

## Oplegvel

1.	<b>Onderwerp</b>	Geharmoniseerde en geactualiseerde Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK)		
2.	<b>Rol van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland</b>	Basistaak Efficiencytaak Platformtaak volgens Dagelijks Bestuur <b>Platformtaak volgens gemeente</b>		
3.	<b>Regionaal belangen</b>	1. De RVMK maakt het mogelijk verkeers- en milieuproblemen op regionale schaal te beschouwen. Met behulp van berekeningen kan gezocht worden naar passende oplossingen. Daarnaast wordt het RVMK op lokaal niveau ingezet voor geluid- en luchtberekeningen bij bestemmingsplannen. 2. De regio verzorgt voor de gemeenten de projectleiding van de RVMK vanwege de platform-functie.		
4.	<b>Behandelschema:</b>	<b>Datum: Informerend</b>	<b>Datum: Adviserend</b>	<b>Datum: Besluitvormend</b>
	DB Colleges PHO DB Gemeenteraad DB AB Gemeenteraad		9 januari 2014	
5.	<b>Advies PHO</b>			
6.	<b>Reden afwijking eerdere besluitvorming en wijze afwijken</b>			
7.	<b>Essentie van het voorstel</b> <i>(annotatie zoals op agenda staat)</i>	Instemmen met en positief adviseren aan het DB over het verdere proces van het RVMK 3.0.		

<b>8.</b>	<b>Inspraak</b>	<b>Nee</b> Ja, door: Wanneer:
<b>9.</b>	<b>Financiële gevolgen</b>	<b>Binnen begroting Holland Rijnland</b> Buiten begroting (extra bijdrage gemeenten) te weten:  Structureel/incidenteel
<b>10.</b>	<b>Bestaand Kader</b>	Relevante regelgeving:
		Eerdere besluitvorming:
<b>11.</b>	<b>Lokale context</b> (in te vullen door griffier)	

## Adviesnota PHO

**Vergadering:** PHO V&V

**Datum:** 21 juni 2013

**Locatie:**

**Agendapunt:**

### Onderwerp:

*Regionale Verkeers- en Milieukaart 3.0*

---

### Beslispunten:

1. In te stemmen met de procedure dat het Dagelijks Bestuur instemt met het verkeersmodel van het RVMK 3.0, onder voorbehoud van:
  - a. het beschikbaar hebben van zowel een Global Economy-scenario (GE) en een Regional Communities-scenario (RC) voor de planjaren 2020 en 2030;
  - b. positief advies van het ambtelijk overleg Verkeer en Vervoer aan de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer ten aanzien van de definitieve vaststelling van het RVMK 3.0;
2. Kennis te nemen van de positieve beoordeling van het RVMK 3.0 en het proces om tot dit model te komen, zoals gegeven in de tussentijdse second opinion door Movares;
3. Te adviseren om vooruitlopend op de vaststelling van het verkeersmodel het reeds beschikbare GE-scenario en (niet vastgestelde) verkeersmodel beschikbaar te stellen aan de gemeenten die daar behoefte aan hebben, bijvoorbeeld Leiden en Leiderdorp ten behoeve van het LAB071;
4. Het Dagelijks Bestuur te adviseren om het volledig RVMK 3.0 vast te stellen na actualisatie van het milieumodel op basis van het vastgestelde verkeersmodel.
5. Het DB te verzoeken het vastgestelde RVMK 3.0 ter kennisgeving te brengen aan het portefeuillehoudersoverleg.

### Inleiding:

De Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK) van Holland Rijnland is een beleidsondersteunend instrument, waarmee verkeers- en milieuberekeningen kunnen worden uitgevoerd. Gemeenten gebruiken het RVMK bij het opstellen of herzien van bestemmingsplannen.

Eind 2011 is door het Dagelijks Bestuur op basis van positief advies van het PHO Verkeer en Vervoer besloten het bureau 4Cast opdracht te geven het RVMK uit te breiden met de gemeenten uit de Rijnstreek, en tevens te actualiseren. Zij hebben daarbij de opdracht gekregen om aan te sluiten bij het Nieuw Regionaal Model (NRM) dat door het Rijk en de provincie wordt gehanteerd. Dit gezien de raakvlakken met de diverse grote projecten in de regio (RijnlandRoute, Duinpolderweg). Daarnaast is in de oorspronkelijke opdracht alleen uitgegaan van een hoge economische groeiscenario gebaseerd op de regionale ambitie, ofwel een Global Economy-scenario. Dit scenario is voornamelijk relevant als worstcase voor de berekening van geluid- en luchteffecten van projecten. Tussentijds is, op verzoek van het PHO Verkeer en Vervoer, besloten om niet alleen uit te gaan van hoge groei, maar ook van een lage economische groei-scenario. Dit laatste scenario, ook wel bekend als Regional Communities, geeft een duidelijker beeld ten aanzien van nut en noodzaak van infraprojecten.

De bouw en afronding van het verkeersmodel neemt uiteindelijk meer tijd in beslag dan oorspronkelijk geprognoseerd. Voor een deel is dit veroorzaakt doordat een compleet nieuw verkeersmodel is opgebouwd door de nieuwe contractpartner (4Cast). Er worden nieuwe technieken gebruikt en er is ook een andere insteek (werken vanuit het NRM) gekozen. Daarnaast is er veel discussie binnen de regio over de vulling van de prognosejaren. De vraag daarbij was welke ambities meegenomen worden voor de planjaren 2020 en 2030. Waar veel gemeenten nog wel een vastgesteld programma hebben voor de periode tot en met 2020 is dit voor 2030 een stuk moeilijker te bepalen. Voor dit laatste prognosejaar is zoveel mogelijk aangesloten bij de verwachte landelijke groei, zoals ook gehanteerd wordt in het NRM.

#### **Beoogd effect:**

Het op de schaal van het gehele gebied van Holland Rijnland kunnen beschouwen van verkeers- en milieuproblemen en het met behulp van berekeningen zoeken naar passende oplossingen. Hierbij wordt gewerkt met twee scenario's voor de planjaren 2020 en 2030.

#### **Argumenten:**

##### *1. Instemmen met verdere procedure totstandkoming RVMK 3.0 met daarbij zowel een GE-scenario als een RC-scenario*

Eind 2011 is door het Dagelijks Bestuur op basis van positief advies van het PHO Verkeer en Vervoer besloten het bureau 4Cast opdracht te geven het RVMK uit te breiden met de gemeenten uit de Rijnstreek, en tevens te actualiseren. Zij hebben daarbij de opdracht gekregen om aan te sluiten bij het Nieuw Regionaal Model (NRM) dat door het Rijk en de provincie wordt gehanteerd. Dit gezien de raakvlakken met de diverse grote projecten in de regio (RijnlandRoute, Duinpolderweg). Daarnaast is in de oorspronkelijke opdracht alleen uitgegaan van een hoge economische groeiscenario gebaseerd op de regionale ambitie, ofwel een Global Economy-scenario. Dit scenario is voornamelijk relevant als worstcase voor de berekening van geluid- en luchteffecten van projecten. Tussentijds is, op verzoek van het PHO Verkeer en Vervoer, besloten om niet alleen uit te gaan van hoge groei, maar ook van een lage economische groei-scenario. Dit laatste scenario, ook wel bekend als Regional Communities, geeft een duidelijker beeld ten aanzien van nut en noodzaak van infraprojecten.

##### *2. Kennis te van de positieve tussentijdse beoordeling door Movares*

De tussentijdse second opinion van Movares geeft aan dat het nu voorliggende verkeersmodel, zoals opgebouwd door 4Cast afdoende is. Daarbij wordt wel als aandachtspunt het eerder genoemde RC-scenario genoemd en de ontwikkeling van het vrachtverkeer. Deze aanbevelingen worden overgenomen in het proces. Daarnaast zijn nog een aantal punten benoemd door het Ambtelijk Overleg Verkeer en Vervoer en de kleinere begeleidingsgroep die nog door Movares beschouwd dienen te zijn voor de definitieve vaststelling van het RVMK 3.0.

##### *3. Tussentijds reeds beschikbare data ter beschikking te stellen aan de gemeenten die daar behoefte aan hebben*

Vanuit de regio wordt voorgesteld om toe te staan dat de conceptversie van het verkeersdeel van het RVMK, vooruitlopend op de definitieve vaststelling van de versie 3.0, door gemeenten voor eigen rekening en risico gebruikt mag worden ten behoeve van de beantwoording van vragen (bijvoorbeeld LAB071).

##### *4/5 Vaststelling volledig RVMK 3.0*

In maart 2014 kan het volledig verkeersmodel worden opgeleverd met daarbij de eerder genoemde RC- en GE-scenario's voor de planjaren 2020 en 2030. Aansluitend kan in april 2014 het milieudeel worden afgerond en vastgesteld, waarna het gehele RVMK 3.0 kan

worden vastgesteld. Hierna dient dit te worden gecommuniceerd naar de gemeenten en overige geïnteresseerden (bijvoorbeeld provincie Zuid – Holland), opdat zij het nieuwe RVMK 3.0 kunnen gaan gebruiken.

**Kanttelingen/risico's:**

De gemeenten binnen Holland Rijnland zijn het er over eens dat het RVMK 3.0 in potentie een verbetering is ten opzichte van het RVMK 2.2. Dit mede dankzij de grote ambtelijke inzet die gestoken is in het opnieuw doorwerken van het netwerk, de voedingspunten en de toedelingmechanismen. Wel is er nog discussie tussen de gemeenten over de vraag wanneer het model kan worden vastgesteld. Enkele gemeenten vinden het model zoals het nu voorligt toereikend, terwijl enkele andere gemeenten graag nog een aantal wijzigingen op doorgevoerd zien. De vraag is echter in welke mate dit in deze fase nodig is of dat dit in een volgende actualisatie wordt opgenomen.

Na de vaststelling kan gestart worden met de actualisatie van het RVMK 3.0 naar het RVMK 3.1 om door de gemeenten aangedragen wijzigingen op het lokaal netwerk en qua routekeuze in de gemeenten door te voeren. De lokale verwonderpunten zullen bij het eerste gebruik naar boven komen. Deze actualisatie zou vanuit het modelbeheer ook in deze fase gestart worden en past binnen het bestaande beheerbudget. Hiermee is ook het bezwaar van een aantal gemeenten ondervangen. Vooruitlopend op de actualisatie vindt eerst een korte evaluatie plaats van het proces om te komen tot het RVMK 3.0 om te bekijken op welke wijze de actualisatie het best ingericht kan worden.

**Financiën:**

N.v.t.

**Communicatie:**

N.v.t.

**Evaluatie:**

N.v.t.

**Bijlagen:**

- Second opinion verkeersmodel RVMK 3.0, Movares
- Oplegnotitie RVMK Holland Rijnland 3.0