

Oplegvel

1.	Onderwerp	Agenda Verkeer en Vervoer 2016 en verder		
2.	Rol van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	Basistaak Efficiencytaak Platformtaak volgens Dagelijks Bestuur Platformtaak volgens gemeente		
3.	Regionaal belang	De agenda van het samenwerkingsverband Holland Rijnland met betrekking tot Verkeer en Vervoer voor 2016 en verder te concretiseren.		
4.	Behandelschema:	Datum: Informerend	Datum: Adviserend	Datum: Besluitvormend
	DB Colleges PHO DB Gemeenteraad DB AB Gemeenteraad		22 mei 2015	
5.	Advies PHO			
6.	Reden afwijking eerdere besluitvorming en wijze afwijken	Nvt		
7.	Essentie van het voorstel <i>(annotatie zoals op agenda staat)</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het Dagelijks Bestuur te adviseren het proces te faciliteren om te komen tot een strategische invulling voor het beleidsveld Verkeer en Vervoer en het PHO hierin een prominente rol te geven samen met partners uit het werkveld; 2. Kennis te nemen van het besluit van het Algemeen Bestuur om de tactische taken Verkeer en Vervoer (o.a. realisatie RIF projecten en UP's RVVP) bij het samenwerkingsverband Holland Rijnland te laten; 3. Het Dagelijks Bestuur te adviseren om te onderzoeken hoe de uitvoerende V&V-taken het beste georganiseerd kunnen worden: <ol style="list-style-type: none"> a. Het Openbaar Vervoer-concessiebeheer volledig neer te leggen bij provincie en gemeenten; 		

		<p>en Holland Rijnland geen rol hierin te geven.</p> <ul style="list-style-type: none"> b. De organisatie van het Collectief Vraagafhankelijk vervoer (CVV / Regiotaxi) nader uit te werken en hierover in 2016 een besluit te nemen; c. De organisatie van het Regionaal Platform Verkeersveiligheid (RPV) nader uit te werken en hierover in 2016 een besluit te nemen. d. De coördinatie van de Brede Doeluitkering (BDU) vooralsnog bij Holland Rijnland te laten, in afwachting van besluitvorming door de provincie. e. Over de organisatie van de Regionale Verkeer- en Milieukaart in de tweede helft van 2015 een besluit te nemen.
8.	Inspraak	<input checked="" type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja, door: Wanneer:
9.	Financiële gevolgen	<p>Binnen begroting Holland Rijnland Buiten begroting (extra bijdrage gemeenten) te weten:</p> <p>Structureel/incidenteel</p>
10.	Bestaand Kader	<p>Relevante regelgeving:</p> <p>Eerdere besluitvorming: AB 5 maart 2014 en 17 december 2014: nieuwe organisatie Holland Rijnland / #Kracht15</p>
11.	Lokale context (in te vullen door griffier)	

* weghalen wat niet van toepassing is

Adviesnota PHO (concept)

Vergadering: PHO Verkeer en Vervoer
Datum: 22 mei 2015
Locatie: Teylingen
Agendapunt:
Kenmerk:

Onderwerp:

Agenda Verkeer en Vervoer 2016 en verder

Beslispunten:

1. Het Dagelijks Bestuur te adviseren het proces te faciliteren om te komen tot een strategische invulling voor het beleidsveld Verkeer en Vervoer en het PHO hierin een prominente rol te geven samen met partners uit het werkveld;
2. Kennis te nemen van het besluit van het Algemeen Bestuur om de tactische taken Verkeer en Vervoer (o.a. realisatie RIF projecten en UP's RVVP) bij het samenwerkingsverband Holland Rijnland te laten;
3. Het Dagelijks Bestuur te adviseren om te onderzoeken hoe de uitvoerende V&V-taken het beste georganiseerd kunnen worden:
 - a. Het Openbaar Vervoer-concessiebeheer volledig neer te leggen bij provincie en gemeenten; en Holland Rijnland geen rol hierin te geven.
 - b. De organisatie van het Collectief Vraagafhankelijk vervoer (CVV / Regiotaxi) nader uit te werken en hierover in 2016 een besluit te nemen;
 - c. De organisatie van het Regionaal Platform Verkeersveiligheid (RPV) nader uit te werken en hierover in 2016 een besluit te nemen.
 - d. De coördinatie van de Brede Doeluitkering (BDU) vooralsnog bij Holland Rijnland te laten, in afwachting van besluitvorming door de provincie.
 - e. Over de organisatie van de Regionale Verkeer- en Milieukaart in de tweede helft van 2015 een besluit te nemen.

Inleiding:

In het kader van #Kracht15 wordt de rol van het samenwerkingsverband Holland Rijnland onder de loep genomen. Het samenwerkingsverband ontwikkelt zich tot een hoogwaardige en flexibele netwerkorganisatie. Samen optrekken geeft meerwaarde voor de uitdagingen die te complex zijn voor de individuele gemeente, die gemeentegrensoverschrijdend zijn of waarbij samenwerking tot meer efficiëntie leidt. Het nieuwe Holland Rijnland is een netwerkorganisatie met als uitgangspunt lokaal en subregionaal waar dat kan en regionaal waar nodig.

In het Algemeen Bestuur van 5 maart 2014 zijn de uitgangspunten voor de invulling van de samenwerkingsagenda vastgesteld. Afsproken is onder meer om het Programma van Afspraken en de RIF-projecten uit te voeren en af te ronden. Daarnaast is afgesproken om het samenwerkingsverband Holland Rijnland nog meer in te zetten voor gezamenlijke lobby en belangenbehartiging (zoals gesprekken met andere overheden) waarbij ruimte moet zijn om kansen voor de regio gezamenlijk op te pakken. De nieuwe organisatie Holland Rijnland draagt zorg voor optimale verbinding, ontmoeting en samenwerking.

De uitgangspunten van #Kracht15 zijn geconcretiseerd in de Inhoudelijke Agenda 2016. De Inhoudelijke Agenda 2016 beschrijft de rollen en taken voor de inhoudelijke thema's waarop het samenwerkingsverband Holland Rijnland zich vanaf 2016 zal inzetten. De voorlopige Inhoudelijke Agenda 2016 wordt ter vaststelling geagendeerd in het AB van 24 juni 2015.

Op verzoek van het PHO Bestuur en Middelen gaan gemeenten en andere partners in de regio aan de slag met een zogenoemde Kansenskaart. In de Kansenskaart worden de toekomstige ontwikkelingskansen en maatschappelijke opgaven voor de (geografische) regio Holland Rijnland in kaart gebracht. De betrokken organisaties maken vervolgens afspraken welke kansen verder worden opgepakt, door wie en de manier waarop. Indien besloten wordt het samenwerkingsverband Holland Rijnland een rol te geven in het verzilveren van kansen, kunnen deze onderwerpen toegevoegd worden aan de Inhoudelijke Agenda 2016.

Beoogd effect:

De taken en agenda van het samenwerkingsverband Holland Rijnland met betrekking tot Verkeer en Vervoer voor 2016 en verder te concretiseren.

Argumenten:

1.1 De leidende rol komt bij de portefeuillehouders te liggen

De portefeuillehouders geven gezamenlijk richting aan de verkeers- en vervoersopgaven in de regio. Beleidsvoorbereiding zal door de Holland Rijnland organisatie uitgevoerd worden.

1.2 De strategische agenda moet nog concreet gemaakt worden

Met de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer en partners uit het werkveld wordt invulling gegeven aan de strategische agenda Verkeer en Vervoer in de Kansenskaart. Het eigenaarschap van opgaven is in deze fase nog niet belegd. De strategische opgaven op het gebied van Verkeer en Vervoer, zullen toegevoegd worden aan het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP). Het RVVP wordt regelmatig bijgewerkt om steeds de actuele beleidsopgaven in beeld te hebben.

2.1 Het Algemeen Bestuur heeft besloten de tactische taken bij het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland te beleggen

Het Algemeen Bestuur heeft op 5 maart 2014 besloten dat het samenwerkingsverband Holland Rijnland zorgt blijft dragen voor realisatie van de RIF-projecten, de Uitvoeringsprogramma's horend bij het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) en het Programma van Afspraken. Veel van deze projecten en programma's bevinden zich in de planfase, dus in de fase tussen Bestuurs- en Realisatieovereenkomst. De bijbehorende tactische werkzaamheden van Holland Rijnland betreffen het bewaken van het regionaal belang, het ondersteunen van de gemeenten, het voorbereiden van besluitvorming en het bijsturen op de voortgang. Deze projecten worden veelal door gemeenten of provincie(s) getrokken.

3.1 De uitvoerende taken hebben minder nadruk in de nieuwe organisatie

De nadruk in de nieuwe organisatie zal liggen op belangenbehartiging en platformfunctie. De richtinggevende rol ligt bij het portefeuillehouderoverleg. De uitvoerende rol ligt alleen op die terreinen waar het samenwerkingsverband Holland Rijnland een hele praktische meerwaarde kan hebben. Een heroverweging van de uitvoerende taken is gewenst. Elk van de uitvoerende taken heeft zijn eigen dynamiek en krachtenveld, en zijn eigen logische moment om de organisatie te veranderen. Voor elk van deze taken zal de beste (maatwerk)oplossing gezocht worden.

3.1a Holland Rijnland heeft geen toegevoegde waarde in het concessiebeheer OV

De provincie is concessie houder voor het Openbaar Vervoer in Holland Rijnland. De huidige concessie loopt tot en met 2020. De gemeenten kunnen jaarlijks hun wensen voor wijzigingen in de dienstregeling kenbaar maken. Het Samenwerkingsverband Holland Rijnland fungeert momenteel als doorgeefluik: het verzamelt de input van de gemeenten en geeft dit door aan de provincie. Holland Rijnland kan de gemeenten en provincie wel het platform bieden om informatie uit te wisselen en discussie te voeren, maar hoeft geen actieve rol in het concessiebeheer OV te hebben.

3.1b Contract voor de Regiotaxi loopt tot en met 2016

Momenteel maakt Holland Rijnland de afsprakenovereenkomst met de vervoerder, voert overleg met belangenorganisaties, zorgt voor informatievoorziening, jaarlijkse vaststelling tarieven en afstemming met overige regio's en provincie en is vraagbaak. Daarnaast zorgt Holland Rijnland voor ondersteuning van vergaderingen, managementinformatie en communicatie. De huidige contractperiode tot 1 januari 2017. De meerwaarde van de uitvoering bij Holland Rijnland ligt in de efficiency van het op een punt coördineren van deze activiteiten voor de aangesloten gemeenten.

3.1c Verplichtingen Verkeersveiligheid lopen tot en met 2016

Het huidige Actieprogramma beslaat de tijdshorizon 2014-2016. Tot en met 2016 is de uitvoering van projecten gepland en zijn middelen voorhanden, zowel vanuit Holland Rijnland als, in nog veel ruimere mate, vanuit de Provincie (BDU). Voor de periode vanaf 2017 zal een nieuw Actieprogramma moeten fungeren. Begin 2016 start de voorbereiding van het Actieprogramma 2017-2019. Hierbij kan ook de rol van Holland Rijnland met betrekking tot Verkeersveiligheid heroverwogen worden. Indien Verkeersveiligheid elders belegd wordt dan kan dit eind 2016 zijn beslag krijgen.

3.1d De toekomst van de BDU staat momenteel ter discussie

Holland Rijnland zorgt tot nu toe voor de coördinatie van subsidie aanvragen, toetsing aan provinciale en regionale voorwaarden (UP's RVVP) en herbestemmen bij vrijval. De middelen van het Rijk die voorheen geoormerkt waren voor BDU, worden vanaf 2015 in het Algemeen Fonds van de provincies gestort. Iedere provincie kan zelf bepalen of deze middelen aan BDU-doelen besteed worden, dan wel aan andere provinciale doelen. In de provincie Zuid-Holland is 2015 aangemerkt als overgangsjaar. De regio heeft tot en met het subsidiejaar 2015 projecten bij de provincie ingediend. Wanneer de nieuwe gedeputeerde verkeer benoemd is, zal deze een voorstel moeten doen over de besteding van de BDU-middelen. Wijzigingen ten opzichte van het huidige beleid, moeten vastgesteld worden door Provinciale Staten. Als meer duidelijkheid is over de toekomst van de BDU, kan ook de coördinatie en de rol van Holland Rijnland hierin heroverwogen worden.

3.1e Het beheer van de RVMK wordt momenteel heroverwogen

Holland Rijnland heeft in de afgelopen jaren zorg gedragen voor de opdrachtgeving, procesbewaking en coördinatie van de RVMK, zowel voor de bouw van het model als het beheer. Na de vaststelling van de RVMK 3.0 is het proces geëvalueerd. Hieruit kwam naar voren dat er voor de lange termijn een keuze gemaakt moet worden voor het beheer van de RVMK. In de evaluatie zijn enkele scenario's geschetst. Deze scenario's worden momenteel verder verdiept en gepresenteerd in dit PHO. In de loop van 2015 zal een besluit genomen worden over het beheer van de RVMK.

Financiën:

De keuzes die gemaakt zijn door het Algemeen Bestuur in de Samenwerkingsagenda (d.d. 5 maart 2014), zijn vertaald in de begroting van 2016.

Bijlagen:

1. Overzicht van huidige taken van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland met betrekking tot Verkeer en Vervoer
2. Mogelijke onderwerpen Verkeer en Vervoer voor de Kansenkaart

Bijlage 1: Overzicht van huidige taken van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland met betrekking tot Verkeer en Vervoer

De huidige taken die Holland Rijnland uitvoert voor verkeer en vervoer laten zich samenvatten in onderstaande tabel. Momenteel zijn nog geen besluiten genomen om dit takenpakket aan te passen.

	Auto	OV	Fiets	Diversen
Strategisch		OV-visie PvE concessie Stedenbaan		RVVP
Tactisch (o.a. RIF)	RijnlandRoute Projecten POG N207	UP OV Projecten UP OV Monitor OV	UP Fiets	UP RVVP
Operationeel / uitvoerend		Beheer OV concessie CVV/ Regiotaxi	Kwaliteits- verbetering fietscorridors	Coördinatie BDU DVM RVMK RPV subsidies RPV educatie

Momenteel besteedt Holland Rijnland het grootste deel van de tijd aan de tactische en operationele taken.

- De tactische taken betreffen het programmamanagement van RVVP- en RIF-projecten: opdrachtgeverschap, monitoring, bijsturen, besluitvorming, cofinanciering;
- De operationele en uitvoerende taken betreffen o.a. de organisatie en coördinatie van subsidieaanvragen, van het begeleiden van de concessie, inkoop, etc.;
- De strategische taken vergen minder tijd: RVVP, OV-visie en OV-concessie zijn in het verleden vastgesteld en er is nog geen sprake van actualisatie.

Nadruk ligt dus feitelijk op realisatie van projecten en uitvoering van taken, meer dan op de ontwikkeling van beleid en het initiëren van projecten.

Bijlage 2: Mogelijke onderwerpen Verkeer en Vervoer voor de Kanskaart

In deze bijlage staat een niet gelimiteerde lijst van mogelijke onderwerpen voor de Kanskaart. Deze bijlage pretendeert niet compleet te zijn, en is niet richtinggevend. De bijlage dient louter als aanzet voor discussie.

- Wijzigen van de focus op het realiseren van nieuwe infrastructuur naar het benutten van bestaande netwerken:
 - o Visie op het netwerk in Holland Rijnland; waar zitten de knelpunten in het huidige netwerk; welke knelpunten verdienen prioriteit om aangepakt te worden?
 - o Verkeersmanagement, zoals reisinformatie, beïnvloeding van routekeuze, optimalisering van de capaciteit van de infrastructuur, incident management, beschikbaar stellen van monitoringsdata. Regionaal kader en afspraken hierover, organisatie van verkeersmanagement.
 - o Multi- of synchromodaliteit. Keuze uit verschillende vervoersalternatieven, ondersteund door real-time informatie over tijd/kosten van deze alternatieven: auto, fiets, OV voor personen; weg, spoor, water voor goederen.
 - o Ketenmobiliteit ('last mile' bij openbaar vervoer). Goede onderlinge aansluiting van de 'schakels' in de verplaatsing, aandacht voor de 'zachte' kant van OV: imago, marketing, veiligheid...
 - o Slimme logistiek en slimme personenmobiliteit. Vraaggericht faciliteren van de bereikbaarheidsbehoeften van (agro)logistieke bedrijven en werkgevers. Helpen bij innovatieve, duurzame oplossingen, met opschalen, met verbindingen tussen privaat en publiek
 - o Recreatiemobiliteit, seizoensgebonden bereikbaarheid van o.a. kust en Keukenhof, in relatie tot bijvoorbeeld transferia (funvervoer) en verkeersmanagement (routekeuze)

- Nieuwe visieontwikkeling en nieuwe programma's in omliggende regio's. Is Holland Rijnland voldoende geëquipeerd om belangenbehartiging in deze processen goed te vervullen, en om goed te kunnen reageren/anticiperen?
 - o Rijk: programma Beter Benutten
 - o Rijk: programma Meer Bereiken (beter verbinden van bereikbaarheid met ruimtelijk-economische agenda's; meer aandacht voor Innoveren, Informeren, Instandhouden, Inrichten, minder voor Investeren; meer initiatief bij de regio). NB: deze nieuwe benadering sluit bij uitstek aan bij de integrale en regionale manier van werken van Holland Rijnland, bijvoorbeeld door te komen tot integrale programma's op regioniveau, slim instandhouden (zie ook Regioregie)
 - o Netwerkvisie PZH
 - o Strategische Bereikbaarheidsagenda MRDH
 - o MIRT-Onderzoek Internationale Connectiviteit / Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag
 - o Studie Greenports Zuid-Holland (MIRT)
 - o *Aanvullen Regio Amsterdam/Schiphol? Regio Zuid-Kennemerland?*
 - o Maak Plaats
 - o Fietsprogramma
 - o A4-ontwikkeling
 - o Ontwikkeling Schiphol

- Specifieke discussies die nog 'boven de markt hangen', of al door derden worden opgepakt, bijvoorbeeld:

- Visie A44/N44 in relatie tot aansluitingenproblematiek en regionale structuur, vervangingsopgave kunstwerken, ontwerpsnelheid, uitwisseling met A4 (verkeersmanagement), beheersvraagstukken
 - Blauwe Golf Ringvaart i.r.t. N207, brugbedieningsregimes Oude Rijn
 - Visie N11, agenda voor investeringen
 - Noordwestelijke Randweg Alphen aan den Rijn, inbedding in regionale visie op bereikbaarheid (nut en noodzaak)
 - N206 (Zoetermeer – Leiden), N208 (Leiden – Teylingen – Lisse – Hillegom – Haarlem)
 - Schaalsprong fiets
 - Logistiek en transport
- Maatschappelijke, economische, technologische trends met impact op bereikbaarheid:
- Demografische verschuivingen, vergrijzing, verstedelijking
 - Ontwikkelingen m.b.t. detailhandel (binnensteden, thuisdistributie), arbeidspatronen (flexibilisering werkdag, werkrelaties)
 - Diversiteit (individualisering van woon- en vervoerswensen, focus op gedrag)
 - Budgettaire ontwikkelingen, verschuiving publiek – privaat
 - Gebruik in plaats van bezit
 - Nieuwe voertuigen (brandstof/uitstoot, tussenvormen (elektrische fiets), autonome(re) voertuigen
 - Connectiviteit (slimme voertuigen, slimme infra, persoonlijke ICT, internet of things)