nader bestudeerd moeten worden. Hierbij speelt mee dat er op korte termijn een aantal maatregelen getroffen gaat worden voor een betere en veiligere doorstroming op de N57. In dit kader zal ook onderzocht worden of het mogelijk is op de Harmsen- en op de Brielsebrug meer rijstroken aan te brengen. Ook worden ontwerpen gemaakt voor een ongelijkvloerse kruising of een rotonde voor de kruising N57/Groene Kruisweg.

Oeververbindingen zoals een wegverbinding (brug/tunnel) van Ridderster naar de Krimpenerwaard zullen tot een grote verstedelijkingsdruk op de Krimpenerwaard leiden. Wel is denkbaar de capaciteit van de van Brienenoordcorridor te vergroten door een inrichting van de A16 die is gebaseerd op een lagere ontwerpsnelheid (bijvoorbeeld 80 km/uur). Dit leidt tot een verkeersafwikkeling met minder verstoringen en dus een hogere afwikkelingscapaciteit (handhaving is vereiste). Tevens kan wellicht door smallere rijstroken een extra rijstrook worden gerealiseerd. Nader onderzoek moet uitwijzen of de daarmee gecreëerde ruimte (in combinatie met andere maatregelen!) voldoende is om de gewenste trajectsnelheden te kunnen bieden op de randstedelijke en regionale verbindingen.

Openbaar vervoer en weg

In deze corridor liggen kansen op het gebied van de afstemming van de vervoersnetwerken voor de auto en openbaar vervoer. Zo kunnen zowel aan de A15 (bijvoorbeeld bij Sliedrecht-Baanhoek, een nieuwe halte aan de Merwede-Lingelijn) als aan de A16 (bijvoorbeeld bij de nieuwe halte Zwijndrecht Pietermanpoort) nieuwe transferpunten ontwikkeld worden als overstappunt tussen het hoofdwegennet en het openbaar vervoer. Ook in de omgeving van het station Dordrecht-Amstelwijck zou een overstapfaciliteit van en naar de A16/N3 ontwikkeld kunnen worden.

Leefbaarheid en milieu

Deze corridor kent een aantal milieuknelpunten. Langs de A13/A20 ter hoogte van Overschie worden de grenswaarden voor luchtverontreiniging, externe veiligheid en geluid overschreden. Deze problemen vereisen een complexe oplossing, waarbij verplaat-

sing van verkeersstromen belangrijk is. Downgrading van de wegen tot 80km wegen (HWN- of OWN+) kan bijdragen aan vermindering van de milieuproblematiek. Ditzelfde geldt voor het geheel of gedeeltelijk weren van vrachtverkeer. Dit is echter alleen mogelijk als (ook voor de transporteurs) acceptabele alternatieven worden geboden. Langs de A16 bij Zwijndrecht/Dordrecht en de A15 bij Hoogvliet worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid overschreden.

Het realiseren van een goederenspoorlijn naar België kan belangrijke voordelen hebben voor de verbetering van de leefbaarheid en het milieu in Zwijndrecht en Dordrecht. De effectiviteit van deze oplossing in verhouding tot de enorme kosten van zo'n project zal nog aangetoond moeten worden. Wellicht zijn ook mogelijkheden te vinden meer transport over water te stimuleren.

Corridor 2: A4 Leimuiden, Alphen a/d Rijn, Gouda, Rotterdam-Oost

Modelberekeningen laten geen grote problemen zien met betrekking tot de gewenste trajectsnelheden, behalve tussen Rotterdam en Utrecht. Dit is het gevolg van de overbelasting van de A20.

Openbaar vervoer

Aanleg van de Rijn Gouwe Lijn (sneltram tussen Gouda, Alphen, Leiden en de Kust) moet een belangrijk deel van de regionale mobiliteitsdruk vooral in oost-west richting afvangen. Betere benutting van de bestaande spoorlijnen Den Haag/Rotterdam – Gouda kan de druk opvangen voor het zuidelijk deel van de corridor.

Uitbreiding van de capaciteit van de spoorlijnen (4-sporigheid) lijkt op termijn niet te vermijden te zijn. Essentieel voor de verkeersdruk in de corridor zijn de nog niet uitgewerkte verstedelijkingsplannen voor de Driehoek Rotterdam Zoetermeer Gouda. Tijdige en hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting van deze nieuwe verstedelijking is noodzakelijk om de verkeersdruk in de omgeving niet al te zeer te laten oplopen. Mogelijke oplossingen zijn de nieuwe spoorhalten en/of doorkoppeling van de Rijn Gouwelijn met de naar vier sporen uitgebreide spoorlijn Rotterdam – Gouda en de Franciscusboog naar het Rotterdamse metronet. Nadere studie gekoppeld aan de in ontwikkeling zijnde interregionale Structuurvisie (ISV) voor de Driehoek zal hierover uitsluitsel moeten geven.

Auto

Voor het oplossen van knelpunten in de autoverkeersafwikkeling is de strategie gericht op het kiezen van trajecten die een hoge afwikkelingskwaliteit bieden voor regionaal verkeer. Dus trajecten met een lage (veilige) ontwerpsnelheid en goede inpassing. Het gaat daarbij om de volgende projecten:

- Aanleg van de A13/16. Bij de aanleg is bijzondere aandacht vereist voor een goede milieu- en landschappelijke inpassing in het stedelijk gebied en het recreatiegebied Lage Bergse Bos.
- Een korte verbinding tussen de A12 en de A20 ten westen van Gouda (Moordrechtboog). Indien een directe verbinding tussen A12 en A20 niet haalbaar is kan als alternatief de N4576 worden opgewaardeerd. Daarmee wordt de N219 tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk (na aanleg van de omleiding) ontlast.
- De aanleg van een directe verbinding tussen de oude rijkswegbrug over de Gouwe met de A12. Het verkeer Den Haag – Gouda hoeft dan geen gebruik meer te maken van het aquaduct. Lastige weefproblemen met verkeer van en naar Rotterdam worden dan vermeden. Dit leidt tot een hogere verkeersveiligheid en een betere doorstroming.



- N11 tussen Bodegraven en Alphen a/d Rijn als een aantrekkelijke route vormgeven en de aansluiting N11/A12 compleet maken. Zodat een goede alternatieve route met een aanvaardbare omrijfactor ontstaat voor de N207 Gouda- Alphen over de A12 en N11. De N207 Gouda – Alphen a/d Rijn kan dan verkeersveilig ingericht worden. Gouda zuid krijgt een aansluiting op de A12 via Moordrechtboog.
- Bij Alphen a/d Rijn wordt de N207 opgewaardeerd langs het Aarkanaal, waarbij maatregelen genomen worden om de weg veilig in te richten. Over het hele traject tussen Alphen en Leimuiden zullen op korte termijn busstroken komen. Vanwege het restrictief Groene Hart beleid wordt een substantiële uitbreiding van de capaciteit terughoudend benaderd: eerder wordt gedacht aan de inzet van specifieke doelgroepstroken voor vrachtverkeer of de aanleg van een wisselstrook. Nadere studie is vereist.
- Aanleg van de zuidwestelijke randweg Gouda moet leiden tot een oplossing van de verkeers/leefbaarheidsproblematiek aan de zuidkant van Gouda en tot een betere ontsluiting van de Krimpenerwaard. Aanleg van de omleiding rond Zevenhuizen moet verbetering brengen voor de verkeers(leefbaarheids)situatie aldaar.
- In samenhang met keuzes, die nog gemaakt moeten worden over verstedelijking in de Driehoek, de Rijn Gouwelijn en een verbetering van de dienstverlening op het spoorwegen, zal onderzoek moeten worden gedaan naar de mogelijkheden en de meerwaarde om de capaciteit op de A20 tussen Gouda en Nieuwerkerk te verruimen. Verruiming via ontvlechtingmogelijkheden; introductie van doorstroombanen in combinatie met parallelbanen. In relatie tot de nieuwe ontwikkelingen in de Driehoek kan ook gedacht worden aan het realiseren van een transferpunt ter hoogte van de kruisingen met de A12/A20.



Corridor 3: Rotterdam, Den Haag, Zoetermeer

Openbaar vervoer

Op de korte termijn, nadat de HSL-Zuid is opengesteld, bestaan er goede mogelijkheden voor meer stadsgewestelijk vervoer op de 'oude' lijn (Stedenbaan). Na realisering van de vier-sporen (inclusief spoortunnel Delft ten behoeve van een betere inpassing) op het traject Rijswijk – Rotterdam ontstaat er wellicht ruimte dit vervoer verder te intensiveren. Mocht dit ontoereikend zijn dan is het denkbaar de tramlijnen 1 van de Rotterdamse en Haagse regio te koppelen via een parallel aan de A4 lopend tracé.

Naast de verschillende verbeteringen in het stadsgewest (Agglonet Den Haag, Tramplus Rotterdam, uitbreiding metro en streekbus) zal het openbaar vervoer hier vooral worden verbeterd door de introductie van RandstadRail en verbetering van de busverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam (ZoRo-bus). De ontwikkeling van Zoetermeer en de tot 2010 in aanbouw zijnde VINEX-wijken in het Tussengebied vereisen, dat de ZoRo-bus wordt vervangen door een light-railverbinding als onderdeel van RandstadRail (ZoRo).
Verdere verbetering van het openbaar vervoer kan tot stand worden gebracht door de aanleg van een (snel)tramverbinding Zoetermeer-Pijnacker-Delft-Wateringen-Kijkduin (de Zuidtangent, als onderdeel van het Haagse Agglonet). De realisatie van dit project is nog niet nabij. Introductie van een vrije busbaan op het traject Zoetermeer-Pijnacker-Delft kan als voorloper dienen en voorzien in de verbetering van de bereikbaarheid van de knoop Delft TU/TNO met het openbaar vervoer.

Auto

- Voor de wegenprojecten wordt ingezet op het downgraden van de A13 met als doel capaciteitsvergroting.
- *Aanleg van de N470 heeft de hoogste prioriteit. Voor de langere termijn wordt het verder opwaarderen van de N470 en N470-Zuid niet uitgesloten. Deze opwaardering van de N470 moet bezien worden in relatie tot de toenemende verkeersdruk op de A12, A13 en A20 en komt eerst pas aan de orde als blijkt, dat de introductie van RandstadRail en ZoRo ontoereikend is.*
- De N470 en N470-Zuid bieden de kortste verbindingen tussen Rotterdam – Zoetermeer en Zoetermeer – Delft. Opwaarderen van de N470 is, met uitzondering van de aansluiting bij de A12, relatief eenvoudig uit te voeren in vergelijking met een capaciteitsverruiming van de N209. In dit kader zal bezien worden of de N470 ter hoogte van de A12 met de N209 gekoppeld kan worden aan het doortrekken en opwaarderen van nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijfsterrein Hoefweg Zuid ten zuiden van de A12.
- In combinatie met de aanleg van de A13/A16 biedt een opgewaardeerde N470 tussen Pijnacker en Rotterdam noord een goed alternatief voor de overbelaste A13. De A13/16 maakt het ook mogelijk de A13 te Overschie te downgraden en vorm te geven als een regionale weg.
- Ook opwaardering van de N470 Zoetermeer – Delft moet bezien worden in relatie tot een toenemende verkeersdruk op A12 en A13.
- Voor ontlasting van de A12 is RandstadRail belangrijk. Hiermee kunnen veel bestemmingen in Den Haag rechtstreeks vanuit Zoetermeer worden bereikt. Snelle uitvoering van de overeengekomen benuttingsmaatregelen op de A12,waaronder introductie van een spitsstrook, biedt een verbeterde verkeersafwikkeling. Verkeer vanaf de A12 richting Den Haag zal via de Noordelijke Randweg zoveel als mogelijk over Den Haag moeten worden verspreid. Verdere uitbreiding van de capaciteit zal in nauwe relatie tot de nieuwe stedelijke ontwikkelingen van de Driehoek moeten worden beoordeeld.
- De bereikbaarheid van de Haagse binnenstad verdient verbetering. Het realiseren van het Trekvliettracé (vanaf A13/knooppunt Ypenburg) biedt daartoe een mogelijkheid.

Auto en openbaar vervoer

Ook in deze corridor zijn kansen aanwezig voor de ontwikkeling van overstapvoorzieningen tussen het hoofdwegennet en het openbaar vervoer. Een geschikte locatie is de nieuwe spoorhalte bij Ypenburg/Leidschenveen, met overstapmogelijkheden op de tramlijn 19 richting Leidschendam, Rijswijk en ook Delft.

Corridor 4: Schiphol, Leiden, Den Haag

Verbetering van het openbaar vervoer in het gebied heeft een hoge prioriteit. In tegenstelling tot de noord-zuid structuur is de kwaliteit van de oost-west structuur in het gebied zeer matig. Dit geldt zowel in het zuidelijk deel bij Leiden als in de noordelijke Duin- en Bollenstreek, zowel per openbaar vervoer als via de weg.

Openbaar vervoer – RijnGouweLijn

De aanleg van de light-railverbinding RijnGouweLijn zal zorgen voor een belangrijke kwaliteitssprong in het openbaar vervoer in de oost-west as van de regio. Daarmee wordt niet alleen een vervoersvraagstuk opgelost, maar worden ook nieuwe kansen geboden voor andere regionale doelstellingen, vooral op het gebied van ruimtelijke ordening. De RijnGouweLijn wordt dan ook ontwikkeld als drager voor geconcen-



treerde ruimtelijk economische ontwikkelingen rond de halteplaatsen. Uitgangspunt daarbij is dat de RijnGouweLijn vanaf het station Leiden Lammenschans centraal door de Leidse Binnenstad loopt en via het bestaande Transferium 't Schouw aan de A44 verder richting kustgemeenten Katwijk en Noordwijk. Voor het deel vanaf het Transferium 't Schouw zijn diverse tracés momenteel onderwerp van studie in een tracénota-mer. Als de HSL-Zuid gaat rijden ontstaat er ruimte in de dienstregeling op de 'oude lijn' en komen er mogelijkheden om meer regionaal vervoer op het huidige spoor te laten rijden (het Stedenbaanconcept als onderdeel van het Zuidvleugelnet – zie paragraaf 1.2). In dit verband wordt de opening van een nieuwe halte bij Sassenheim voorgestaan. Ook ontstaan er wellicht mogelijkheden het station bij Lisse permanent in de dienstregeling op te nemen. Doortrekking van de Zuidtangent (Haarlem-Schiphol-Amsterdam) vanuit Nieuw Vennep naar Hillegom/Lisse en Voorhout en de 'oude lijn' is op de lange termijn verder het overwegen waard.

Auto

Het oost-west autoverkeer tussen de A4 en het zuidelijk deel van de Duin- en Bollenstreek maakt thans gebruik van de overbelaste route N206 door Leiden (Churchilllaan / dr. Lelylaan). De intensiteit is dusdanig hoog dat op deze routes ernstige doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen optreden.

Verder is er langs de gehele route sprake van een leefbaarheidprobleem (geluidshinder, moeilijke oversteekbaarheid). Veel verkeer zoekt een andere (sluip)route door Leiden, Oegstgeest of Voorschoten, met alle doorstroming- en leefbaarheidproblemen van dien.

Ook na de aanleg van de RijnGouweLijn zullen zowel de verkeersafwikkeling als de leefbaarheid in Leiden Zuid verre van optimaal zijn. Verbetering van deze situatie is noodzakelijk.

Er zijn drie mogelijkheden voor een nieuwe verbinding ten zuid-westen van Leiden:
1. Uitvoeren als deel van het nationaal netwerk.
2. Als regionale weg.
3. Of opwaarden en aanpassen van de route via de Churchilllaan in Leiden Zuid.

Indien gekozen wordt voor een nieuwe verbinding ten zuid-westen van Leiden tussen de A4 en A44, ligt



een uitvoering met een hoog doorstromingsprofiel (dus minimaal OWN+) voor de hand. Evenals een doorkoppeling met de N11-oost, al of niet via ontvlechting van de verkeersstromen op de A4. Vooral de gebrekkige kwaliteit van de bereikbaarheid in oost-west richting is daarmee gediend.

Op korte termijn zullen maatregelen worden getroffen om de huidige capaciteit van de N206 op het traject A4 – Katwijk zo optimaal mogelijk te benutten. Verbreding van de N206 (Katwijk – Transferium) lijkt desalniettemin niet te vermijden. De definitieve oplossing van het verkeersvraagstuk op dit deel van de N206 kan echter niet geïsoleerd worden beschouwd. De kwestie zal in nauwe samenhang met het vraagstuk van de oost-west-problematiek in de Leidse regio moeten worden bezien, als ook met de eventuele bebouwing van de locatie Valkenburg.

Voor de weginfrastructuur komen verder de volgende maatregelen in aanmerking:
- N205 (Noord Holland, voorheen N22) naar de A44 (langs Hillegom en Lisse), ontlast Duin- en Bollenstreek en A4. Deze weg uitvoeren als OWN+. Een gedeelte moet nog worden aangelegd vanaf Nieuw Vennep naar de A44. Hierover zal overleg met de provincie Noord-Holland worden gevoerd.
- Een dwarsverbinding tussen de N205 (voorheen N22) en de N206 in het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek. Een mer-studie loopt.

Auto en openbaar vervoer

Aan de oost- en westzijde van de Leidse regio zullen ter hoogte van respectievelijk de A4 en de A44

Transferia goede overstapvoorzieningen bieden voor de overstap van auto naar RijnGouweLijn. Het bestaande Transferium 't Schouw bij de A44 kan met de komst van de RijnGouweLijn een belangrijke impuls krijgen. Naast de functie voor de Haagse regio kan het ook een rol vervullen in de vervoersrelaties met Leiden. Op het Transferium kan, vooruitlopend op de komst van de RijnGouweLijn en in het kader van de ontwikkeling van het instrument mobiliteitsmanagement, een systeem van dynamische reizigersinformatie worden ontwikkeld. De aanleg van de RijnGouweLijn ter hoogte van de kruising met de A4 (knoop Leiden-Oost) biedt kansen voor een overstap van auto naar openbaar vervoer. Bij de bestaande en nieuwe haltes aan de spoorlijnen Schiphol/Haarlem – Leiden – Den Haag moeten P&R-voorzieningen worden gerealiseerd. De P&R-voorzieningen bij Voorschoten en Voorhout functioneren op dit moment goed. Dit concept zou kunnen worden uitgebreid naar de potentiële nieuwe stations aan deze lijnen (Sassenheim en Lisse).

Corridor 5: Den Haag, Westland, Europoort/Botlek

De huidige structuur van de infrastructuurnet is die van een landelijk gebied, maar vanwege het intensieve karkter van de glastuinbouw is het gebruik van de wegen zeer intensief. De wegenstructuur is hier niet toegesneden op het gebruik, waardoor er problemen zijn met de verkeersafwikkeling en veiligheid.

Openbaar vervoer

In het gebied zijn weinig mogelijkheden voor een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer omdat de dichtheden van woningbouw en arbeidsplaatsen daarvoor ontoereikend zijn.

Auto

Doortrekking van de A4 Midden Delfland zal een positief effect op het wegennet in het Westland hebben. De A4 vervult vooral een functie voor het verkeer tussen het Haagse en Rotterdamse stadsgewest en moet de verkeersdruk op de A13 ontlasten. Aanleg van de A4 moet tot stand komen conform de plannen die in het Integraal Ontwikkelingsplan Delft Schiedam (IODS) zijn ontwikkeld. Alleen met die inpassingsvoorstellen en kwaliteitsimpuls voor het hele gebied, is de weg goed landschappelijk en milieuhygiënisch in te passen in het waardevolle open gebied en zijn de gevolgen van de weg afdoende te compenseren. Momenteel vindt studie plaats naar capaciteitsvergroting van het Harnaschknooppunt in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse. Doortrekking van de A20 naar Hoek van Holland zou voor de hand liggen met het oog op de veerverbinding naar Engeland en de verkeersveiligheid op de Maasdijk. Het opwaarderen van het knooppunt Westerlee en de aanleg van de Tweede ontsluitingsweg naar Hoek van Holland, wordt als een goed alternatief beschouwd. De provincie vult deze rijksverantwoordelijkheid in samen met de kaderwetgebieden.

Voor de verbetering van de weginfrastructuur in het Westland komen aanmerking:

- Opwaardering van de N222 Veilingroute plus verlengde Veilingroute voor de ontsluiting van het Westland en aanpassing van het Harnaschknooppunt. Gelijktijdig downgraden van de N223 (De Lier-Delft).
- Opwaardering van de N213 van Naaldwijk naar Den Haag. Een nieuwe oeververbinding over de nieuwe Waterweg zal afhankelijk van de precieze plek waar deze gerealiseerd wordt gevolgen hebben voor de verkeersstromen door het Westland. De wegenstructuur zal daarop aangepast moeten worden. Met name meer westelijk gelegen tracés hebben grote consequenties voor de verkeersstromen en voor de relatie van het havengebied met het Westland en Haagse regio.

Verkeersmanagement

Op het gebied van verkeersmanagement kan in deze regio ervaring worden opgedaan met reistijdvoorspelling door plaatsing van een dynamisch route informatie paneel (DRIP) op Voorne Putten. Het systeem kan verder worden uitgebouwd tot een real-time-systeem, dat de weggebruiker continu informeert.

Corridor 6: Dordrecht, Gorinchem

Openbaar vervoer

- Er wordt gewerkt aan een kwaliteitsverbetering op de Merwede-Lingelijn. De beperkte capaciteit op het grotendeels enkelsporig baanvak belemmert het verhogen van de reissnelheid en het rijden in een hogere frequentie van het wegverkeer. Om de

reissnelheid en de frequentie te verhogen, zijn daarom grote investeringen nodig. Een plan van aanpak wordt voorbereid.
- Personenvervoer over de Betuwelijn is niet veelbelovend omdat intensieve bebouwing zich niet laat combineren met de omgevingseisen van de Betuwelijn.
- Aanleg van de HOV-Drechtsteden biedt de noodzakelijke verbetering van de openbaar vervoerskwaliteit in de Drechtsteden. Deze verbinding zal echter de druk op de A15 nauwelijks verminderen.

Auto

Op de A15 en de A27 zijn in deze corridor de grootste capaciteitsknelpunten te verwachten. Alternatieven via het onderliggend wegennet -zeker voor de A27- zijn niet voorhanden. Capaciteitsverruiming op langere termijn op de A27 lijkt niet te vermijden.
De belasting van het wegennet in de Alblasserwaard op de huidige wegenstructuur wordt nu al te hoog geacht. Afleiding van de verkeersdruk naar de A15 moet het gebruik meer in overeenstemming brengen met het karakter van deze wegen in relatie tot hun landelijke omgeving.

Gelet op het belang van de bereikbaarheid van de mainport Rotterdam is aan capaciteitsverruiming van de rijksweg A15 dan ook niet te ontkomen. Op korte termijn kunnen benuttingsmaatregelen enige soelaas bieden; op langere termijn wordt ingezet op uitbreiding met doelgroepstroken voor vrachtverkeer. Langs de N3 ter hoogte van Dordrecht worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit en externe veiligheid overschreden.

Corridor 7: Dordrecht-Brabant

Openbaar vervoer

Momenteel wordt een nieuwe Moerdijkbrug voor de HSL-Zuid gerealiseerd. Shuttletreinen voor een intercitydienst Breda-Rotterdam kunnen voor een deel hiervan gebruik van maken.

Vanwege milieu- (vooral bij Barendrecht en Dordrecht) en capaciteitsproblemen op het spoorwegnet is het denkbaar dat een aparte goederenspoorlijn richting België gerealiseerd zal moeten worden. Een studie hierna is gaande. De resultaten van deze 'Robelstudie' zullen bij de verdere uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid in de vervoersrelatie Rotterdam – Antwerpen mede richtinggevend zijn.
Realisering van een nieuwe goederenverbinding zou de huidige spoorbrug bij Moerdijk kunnen ontlasten en een verbetering van de dienstverlening binnen bereik brengen. Al het treinverkeer uit de richting Roosendaal en de richting Breda moet echter de Moerdijkspoorbrug passeren. Een kwaliteitssprong voor dit verkeer is zeker gewenst en kan bereikt worden door een striktere scheiding tussen stoptreinen en intercity's aan te brengen en de kwaliteit van de intercitydienst op te voeren naar een kwartierdienst in beide richtingen. Op kortere termijn kan verbetering van de dienstverlening bereikt worden door de inzet benuttingmaatregelen (BB21).
Uitbreiding naar vier sporen op de langere termijn lijkt echter onvermijdelijk.

Auto

Capaciteitsverruiming van de A15 zal een belangrijke verbetering betekenen voor de verkeersafwikkeling vanuit de Rotterdamse Haven richting oost en zuid.
Tegen het eind van de planperiode kan er mogelijk een capaciteitsprobleem op de A29 ontstaan. De verkeersontwikkelingen op de A29 zullen met het oog hierop nauwgezet worden gevolgd. Afhankelijk van de ernst van de waargenomen ontwikkelingen zal Zuid-Holland in overleg met RWS oplossingsmaatregelen voorstellen.
Na 2020 is ook op de Moerdijkbrug een knelpunt niet uit te sluiten.
Mogelijke oplossingen hiervoor zijn:
- Verruiming van de capaciteit op de A16 en/of A29.
- Of completering van de A4 met het wegvak Hoogvliet – Klaaswaal (A4-Zuid).

Nadere analyses van de verkeerskundige, financiële, planologische en milieuhygiënische consequenties zullen moeten uitwijzen welke oplossing te prefereren is.

Corridor 8: Gouda-Utrecht

Openbaar vervoer

Voor het treinverkeer vormt het tweesporig baanvak tussen Gouda en Woerden een probleem. Een viersporen tracé maakt het mogelijk intercity's en stoptreinen te scheiden en dit baanvak in het kader van het rondje randstad optimaal de gewenste functie te

laten vervullen. Viersporigheid over het gehele traject is gegeven de beperkte rijksmiddelen op korte termijn niet te verwachten. De kwaliteitsverbetering kan in eerste instantie worden bereikt door introductie van Stedenbaan en de verbetering van het sneltreinennet. Dit sluit aan bij de gedachten die in het kader van het rijksproject 'Benutten en Bouwen' worden ontwikkeld.

Auto

In deze corridor is het Gouwe aquaduct het knelpunt op de weg. De verkeersstroom kan enigszins ontlast worden door de oude rijkswegbrug over de Gouwe een meer belangrijke functie te laten vervullen voor het regionaal verkeer. Daarvoor zal ten westen van de Gouwe een afslag van de A12 gemaakt moeten worden om verkeer met bestemming Gouda en omgeving van de A12 naar de Gouwebrug te leiden.

Corridor 9: Utrecht – Breda

Openbaar Vervoer

In het nationaal railnet ontbreekt de schakel Breda – Utrecht. Realisering van deze spoorverbinding kan de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van deze auto in deze corridor aanzienlijk vergroten. Mede met het oog op de kosten is aanleg binnen de planperiode echter niet te verwachten. Volstaan zal moeten worden met snelbusdiensten.

Auto

De problemen op de A2/A27 zijn reeds onderwerp van rijksstudie. Vooralsnog wordt ingezet op verdergaande benuttingsmaatregelen. Voor de verdere toekomst is capaciteitsvergroting van deze wegen wenselijk, inclusief een tweede of verbrede brug bij Gorinchem.
De capaciteitsproblemen op de weg worden hier vooral veroorzaakt door bovenregionaal verkeer. Opvang van deze verkeersstroom op de onderliggende regionale wegen is dan ook geen reële optie. Capaciteitsvergroting van het onderliggend net kan ook leiden tot sluipverkeer. Derhalve zal dit instrument in de corridor niet lichtvaardig worden toegepast.

Samenvatting

Mobiliteit is nodig. Mobiliteit is de smeerolie van de moderne samenleving. Het schept mogelijkheden om in korte tijd aanzienlijke afstanden te overbruggen en maatschappelijke of economische contacten te intensiveren. Mobiliteit heeft ook een keerzijde. In Zuid-Holland zijn files aan de orde van de dag; overvolle treinen zijn geen uitzondering. Toenemende congestie en afnemende bereikbaarheid verminderen het vestigingsklimaat voor bedrijven. Geluid en uitlaatgassen verslechteren het leefklimaat langs druk bereden wegen. Het gemak en de beschikbaarheid van de auto werkt ook door op de dienstverlening van het openbaar vervoer. Een betaalbare ontsluiting van het landelijk gebied komt langzaam onder druk.
Kortom: in Zuid-Holland staan mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid met elkaar op gespannen voet. Een heldere visie en duidelijke keuzen zijn nodig om deze spanning onder controle te krijgen.

Met het provinciaal verkeer en vervoerplan, deel A presenteert de provincie Zuid-Holland haar visie en ambitie op het verkeers- en vervoersvraagstuk in Zuid-Holland. Vanaf eind januari 2003 kan gedurende vier weken ieder zijn mening over deze visie geven. Na beoordeling van de reacties zal uiteindelijk Provinciale Staten van Zuid-Holland medio 2003 deze visie vaststellen.
Na vaststelling zal deel A worden uitgewerkt in een concreet actieprogramma (het PVVP, deel B ofwel de Beleidsagenda). Wanneer in de loop van 2003 het nieuwe Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP) verschijnt zal ook blijken dat het PVVP hier nauw op aansluit. Tussen de opstellers van het NVVP en de provincie Zuid-Holland is en wordt intensief overleg gevoerd, bijvoorbeeld op het punt van de wegenvisie. Het activiteitenprogramma zal eenmaal per twee jaar op zijn effectiviteit worden beoordeeld. Politiek zal worden bepaald, of de resultaten op schema liggen, of dat het programma moet worden aangescherpt. Voor de tweejaarlijkse actualisatie is gekozen om maatschappelijke ontwikkelingen op een snelle manier in de plannen door te kunnen voeren. In het PVVP staan de wensen van de individuele reiziger en het bedrijfsleven voorop. De provincie vindt de vliegwielwerking die uitgaat van mobiliteit op economische en sociale processen uiterst belangrijk. Bereikbaarheid van Zuid-Holland is noodzakelijk om de aanjager van de Nederlandse economie op gang te houden.

De uitdaging is echter om tegelijk een duurzaam, veilig Zuid-Holland tot ontwikkeling te brengen. Ongeremde groei van de mobiliteit past daar niet mee. De provincie kiest daarom voor een 'beheerst groeien'.

Voor de periode tot 2020 wordt van een mobiliteitsgroei van 20 à 30 procent uitgegaan. Dit is aanzienlijk minder dan in de periode tot 2000. Omdat er echter zo langzamerhand niet veel ruimte meer is op de beschikbare infrastructuurnetwerken is het opvangen van die groei een stevige opgave. Het zal aanzienlijke inspanningen vergen om Zuid-Holland in 2020 bereikbaar en toch leefbaar te houden. Alleen een consequent beleid langs meerdere lijnen kan dit doel haalbaar maken. Ingezet moet worden op een beleidsmix van benutten, beprijzen, bouwen en besturen.

Op de bestaande netwerken is nog wel enige winst te halen. Beter gebruik is mogelijk met dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Het in rekening brengen van de kosten van de mobiliteit beïnvloedt de druk op het wegennet. Zuid-Holland blijft voorstander van het invoeren van kilometerheffing, gedifferentieerd naar tijd en plaats. Op de langere termijn is 'bouwen' echter onontkoombaar. Er moet geïnvesteerd worden in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en de fiets. Ook het regionaal wegennetwerk, ofwel het onderliggend wegennetwerk moet een groter aandeel van de verkeersstromen gaan opvangen. Per saldo zal het totale netwerk van hoofd- en onderliggende wegen beter moeten functioneren. De samenhang tussen de bestuursorganen moet sterker. Teveel partijen hebben taken en bevoegdheden op het vlak van verkeer en vervoer. Gezocht moet worden naar meer effectieve bestuurlijke samenwerking. Zuid-Holland moet toegroeien naar één vervoersautoriteit. Het is de kunst om – door de reis van deur tot deur centraal te stellen – als wegbeheerders vanuit de inhoud een gezamenlijk belang te dienen. Dat is een van de de grootste opgaven waarvoor we de komende tijd staan.

Netwerken en ruimtelijke ordening

In de ruimtelijke ordening draait het om de juiste ligging van woon-, werk- en recreatiegebieden. Stedelijke ontwikkelingen dienen met oog voor de waarden van de ondergrond goed in het landschap te worden gesitueerd. Het identificeren van de nieuwe

woon- en werkplekken genereert mobiliteit. Omgekeerd is het infranetwerk een zeer belangrijke drager voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Het organiseert toegang en bereikbaarheid.
Het vernieuwen en uitbouwen zeker van infranetwerken kost tijd, geld en leidt tot versnippering van ruimte. Meer dan voorheen is daarom het verkeers- en vervoersbeleid integraal onderdeel van (nieuwe) ontwikkelingen. Mobiliteitsintensieve functies horen zoveel als mogelijk thuis op of nabij openbaar vervoersknooppunten; transport gerichte bedrijvigheid langs autowegen en/of waterwegen. Met het oog hierop is een 'knopenbeleid' geformuleerd. De ligging in het netwerk (de knoop) en de vervoerspotenties die daarmee samenhangen (de vervoerswaarde) worden daarbij als een cruciale factor gezien voor de functies (de functiewaarde) welke zich idealiter op de knoop zouden moeten vestigen. Behalve in het PVVP zal dit beleid worden verankerd in de Zuid-Hollandse streekplannen en de Nota Planbeoordeling, waarin het provinciaal toetsingskader voor de gemeentelijke ruimtelijke plannen is verwoord.

Openbaar vervoer

In Zuid-Holland is een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer nodig. De sterke toename van het regionaal verkeer in het afgelopen decennium wordt niet geschraagd met adequaat openbaar vervoer. De provincie Zuid-Holland werkt – samen met andere partijen – hard aan een nieuwe visie op het regionaal openbaar vervoer: het Zuidvleugelnet. Dit net moet perfect aansluiten op de verplaatsingsbehoefte van de reiziger in Zuid-Holland: samenhangend, snel, frequent en betrouwbaar. Allereerst kan dit bereikt worden door op het spoor het huidige stoptreinennet te transformeren naar een hoogfrequent (inter) stadsgewestelijk spoorvervoer (Stedenbaan). Introductie van nieuwe light-rail verbinding moet een nieuwe dimensie aan het netwerk toevoegen. Op kortere termijn gaat het daarbij om de realisering van RandstadRail en de Rijn Gouwe Lijn. Voor de periode daarna moet gedacht worden aan de ZoRolijn, Drechtstedenring, Merwede Linge Lijn, Ridderkerklijn en de Hoekse Lijn.
Sneldienstverbindingen tenslotte completeren het Zuidvleugelnet. Tezamen met de komst van hoogwaardig openbaar vervoer zal de overstap tussen de ov-diensten onderling, maar ook vanuit auto en fiets uiterst soepel moeten verlopen. De nieuwste vormen van reizigersinformatie moet worden ingezet. Even zo belangrijk zijn goed geoutilleerde, sociaal veilige halteplaatsen, fietsenstallingen, parkeerfaciliteiten, etc. In deel B zal een concreet projectenprogramma, waarmee de komende twee jaar hard aan de slag wordt gegaan, worden gepresenteerd.

Niet alleen op het niveau van Zuid-Holland is een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer vereist. Zuid-Holland moet ook hoogwaardig aangesloten worden met de belangrijkste centra in Europa en de (inter) nationale knopen in de Deltametropool. Om dit te bereiken zijn snelle en frequente verbindingen tussen de centra over bestaand spoor vereist. Zuid-Holland moet ook aangesloten worden op de HSL-Oost. Introductie van snelle treinen vanuit Den Haag en Rotterdam naar Utrecht (HST-West) kunnen hierin voorzien. Ook de bereikbaarheid van het landelijk gebied dient op peil te blijven, waar mogelijk met basisdiensten. Kleinschaliger vormen van collectief vervoer zullen worden gagarandeerd, voor die plaatsen waar reguliere lijndiensten niet haalbaar zijn.

Het wegennet

Het Zuid-Hollands wegennet is zwaar belast. Rijkswegen, provinciale wegen en de toegangswegen tot de stadsgewesten staan op doorsnee werkdagen in de spits geregeld vast. De verhouding tussen hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) is uit balans. De sterke ontwikkeling van het regionaal verkeer is daar debet aan. Rond de grote stadsgewesten bijvoorbeeld wordt het HWN in de spits voor 80% gebruikt door regionaal verkeer.
Aanleg van nieuwe wegen, is behoudens een uitzondering, niet het gepaste antwoord. In plaats van aanleg is herstructurering tezamen met gerichte capaciteitsverruiming van het netwerk vereist. Meer dan nu het geval is zal het onderliggende netwerk zijn regionale functie moeten waarmaken.
De provincie Zuid-Holland lanceert daarom een voorstel om delen van het hoofdwegennet (HWN-) en delen van het onderliggend wegennet (OWN+, veelal provinciale wegen) anders in te richten.
De capaciteit van de HWN- wegen (hoofdwegennet min) kan in de spits verruimd worden door versmalling van rijstroken, het toevoegen van een extra strook, in combinatie met verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Het opwaarderen van OWN+ wegen (onderliggend wegennet plus) kan bereikt worden, door scheiding van banen, aanpas-

sing van kruispunten of desnoods door verbreding. De contramal van dit voorstel is, dat de overige bestaande delen van het onderliggend wegennet geen zware (regionale) verbindingsfunctie meer hoeven te vervullen. In principe kunnen die wegen worden afgeschaald en beter in hun omgeving worden ingepast. De precieze vormgeving van de te kiezen oplossingen zal van geval tot geval nog moeten worden beoordeeld.

De introductie van een nieuwe categorie wegen moet leiden tot meer samenhang in het netwerk. Het HWN-/OWN+ net zal leiden tot minder files op wegen van randstedelijk en nationaal niveau en daarmee de bereikbaarheid van Zuid-Holland structureel verhogen.
Realisatie van dit voorstel is slechts mogelijk via forse investeringen. HWN-/OWN+ is geen goedkoop alternatief. Het is wel een noodzakelijke operatie om de bereikbaarheid te versterken zonder dat extra autowegen worden aangelegd.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is en blijft speerpunt in het Zuid-Hollandse verkeer- en vervoerbeleid. Ondanks alle inspanningen zijn niet alle doelstellingen gerealiseerd. Het aantal verkeersdoden is gedaald, maar het aantal gewonden is ca. 10% hoger dan in de periode 1985–1987. Een belangrijke oorzaak is ook hier de sterke groei van de mobiliteit op juist het onderliggend wegennet. Dit terwijl vanwege het karakter, deze wegen reeds onderdeel zijn van de onveiligste categorie.
De verwachte mobiliteitsgroei ten spijt onderschrijft de provincie de doelstellingen uit het NVVP : afname van het aantal verkeersdoden en gewonden in 2010 met 34 % respectievelijk 27%. Voor de wegen die zijzelf in beheer heeft wordt echter ingezet op een scherpere taakstelling: geen toename van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van het basisjaar 1986.

Leefbaarheid

Duurzame oplossingen kunnen verkeersmilieuproblemen reeds op voorhand inperken. Zo kan het lokaliseren van voorzieningen als scholen op korte afstand van woningen veel onnodige verplaatsingen voorkomen. Zuinige, schone dieselmotoren in bussen en vrachtwagens reduceren de uitstoot van schadelijke emissies.

Prijsbeleid heeft een reducerend effect op de groei van de mobiliteit. De opbrengsten dienen naar het oordeel van Zuid-Holland te worden teruggeploegd in het verkeerssysteem. Zij moeten worden ingezet om bestaande knelpunten op te lossen en nieuwe infrastructuur zo optimaal mogelijk in hun directe omgeving in te passen.

Besluitvorming Provinciale Staten: Voordracht, amendementen en motie.

VOORDRACHT

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

AAN PROVINCIALE STATEN

Vergadering:
JANUARI 2004

Nummer:
5375

Onderwerp
Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, deel A (Nota Beheerst Groeien)

1 Samenvatting
Tezamen met het ontwerp-Provinicaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP), deel A (ofwel: de Nota Beheerst Groeien) bieden wij u hier aan: de Nota van Beantwoording zienswijzeprocedure (delen 1 tot en met 3) met betrekking tot het PVVP, deel A. De zienswijzeperiode is hiermee afgesloten. Daarmee ligt de weg open om tot definitieve vaststelling van het PVVP, deel A over te gaan. In zijn algemeenheid oogst het ontwerp-PVVP, deel A ook bij de buitenwacht veel waardering en wordt als een vernieuwend en vooruitstrevend plan ervaren. De uitgebrachte zienswijzen hebben desalniettemin legio onderwerpen opgeleverd. De conclusies die wij daaruit hebben getrokken zijn verwoord in de Nota van Wijzigingen (NvB, deel 3). Ondanks de vele opmerkingen menen wij, dat de hoofdlijnen van beleid (een verantwoorde beleidsmix van ***benutten, beprijzen, bouwen en besturen***) overeind kunnen blijven. Zeker als deze afgezet worden tegen het nieuwe Coalitieakkoord 2003-2007.

Financiële/personele consequenties
Het PVVP, deel A is een plan op hoofdlijnen. Het beschrijft de provinciale visie en ambities ten aanzien van het mobiliteitsvraagstuk in Zuid-Holland. Na vaststelling door Provinciale Staten zal dit deel worden uitgewerkt in een Provinciaal Uitvoeringsprogramma (het PVVP, deel B: de Beleidsagenda). In deel B van het PVVP zullen ook de financiële consequenties worden aangegeven. Keuze en de prioritering van de projecten in deel B, en de financiële consequenties daarvan zullen vallen binnen de grenzen die in het coalitieprogramma en het collegewerkprogramma zijn aangegeven. Het PVVP, deel B (Beleidsagenda) zal uiteindelijk het belangrijkste kader zijn voor het jaarlijks uit te brengen provinciaal Meerjaren Programma Infrastructuur (MPI).

Voorstel
Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het ontwerpbesluit.

Den Haag, 23 september 2003

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,
M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

voorzitter,
J. Franssen

2 BESLUIT

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten
van 23 september 2003, nummer 5375;

gelet op artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer en de Algemene wet bestuursrecht;

gezien het feit, dat

- het ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 (de Nota Beheerst Groeien) van maandag 27 januari 2003 tot maandag 24 februari 2003 ter inzage heeft gelegen;
- in totaal 43 zienswijzen zijn ingestuurd, welke gebundeld zijn in het Brievenboek (NvB, deel 1);

BESLUITEN:

I. vast te stellen het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2000-2020 (het PVVP, deel A ofwel de Nota Beheerst Groeien) met inachtneming van de wijzigingen daarop, zoals aangegeven in de Nota van Wijzigingen (NvB, deel 3) alsmede de intenties van het Collegewerkprogramma 2003-2007;

II. Gedeputeerde Staten op te dragen het PVVP, deel A binnen drie maanden uit te werken in een concreet uitvoeringsprogramma (een pvvp, deel B; ofwel een Beleidsagenda), waarin de weg wordt uitgestippeld waarlangs het provinciaal beleid zich zou moeten ontwikkelen om de beschreven ambities uit deel A binnen bereik te krijgen.

Den Haag, 21 januari 2004

Provinciale Staten van Zuid-Holland,
griffier,

voorzitter,

3 TOELICHTING

In de Planwet verkeer en vervoer is vastgelegd, dat binnen een in het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP) nader te bepalen termijn een Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) moet worden opgesteld. Zoals bekend is het NVVP in het voorjaar van 2002 door de Tweede Kamer afgestemd. Een nieuw NVVP hebben wij niet willen afwachten. De aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Zuid-Holland verdraagt onzes inziens geen verder uitstel. Zo spoedig mogelijk zal een duidelijke provinciale langetermijnvisie ten aanzien van het (regionaal) verkeer- en vervoerbeleid moeten worden neergelegd teneinde Zuid-Holland bereikbaar en toch leefbaar te houden.

De eerste stap naar een PVVP werd reeds medio 2001 gezet met de Nota Mobiliteit met Beleid. Deze nota is verder uitgewerkt en geconcretiseerd in de Nota Beheerst Groeien. Na consultatie van de (oude) statencommissie Ruimtelijke Ordening, Verkeer, Vervoer en Economische Aangelegenheden (van 2 oktober 2002) heeft het vorige college van Gedeputeerde Staten december 2002 deze nota als ontwerp—PVVP, deel A vastgesteld. Conform de Algemene wet bestuursrecht is vervolgens de zienswijzeprocedure gestart.

In de periode van 27 januari 2003 tot 24 februari 2003 heeft het ontwerp-PVVP voor eenieder ter inzage gelegen. In totaal zijn 43 zienswijzen ingestuurd. De ingestuurde zienswijzen zijn gebundeld in een Brievenboek (NvB, deel 1). In een tweede deel (de feitelijke Nota van Beantwoording) hebben wij de ingebrachte zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien. De door ons getrokken conclusies in deel 2 hebben wij geconcretiseerd en vertaald in een Nota van Wijzi-gingen. Hiermee is de zienswijzeperiode afgerond en kan overgegaan worden tot definitieve vaststelling van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2002-2020 (de Nota Beheerst Groeien).
Het PVVP, deel A bestaat uit twee delen. In deel A1 wordt de beleidsvisie voor de periode 2002-2020 gepresenteerd; in deel A2 wordt deze visie uitgewerkt en een eerste slag naar concrete doelen en projecten gemaakt.
De hoofdlijnen uit het PVVP, (inclusief de Nota van Wijzigingen) vatten wij als volgt samen:

- Mobiliteit is een essentiële kwaliteit van de hedendaagse samenleving met een vliegwiel-werking voor economische en sociale processen en moet derhalve op een redelijk niveau gefaciliteerd worden, maar wel binnen de randvoorwaarden van een verantwoorde omge-vingskwaliteit.
- Ingezet wordt op een beheerste groei van mobiliteitsvraag en -aanbod. De wensen van de individuele reiziger en het bedrijfsleven staan daarbij voorop.
- Aanzienlijke inspanningen zijn vereist om Zuid-Holland in 2020 bereikbaar en toch leefbaar te houden. Alleen een consequent beleid langs meerdere lijnen kan dit doel haalbaar maken. Ingezet wordt daarom op een beleidsmix van: ***benutten, beprijzen, bouwen en besturen***.
- Op bestaande netwerken is nog veel winst te behalen. Beter gebruik is mogelijk met dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Gedacht moet daarbij worden aan: Incident Management, meer adequate reizigersinformatie, verbetering overstapmogelijk-heden (auto-ov, ov-ov, lv-ov), et cetera.
- Zuid-Holland blijft voorstander van het in rekening brengen van de kosten van mobiliteit. Introductie van een vorm van prijsmechanisme, waarbij de heffing naar tijd en plaats kan worden gedifferentieerd is mogelijk, na een goede afweging van voor en nadelen. Beprijzing kan verder vorm worden gegeven via gemeentelijke parkeerheffingen.

- Het omvangrijke en snelgroeiende Gemeentelijke Wegennet (GWN) enerzijds en het bestaande Provinciale Wegennet (OWN) en Rijkswegennet (HWN) anderzijds zijn uit balans. Daarom zal de basiscapaciteit van zowel OWN als HWN op orde gebracht moeten worden (OWN+ en HWN+). Dat laatste betekent dat voorgesteld wordt daarnaast delen van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet anders in te richten, zodat een tussencategorie van wegen (HWN-/OWN+) ontstaat, welke meer dan nu een zwaardere rol in de afwikkeling van het (boven)regionaal verkeer gaat vervullen.
- In Zuid-Holland is een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer noodzakelijk. Binnen afzienbare termijn zal een hoogwaardig (snel, frequent en betrouwbaar) regionaal openbaar vervoersnetwerk (het Zuidvleugelnet) tot stand moeten worden gebracht om het sterk toegenomen regionaal verkeer (10-30 km) een alternatief te bieden. Voor de kortere termijn gaat het daarbij om de realisering van RandstadRail, de RijnGouweLijn en de introductie van Stedenbaan op het spoor. Voor de periode daarna wordt gedacht aan: een ZoRolijn, Hoekselijn, Drechtstedenring, MerwedeLingeLijn en een Ridderkerklijn. Sneldienstverbindingen ten slotte completeren het Zuidvleugelnet.
- De bereikbaarheid van het openbaar vervoer in het landelijk gebied dient niet alleen op peil te blijven, maar ook toegankelijk en sociaal veilig te zijn.
- Zuid-Holland moet hoogwaardig worden aangesloten op de belangrijkste centra in Europa en de (inter)nationale knopen in de Deltametropool. Snelle, frequente verbindingen over bestaand spoor tussen de centra zijn vereist.
- De samenhang tussen de bestuursorganen moet sterker. De taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer zijn te versnipperd. Een vervoersentiteit verantwoordelijk voor stadsgewestelijk én regionaal vervoer op de langere termijn is noodzakelijk. Deze moet geleidelijk tot stand worden gebracht via inhoudelijke samenwerking tussen de verschillende partijen.
- Meer dan voorheen is het verkeer- en vervoerbeleid integraal onderdeel van (nieuwe) stedelijke ontwikkelingen. Idealiter zal de ontwikkeling van het Zuidvleugelnet één op één moeten samenhangen met de ontwikkeling van de verstedelijking in Zuid-Holland. De interactie tussen het mobiliteitsbeleid en de sturing van toekomstige ruimtelijke-economische ontwikkelingen wordt inhoud gegeven via de afstemming van stedenbaanconcept en ruimtelijke ordening en het vernieuwd locatiebeleid, ofwel: het “knopenbeleid”. Leidend daarbij is, dat op de “knoop” gestreefd wordt naar evenwicht tussen “vervoerswaarde” en “functiewaarde”.
- Verkeersveiligheid blijft speerpunt in het beleid.
- Een zwaarder accent op verschuiving van de modal shift in het goederenvervoer van weg naar spoor én water.
- Blijvende aandacht voor een sterke positie van de fiets, door het aanbieden van een volwaardig, sociaal veilig en fijnmazig fietsnetwerk en een sterkere aandacht voor ketenmobiliteit.

Het ontwerp-PVVP is nog onder het vorige college opgesteld. De kernpunten in het nieuwe Coalitieakkoord 2003-2007, onderdeel Mobiliteit (erkenning mobiliteit als basisbehoefte; het centraal stellen van de mobilist; een beheerste groei; en een integrale aanpak) sluiten naadloos aan bij de visie en ambitie, zoals die in het PVVP, deel A wordt gepresenteerd.

Wij zijn ons ervan bewust, dat onze beleidslijnen zeker op de korte termijn niet volledig zijn te realiseren. Wij hebben onszelf voorgenomen – na vaststelling door

Provinciale Staten – het PVVP, deel A verder uit te werken in een concreet uitvoeringsprogramma (PVVP, deel B, ofwel de Beleidsagenda).
In dit programma zullen wij fasegewijs de weg uitstippelen waarlangs het provinciaal beleid zich moet ontwikkelen. Het Collegewerkprogramma, onderdeel Mobiliteit beschouwen wij in dit verband als een belangrijke eerste fase.
Een eerste ambtelijk concept van het PVVP, deel B zal najaar 2003 gereed zijn. Het tijdstip waarop dit deel B ter besluitvorming zal worden voorgelegd is mede afhankelijk van het verloop van het afstemmingsproces met kaderwetgebieden, regio's en belangenvertegenwoordigers.

Het PVVP, deel B zullen wij – mede aan de hand van de effectiviteit van de maatregelen – tweejaarlijks actualiseren. Dit biedt de politiek de mogelijkheid te beoordelen of de resultaten op schema liggen en het beleid en programma kunnen worden gehandhaafd; of dat aanscherping is vereist. Ook kan dan worden beoordeeld in hoeverre het provinciaal beleid onder invloed van eventueel nieuw rijksbeleid (NVVP) of onder invloed van bijvoorbeeld de uitkomsten van de Interregionale Structuurvisie (ISV) voor de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda moet worden aangevuld of bijgesteld.

Amendementen en motie Provinciale Staten met betrekking tot het pvvp, deel A.

Amendement A7/5375, voorgesteld door de leden Verbeek, Huls, Van der Dussen, Klein Breteler, Waterman en Van Leeuwen, **inzake het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan**:

"Provinciale Staten van Zuid-Holland in vergadering, bijeen op 21 januari 2004, behandelend het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan deel A,

besluiten in de bovengenoemde regeling:

> Besluit I aan te vullen met:
> "alsmede de intenties van het Collegewerkprogramma 2003-2007."
>
> Besluit 11 als volgt op te nemen i.p.v. de beschreven tekst in het voorstel:
> "Gedeputeerde Staten op te dragen het PVVP, deel A *binnen 3 maanden* uit te werken in een concreet uitvoeringsprogramma (een PVVP, deel B; ofwel een Beleidsagenda), waarin de weg wordt uitgestippeld waarlangs het provinciaal beleid zich zou moeten ontwikkelen om de beschreven ambities uit het *gewijzigde* deel A binnen bereik te krijgen."

Amendement A10/5375, voorgesteld door de leden Waterman, Van Leeuwen, Verbeek, Huls, Klein Breteler, Van der Dussen en Eelkman Rooda-van der Made, **inzake toelichting op ontwerpbesluit:**

"Provinciale Staten, bijeen op 21 januari 2004, ter behandeling van statenstuk 5357 inzake het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan deel A,

besluiten in bovengenoemde regeling de passage onderaan pagina 1 van 3. van de

TOELICHTING op het Ontwerpbesluit ten aanzien van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, deel A:
"De verhouding tussen Hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) is uit balans. Voorgesteld wordt daarnaast delen van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet anders in te richten, zodat een tussencategorie van wegen (HWN-/OWN+) ontstaat, welke meer dan nu een zwaardere rol in de afwikkeling van het (boven)regionaal verkeer gaat vervullen."

te vervangen door:
"Het omvangrijke en snelgroeiende Gemeentelijke Wegennet (GWN) enerzijds en het bestaande Provinciale Wegennet (OWN) en rijkswegennet (HWN) anderzijds zijn uit balans. Daarom zal de basiscapaciteit van zowel OWN als HWN op orde moeten worden gebracht (OWN+ en HWN+). Het laatste betekent dat voorgesteld wordt, daarnaast delen van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet anders in te richten, zodat een tussencategorie van wegen (HWN-/OWN+) ontstaat, welke meer dan nu een zwaardere rol in de afwikkeling van het (boven)regionaal verkeer gaat vervullen".

Amendement A11/5375, voorgesteld door de leden Waterman, Van Leeuwen, Verbeek, Van der Sloot, Klein Breteler, Huls en Van der Dussen, **inzake diverse tekstaanpassingen:**

"Provinciale Staten, bijeen op 21 januari 2004, ter behandeling van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, deel A

besluiten in de bovengenoemde regeling dat:

1. Op pagina 9, in hoofdstuk 2, paragraaf "Mobiliteit en Samenleving" de volgende tekst:

   "Mobiliteit is een kernbehoefte … een beleidsmatig antwoord nodig is"

   te vervangen door onderstaande tekst:

   "Mobiliteit is een basisbehoefte (levensbehoefte) van de samenleving. Mobiliteit zorgt voor bewegingsvrijheid en ontplooiingsmogelijkheden en is een basisvoorwaarde voor het onderhouden van maatschappelijke en economische contacten. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn cruciaal voor de ontwikkeling van Zuid-Holland als motor van de Nederlandse economie.

   De vraag naar verplaatsingsmogelijkheden is enorm en groeit in het drukbevolkte Zuid-Holland nog steeds. Het aanbod en de kwaliteit van de vervoersvoorzieningen zijn achtergebleven bij de groeiende vraag. Daardoor is het wegennet zwaar belast en zijn treinen en bussen in de spitsuren overvol, met als gevolg een afnemende bereikbaarheid, vooral in de stedelijke gebieden. Het groeiende verkeer heeft ook negatieve gevolgen voor het leven en het welzijn in Zuid-Holland. De kwaliteit van de leefomgeving, de natuur en het landschap, het ruimtebeslag en de verkeersveiligheid worden aangetast. Deze problemen drukken op hun beurt weer zwaar op de economie.

De provincie wil de verkeer- en vervoersproblemen realistisch en slagvaardig aanpakken. Een afgewogen beleidsmix van benutten, bouwen, besturen en beprijzen zien wij als de beste aanpak. De investeringsstrategie die ons voor ogen staat, is gericht op een samenhangend pakket dat de gewenste verplaatsingen van mensen en goederen op een kosteneffectieve manier mogelijk maakt.".

2. Op pagina 9, tweede kolom in hoofdstuk 2, voor paragraaf "Een fysiek samenhangend netwerk in 2020: OWN+"

   de volgende paragraaf te voegen:

   "Kwaliteitsslag wegen"
   "Op het gebied van de wegen in de provincie Zuid-Holland dient een inhaalslag gepleegd te worden. Dit dient te gebeuren via een pakket van op elkaar afgestemde maatregelen per 'mobiliteitscorridor'. De netwerken van de wegbeheerders (hoofdwegennet en secundaire wegen) moeten in de Zuidvleugel van de Randstad een samenhangend product gaan vormen en bovendien goed aansluiten bij de verplaatsingsbehoefte van de "mobilist". Dat betekent dat de netwerken aangepast en beter benut worden en dat de ontbrekende schakels in de infrastructuur gerealiseerd worden."

3. Op pagina 10, eerste kolom in hoofdstuk 2, paragraaf "Duurzaamheid als leidend principe", de volgende tekst:

   "Duurzaamheid als … mogelijk belasten."

   te vervangen door onderstaande tekst:

   "Aandacht voor rentmeesterschap"
   "De provincie Zuid-Holland heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Dit betekent dat bij de planning, aanleg, beheer én het gebruik van infrastructuur gekozen wordt voor oplossingen die rekening houden met het milieu.'

4. Op pagina 15,eerste kolom in hoofdstuk 3, paragraaf 3.4 "omgevingskwaliteiten mobiliteitsmanagement", de volgende tekst:

   'De Provincie Zuid-Holland zal … worden verzacht"

   te vervangen door onderstaande tekst:

   "Een integrale aanpak bij de realisatie van nieuwe infrastructuur is wenselijk."

5. Op pagina 16, tweede kolom, derde alinea in hoofdstuk 3, paragraaf 3.5 "Beleidsmix", sub-paragraaf "bouwen", de volgende tekst:

   "Bouwen van … bouw noodzakelijk."

   te vervangen door onderstaande tekst:

   "Om de ruimtelijke, economische, sociale en recreatieve ontwikkelingen in het dyna-

mische gebied dat Zuid-Holland is te faciliteren, is de bouw van nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Wij realiseren ons dat de problemen niet alleen worden opgelost door de aanleg van nieuwe infrastructuur, indien niet tegelijkertijd flankerende maatregelen worden getroffen. Ruimte en geld voor nieuwe investeringen zijn immers beperkt beschikbaar en investeringen in infrastructuur hebben pas op lange termijn effect. Daarom zullen wij de bestaande infrastructuur (weg, spoor en water) aan gaan passen en beter gaan benutten, nieuwe vervoersconcepten verder ontwikkelen en de bestaande vervoerssystemen efficiënter exploiteren'.

6. Op pagina 16, tweede kolom, vierde alinea in hoofdstuk 3, paragraaf 3.5 "Beleidsmix", sub-paragraaf "bouwen", de volgende tekst:

   'in het hoofdwegennet .... huidige netwerk."

   te vervangen door onderstaande tekst:

   "In het hoofdwegennet dienen in ieder geval naar het oordeel van de provincie Zuid-Holland de volgende ontbrekende schakels gerealiseerd te worden: de A4 Midden Delfland, de A13–A16-verbinding en een nieuwe oeververbinding westelijk van de Beneluxtunnel voortvarend te onderzoeken en zo snel mogelijk af te ronden. De aanleg van extra stroken langs een aantal bestaande hoofdwegen kunnen in de visie van de provincie bijdragen aan een verbetering van het huidige netwerk".

7. Op pagina 74, in hoofdstuk 3 "De fiets", paragraaf: "Voor- en natransport' de volgende tekst:

   "Bij alle belangrijke bushaltes en bij de aanlegplaatsen van snelle veerdiensten en waterbussen wil de provincie binnen 10 jaar overdekte fietsenstallingen plaatsen om het gebruik van de fiets van en naar een andere vervoerswijze te bevorderen."

   te vervangen door:

   "Fietsen is een goedkope, efficiënte en duurzame wijze van transport. De gevraagde financiële investeringen zijn laag. Vooral voor het natransport zijn systemen van huurfietsen bijv. de OV-fiets een doelgerichte aanvulling ter bevordering van het gebruik van de fiets. Bij alle belangrijke bushaltes en bij de aanlegplaatsen van snelle veerdiensten en waterbussen wil de provincie binnen 4 jaar overdekte fietsenstallingen plaatsen, en zo mogelijk systemen van huurfietsen plaatsen, om het gebruik van de fiets van en naar een andere vervoerwijze te bevorderen".

Motie M2/5375, voorgesteld door de leden Waterman, Verbeek, Démoed, Klein Breteler, Van der Dussen en Eelkman Rooda-van der Made, **inzake voortgangsrapportage mobiliteitsprojecten**:
"Provinciale Staten van Zuid-Holland, in vergadering bijeen op 21 januari 2004, ter behandeling van statenstuk 5357 Provinciaal Verkeer en Vervoersplan deel A

constaterende:
dat men in Zuid-Holland te maken heeft met een omvangrijk, snelgroeiend Gemeentelijk Wegennet, waarbij het Provinciale en Rijkswegennet qua basiscapaciteit zeer nadrukkelijk zijn achtergebleven en dat mede daarom de opcenten op de motorrijtuigenbelasting zijn verhoogd;

verzoeken:
Gedeputeerde Staten om in de geest van pagina 11 van "Vier jaar doen – Van ambitie naar realisatie" (Samenvatting Collegewerkprogramma 2003-2007) een beknopte jaarlijkse voortgangsrapportage ten aanzien van planvoorbereiding, proces, begroting en uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van auto, Openbaar Vervoer en fiets met betrekking tot:

- N205 (Noord-Holland);
- N206;
- N207, incl. zuidwestelijke Randweg Gouda;
- N209;
- N210;
- N211 en de Harnaschknoop;
- N217;
- N218 (Groene Kruisweg);
- N219,omleiding Zevenhuizen;
- Verlengde Veilingroute;
- Reconstructie Knooppunt Westerlee;
- 2e ontsluitingsweg Hoek van Holland;
- Westelijke Randweg Waddinxveen;
- N470;
- N57;
- N11 West (of alternatief)
- Maximabrug;

alsmede:

- Provinciaal Fietspadenplan;
- Spoortunnel Delft;
- Randstadrail;
- RijnGouweLijn;
- Binnenvaartcontainerterminal Alphen aan den Rijn;
- A4;
- A12;
- Al5;
- Al6; Al6/13;
- A20;
- A27
- 2e Westelijke oeververbinding: Blankenburg- of Oranjetunnel;

Verzoeken Gedeputeerde Staten tevens om een jaarlijkse voortgangsrapportage voorafgaande aan de begrotingsbehandeling met betrekking tot realisatie van rotondes in het Provinciale Wegennet uit een oogpunt van doorstroming en veiligheid,

en gaan over tot de orde van de dag.".

Bijlage: Lijst van afkortingen en begrippen

Abc-locatiebeleid	Rijks- en provinciaal beleid, waarbij het mobiliteitsprofiel van een bedrijf leidend is voor de vestigingsplaats (A-lokatie: centrumlocatie goed per openbaar vervoer bereikbaar; B-lokatie: redelijk per openbaar vervoer én auto bereikbaar; C-locatie: snelweglocatie goed per auto bereikbaar).
AmvB Externe Veiligheid	Algemene maatregel van Bestuur Externe Veiligheid
Bb21	Beheersings- en Beveiligingssysteem voor het spoorvervoer in de 21e eeuw.
Bmw	Beleidsplan Milieu en Water (Provincie Zuid-Holland, oktober 2000)
Beleidsagenda pvvp	Het uitvoeringsprogramma van het pvvp (deel B), dat tweejaarlijks wordt herzien.
Benutten	Het beter/intensiever gebruiken van de bestaande capaciteit van infrastructuur door toepassing van moderne technieken.
Beprijzen	Het in rekening brengen van kosten voor het gebruik van de infrastructuur aan de gebruiker.
Bevv	Beleids Effectrapportage Verkeer en Vervoer
Brtn 2000	Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland
Corridor	In het pvvp wordt de corridor gezien als een gebied met een sterke verkeerskundig (optredende verkeersrelaties, maar ook verkeersproblematiek) samenhang.
Corridoraanpak	Zoekproces naar samenhangend pakket van maatregelen, als antwoord op het in de corridor optredende verkeersvraagstuk en welke past binnen de mobiliteits- en andere beleidsdoelstellingen voor dat gebied of die zone.
Crow	Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Cvv	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
Deltametropool	Ruimtelijk concept om de Randstad internationaal sterker te positioneren, waarbij de nadruk ligt op het bijzondere waterlandkarakter (“de delta”) als de grootstedelijke kenmerken (“metropool”).
Drechtstedenring	Hoogwaardig openbaar vervoer, welke Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht onderling verbindt.
Duurzaam Veilig	Methode waarbij het verkeerssysteem in zijn algemeenheid en de infrastructuur in het bijzonder zo worden ingericht, dat de kans op ongevallen bij voorbaat drastisch wordt beperkt.
Dvm	Dynamisch Verkeers Management Samenspel van verkeerskundige maatregelen die leiden tot betere benutting van de infrastructuur.
Dynamische rijstrookversmalling	Technische maatregel die het mogelijk maakt rijstroken te versmallen wanneer de verkeersdrukte toeneemt. Daardoor daalt de rijsnelheid maar kunnen (tijdelijk) extra rijstroken aan de weg toegevoegd worden, zodat de capaciteit van de weg toeneemt.
Dynamische verlaging maximumsnelheid	Maatregel die een wegbeheerder kan nemen wanneer de drukte op de weg toeneemt; verlaging van de snelheid vergroot de capaciteit van de weg.
Emissiereductie	Terugdringen van vervuilende uitstoot als uitlaatgassen
Gdu	Gebundelde Doeluitkering
Groen blauw raamwerk	Gebieden met waardevolle natuur- (groene) of water- (blauwe) functies
Hov-Drechtsteden	zie Drechtstedenring
Hsl	Hogesnelheidslijn
Hst	Hogesnelheidstrein
Hwn	Hoofdwegennet

HWN-	Hoofdwegennet min: tezamen met OWN+ vormt dit netwerk een nieuwe tussencategorie van wegen, die een zwaardere rol in de afwikkeling van het (boven)regionaal verkeer moet gaan vervullen.
Incidentmanagement	Door wegbeheerder gestuurd beleid om de weg na een ongeval zo snel mogelijk weer beschikbaar te stellen voor het verkeer.
Interim-locatiebeleid	Tijdelijk locatiebeleid als vervanging van het ABC-locatiebeleid, zoals opgenomen in de Nota Planbeoordeling 2002.
Interne- en externe veiligheid	Interne veiligheid betreft het veiligheidsaspect voor de gebruikers van weg, water spoor; externe veiligheid betreft het veiligheidsaspect als gevolg van het verkeer en vervoer voor de omgeving van de infrastructuur (bijvoorbeeld explosiegevaar agv transport gevaarlijke stoffen)
IPO	Interprovinciaal overleg
IODS	Integraal Ontwikkelings Plan Delft-Schiedam (oktober 2001) betreft plan tbv kwaliteitsverbetering Midden-Delfland en het stedelijk gebied Vlaardingen/Schiedam, inclusief programma van eisen voor aanleg van de A4 Delft-Schiedam
Kaderwetgebieden	Gebieden die op grond van Kaderwet Bestuur in verandering bestuurlijk samenwerken en eigen specifieke taken en bevoegdheden hebben gekregen (bijv. de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden)
Ketenmobiliteit	Verknoping van afzonderlijke ritten op verschillende schaalniveaus en/of modaliteiten tot één samenhangend geheel.
Knopen	Ruimtelijk economisch concentratiepunt gunstig gelegen in het verkeers- en vervoersnetwerk; randvoorwaarde is, dat het stedebouwkundig programma ter plaatse (de functiewaarde) overeenkomt met het bereikbaarheidsprofiel van de plek (de vervoerswaarde).
Kris-krasbewegingen	Diffuus verkeerspatroon over relatief korte afstanden.
MER	Milieu-effectrapportage
MIG	Modernisering Instrumenatrium Geluidsbeleid
MLL	Merwede Linge Lijn (spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen)
Mobiliteitseffect-rapportage	Rapportages die inzicht geven in de mobiliteitsgevolgen van projecten en acties. Afhankelijk van aard project of actie kunnen zij uiteenlopend van omvang en vorm zijn.
Mobiliteits-management	Samenspel van aktiviteiten en maatregelen die gericht is op het beinvloeden van het gedrag van de reiziger.
Modal split	Verhouding gebruik verschillende vervoerswijzen
Monitoring	Het gericht volgen van ontwikkelingen.
MPI	Meerjaren Programma Provinciale Infrastructuur
Netwerkstad Zuidvleugel	Ruimtelijk concept, waarin de kernen in het stedelijk veld van Dordrecht tot en met Leiden in hun onderlinge samenhang wordt bezien. Identiteit van de kernen en de ligging in het verkeers- en vevoersnetwerk zijn daarbij bepalende factoren.
Nota Planbeoordeling	Nota waarin de regels voor de ruimtelijke ordening voor Zuid-Holland zijn vastgelegd. Tezamen met de streekplannen vormt de nota het toetsingskader voor de ruimtelijke plannen in Zuid-Holland.
NVVP	Nationaal Verkeer- en Vervoerplan
Ov-chipkaart	In ontwikkeling zijnde persoons gebonden creditcard, waarmee in alle soorten openbaar vervoer gereisd kan worden.-
OWN	Onderliggend wegennet

OWN+	Onderliggend wegennet plus: tezamen met HWN- vormt dit netwerk een nieuwe tussencategorie van wegen, die een zwaardere rol in de afwikkeling van het regionaal verkeer moet gaan vervullen.
PKB	Planologische Kern Beslissing
POV	Provinciaal Overlegorgaan Verkeersveiligheid
P+R	Park en ride
PVVB	Provinciaal Verkeers- en Vervoers Beraad
PVVP	Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan
RandstadRail	Lightrail verbinding die Rotterdamse en Haagse agglomeratie onderling (via Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn) verbindt en doorrijdt op het stedelijk hoofd openbaar vervoernet.
Ridderkerklijn	Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding Rotterdam – Ridderkerk – Drechtsteden
RijnGouweLijn	Lightrailverbinding Noordwijk/Katwijk – Leiden – Alphen – Gouda.
RVVP	Regionaal verkeer en vervoerplan (bijvoorbeeld van de Kaderwetgebieden)
SRN	Stichting Recreatietoervaart Nederland
Stedenbaan	Hoogwaardig (hoogfrequent) regionaal openbaar vervoer op de spoorlijnen Den Haag – Gouda, Rotterdam – Gouda en Dordrecht (Amstelwijck) – Hillegom.
Tariefdifferentiatie	Het variabiliseren van kosten van gebruik van infrastructuur of openbaar vervoersdiensten afhankelijk van het tijdstip waarop men reist (spits = duurder) en/of kwaliteit van de dienst.
Trajectsnelheden	Gemiddelde snelheid van alle voertuigen over een vastgesteld traject, meestal in kilometers per uur voor een bepaalde verkeerscategorie (lokaal, regionaal, internationaal).
Transferpunten	Plekken waar reizigers kunnen overstappen op verschillende wijzen van (openbaar) vervoer.
Utilitair fietsverkeer	Dagelijks fietsverkeer (naar werk, school, winkels, etc.)
Verkeers en/of vervoersknooppunten	Knooppunten in het verkeers- en vervoersnetwerk met transfermogelijkheden naar andere modaliteiten of schaalniveaus.
Versnippering	Het effect van de doorsnijding van samenhangende (natuur)gebieden als gevolg van infrastructuur.
Vigerend beleid	Huidig vastgesteld beleid.
VINEX	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VRI	Verkeersregelinstallaties
Woon-werkbalans	De verhouding tussen beroepsbevolking en werkgelegenheid in een bepaald gebied.
ZoRo-lijn	Hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.
Zuidtangent	Hoogwaardige openbaar vervoerverbinding vanaf Kijkduin, via Wateringse Veld, Delft en Pijnacker naar Zoetermeer
Zuidvleugelnet	Hoogwaardig (frequent, snel, betrouwbaar) openbaar vervoer netwerk in de Zuidvleugel; speciaal ingericht om het omvangrijke regionale verkeer (10 – 30 km) te faciliteren.

Bijlage Figuren en tabellen

Deel A1 Visie en ambitie

		pagina
Kaart 1	De knopen in Zuid-Holland	14
Kaart 2	Knopen naar functiewaarde	24
Tabel 1	Het Zuidvleugelnet	23
Tabel 2	Bereikbaarheidskwaliteit openbaar vervoer relaties 2020	23
Kaart 3	(Inter)nationaal railnet	25
Kaart 4	Randstedelijk railnet	26
Kaart 5	Zuidvleugel rail	27
Kaart 6	Zuidvleugelbus	28
Kaart 7	Bereikbaarheidsknelpunten rail	29
Kaart 8	Bereikbaarheidsknelpunten bus	30
Kaart 9	Ontwikkeling verkeersintensiteit rijkswegen 1995-2000	32
Kaart 10	Ontwikkeling verkeersintensiteit provinciale wegen 1995-2000	33
Tabel 3	Bereikbaarheidskwaliteiten	35
Kaart 11	(Inter) nationaal wegennet (personen)	36
Kaart 12	Randstedelijk wegennet (personen)	37
Kaart 13	Regionaal wegennet (personen)	38
Kaart 14	Onderliggend Wegennet Plus (OWN+) en Hoofdwegen met gemaximaliseerde capaciteit (HWN-)	39
Kaart 15	Bereikbaarheidsknelpunten weg	40
Kaart 16	Effect OWN+/HWN	41
Kaart 17	Fietsnetwerk Zuid-Holland	44
Kaart 18	Goederenvervoernetwerk (wegen en spoor)	51
Kaart 19	Leidingen gevaarlijke vloeistoffen in Zuid-Holland	52
Kaart 20	Vaarwegennet	53
Kaart 21	Vaarwegennet (goederen)	54
Kaart 22	Vaarwegennet (recreatief)	55
Kaart 23	Verkeers(on)veiligheid (ongevallen frequentie)	56
Tabel 4	Meest kwetsbare verkeersdeelnemers	58
Tabel 5	Ontwikkeling van de emissie van CO2, NOx en CxHy	58
Kaart 24	De Corridors	60
Tabel 6	Corridorindeling	61

Deel A2 Toelichting en uitwerking

Kaart 25	Zuidvleugelnet: bestaande en nieuwe stations	70
Tabel 1	Zuidvleugelnet: bestaande en nieuwe stations.	72
Tabel 2	Vervoersknooppunten rail	74
Tabel 3	Vervoersknooppunten bus	75
Tabel 4	Bus verbindingen	75
Tabel 5	Onderliggend wegennet	77
Tabel 6	Netwerk interstedelijke fietsverbindingen	80
Tabel 7	Doelgroepen verkeersveiligheid	92
Kaart 26	Knelpunten leefomgeving	94
Tabel 8	De belangrijkste milieuknelpunten langs het wegennet van Zuid-Holland	95
Tabel 9	Knelpunt geluid, luchtkwaliteit	96
Tabel 10	Knelpunten natuurversnippering (water- en weginfrastructuur)	96
Kaart 27	De Corridors	98
Tabel 11	Corridors	99

Colofon

Dit is een uitgave van de Provincie Zuid-Holland. **Tekst:** Afdeling Verkeer- en Vervoer, Provincie Zuid-Holland.
Kaarten: Bureau Kartografie, Provincie Zuid-Holland en Goudappel Coffeng BV (Zuidvleugelnet). **Fotografie:** Bureau Vormgeving, Provincie Zuid-Holland. **Vormgeving:** Ontwerpwerk, Den Haag. | 2004 2257 | oplage 2.000 | **www.zuid-holland.nl**




permanente
snelheids-/roodlichtcontrole
doel: 25% minder ongevallen







2004 2257