

# PVVP-monitor

2008

*Juli 2009*

## Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel	4
1.3 Samenhang met andere producten	4
1.4 Werkwijze en toelichting	5
1.5 Status	5
1.6 Voortgang	5
<b>2 Algemeen</b>	<b>6</b>
2.1 Algemene doelstelling Coalitieakkoord en PVVP	6
2.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	6
2.3 Indicatoren PVVP	8
<b>3 Openbaar Vervoer</b>	<b>10</b>
3.1 Doelstellingen openbaar vervoer	10
3.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	10
3.3 Indicatoren PVVP	15
<b>4 Weg- en Verkeersmanagement</b>	<b>27</b>
4.1 Doelstellingen weg- en verkeersmanagement	27
4.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	27
4.3 Indicatoren PVVP	28
<b>5 Fiets</b>	<b>35</b>
5.1 Doelstellingen fiets	35
5.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	35
5.3 Indicatoren PVVP	37
<b>6 Goederenvervoer</b>	<b>39</b>
6.1 Doelstellingen goederenvervoer	39
6.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	39
6.3 Indicatoren PVVP	41
<b>7 Vaarwegen</b>	<b>44</b>
7.1 Doelstellingen vaarwegen	44
7.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	44
7.3 Indicator PVVP	44
<b>8 Mobiliteitsmanagement</b>	<b>47</b>
8.1 Doelstellingen mobiliteitsmanagement	47
8.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	47
8.3 Indicatoren PVVP	48
<b>9 Verkeersveiligheid</b>	<b>53</b>
9.1 Doelstellingen verkeersveiligheid	53
9.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	53
9.3 Indicatoren PVVP	54
<b>10 Leefbaarheid</b>	<b>58</b>
10.1 Doelstellingen leefbaarheid	58
10.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011	58
10.3 Indicator PVVP	58

<b>Bijlagen</b>	<b>61</b>
Bijlage 1: Toelichting bronnen	61
Bijlage 2: Drip's in Zuid-Holland	63
Bijlage 3: Externe veiligheid	64
Bijlage 4: Overzichtskaart van de tien vaarwegtrajecten	65

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) van Zuid-Holland is beschreven hoe de provincie Zuid-Holland de komende jaren (tot 2020) het beleid op het terrein van verkeer en vervoer binnen de provincie vorm wil geven. In het coalitieakkoord 2007-2011, "Duurzaam Denken Dynamisch Doen", is deze beleidslijn verder verstevigd.

In het PVVP is aangegeven dat de provincie het beleid periodiek toetst en, indien de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, actualiseert. Ten behoeve van deze actualisatie is een monitor- en evaluatiesysteem ontwikkeld, de PVVP-monitor. De PVVP-monitor informeert het bestuur en management op basis waarvan de beleidsagenda periodiek kan worden aangepast.

De eerste PVVP monitor is in 2008 verschenen, met gegevens over 2006. Deze rapportage geeft de resultaten weer over het jaar 2007.

## 1.2 Doel

Het doel van de PVVP-monitor is drieledig:

- Beleidsrelevante informatie leveren om doelen van het beleid, maatregelen en instrumenten te beoordelen en desgewenst aan te passen of aan te scherpen.
- Verantwoording af te leggen over de voortgang van het beleid (door GS aan PS).
- Informatie aan te leveren ten behoeve van de Nationale Mobiliteitsmonitor, met als doel de samenhang van het verkeer- en vervoerbeleid van Rijk, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten zichtbaar te maken.

Naast de bovenstaande doelen waarvoor de PVVP-monitor is ontwikkeld, heeft het een plaats in het (dagelijks) gebruik van beleidsmedewerkers, programmamanagers en managementleden. De PVVP-monitor fungeert als informatiebron of vertrekpunt bij de ontwikkeling van beleid en projecten, bij de aanpassing van beleid en projecten en bij de evaluatie van beleid en projecten.

## 1.3 Samenhang met andere producten

Zoals bij de doelen al naar voren is gekomen, heeft de PVVP-monitor een relatie met de Nationale Mobiliteitsmonitor. De PVVP-monitor levert informatie aan de Nationale Mobiliteitsmonitor voor een beperkte set van indicatoren, de essentiële onderdelen van beleid. Op haar beurt zoekt de PVVP monitor aansluiting bij de nationale monitor om, daar waar mogelijk, dezelfde indicatoren voor de verschillende beleidsonderdelen te formuleren op provinciale schaal.

Een tweede product waarmee een relatie is, is de begroting van de provincie Zuid-Holland. In 2007 is een start gemaakt met een nieuwe wijze van het opstellen van de begroting. Hierin wordt meer een relatie gelegd met het coalitieakkoord 2007-2011, "Duurzaam Denken Dynamisch Doen", en de speerpunten en programma's die worden onderscheiden. Tevens zijn voor de begroting output en outcome-indicatoren opgesteld om deze speerpunten te kunnen volgen en desgewenst te kunnen bijsturen.

Wat verkeer en vervoer betreft zijn de indicatoren uit programma 2: "Integrale bereikbaarheid" ook in de PVVP-monitor opgenomen.

Aanvullend wordt samen met de vier partners in Zuid-Holland 2-jaarlijks de monitorrapportage Verkeer en Vervoer Zuid-Holland gemaakt. De toekomst van dit product is enigszins onzeker. De vier partners maken ieder voor zich ook monitorrapportages of zijn bezig met de ontwikkeling hiervan. De partners hebben aangegeven een hogere prioriteit te geven aan deze eigen monitorrapportages. Dit kan ertoe leiden dat in de toekomst de monitorrapportage beperkter zal gaan verschijnen.

## **1.4 Werkwijze en toelichting**

De PVVP-monitor is opgebouwd uit 10 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk komt in hoofdstuk twee een aantal algemene ontwikkelingen aan bod. De volgende hoofdstukken concentreren zich ieder op een specifiek deelgebied van verkeer en vervoer.

Elk hoofdstuk wordt ingeleid met een praktische vertaling van de doelstellingen uit het PVVP en aangevuld met doelen uit het coalitieakkoord 2007-2011, voor het desbetreffende werkveld.

Het PVVP is vastgesteld in 2004. Daarom is 2004 als basisjaar gehanteerd en zijn daar waar mogelijk gegevens vanaf dit jaar opgenomen. In deze PVVP-monitor 2008 worden de meest recente gegevens opgenomen. Voor het merendeel van de indicatoren zal dit het jaar 2007 betreffen. Tot slot zijn er voor een aantal indicatoren nog geen nieuwe gegevens beschikbaar. De tabellen en/of grafieken worden dan in ongewijzigde vorm ten opzichte van de vorige monitor opgenomen.

Bij veel indicatoren is de volgende gebiedsindeling gehanteerd: Nederland, als referentie, Zuid-Holland totaal, Zuid-Holland exclusief de stadsregio's, als het regiegebied van de provincie, en de beide stadsregio's voor de vergelijkingsmogelijkheden.

In sommige gevallen is van deze indeling afgeweken, dit omdat bijvoorbeeld de gegevens niet beschikbaar zijn of omdat de indicator een andere indeling vereist, zoals openbaar vervoer indicatoren m.b.t. concessiegebieden.

## **1.5 Status**

Dit is de PVVP-monitor 2008. In 2007 is de eerste PVVP-monitor uitgekomen, waarbij ten opzichte van de rapportage in 2008 een aantal indicatoren nieuw is opgenomen. Helaas is ook van een aantal indicatoren geen nieuwe informatie beschikbaar gekomen.

Redenen hiervoor zijn:

- De gegevensbron is nog niet (volledig) beschikbaar bijvoorbeeld het MIPOV
- De gegevens zijn (nog) niet aangeleverd

Daarnaast is in deze rapportage nog weinig aandacht geschonken aan de analyse van het uitgevoerde beleid in relatie tot de weergegeven cijfers. Naarmate er meer gegevens beschikbaar komen zal dit in de komende rapportages steeds verder worden uitgebreid.

## **1.6 Voortgang**

De PVVP-monitor is een jaarlijks product. De PVVP-monitor verschijnt ongeveer gelijktijdig met de jaarrekening.

Dit betekent dat in april/mei 2009, de PVVP-monitor 2008 met de gegevens over 2007 aan GS wordt voorgelegd.

## 2 Algemeen

### 2.1 Algemene doelstelling Coalitieakkoord en PVVP

#### **Coalitieakkoord 2007 - 2011:**

*Betere bereikbaarheid door een integrale benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk en intensivering van het OV-gebruik.*

#### **PVVP**

*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, voor stedelijke en landelijke kwaliteit en voor een sociaal Zuid-Holland. Een te sterke mobiliteitsgroei staat daarmee op gespannen voet.*

*Gedragbeïnvloeding, sturing van ontwikkelingen en 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.*

#### **Doelen:**

- bereikbaar Zuid-Holland
- tevreden reiziger (hoofdstuk 3)
- beter milieu (hoofdstuk 10)
- grotere veiligheid (hoofdstuk 3,10)

### 2.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

*Om het doel: integrale benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk en vergroting van het aandeel openbaar vervoer uit het coalitieakkoord te kunnen monitoren is de volgende indicator ontwikkeld. De indicator is identiek aan de indicator die in de begroting 2008 is opgenomen.*

#### **1. Doelstelling en realisatie Modal Split OV-Fiets-Auto (% = aandeel openbaar vervoer)**

	<b>Nulmeting (2006)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Doelstelling Aandeel Openbaar Vervoer</b>			12,3%	12,3%	12,4%	12,5%	12,5%
<b>Realisatie Aandeel Openbaar Vervoer</b>	12,2%	10,4%					

Tabel 2.1: begrotingsindicator modal split, overige regio's Zuid-Holland, OV = trein+BTM

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, Provincie Zuid-Holland

#### Analyse

Voor de jaren 2008-2012 is de doelstelling overgenomen zoals deze in de begroting staat.

Wat betreft het OV-aandeel wordt gestreefd naar een toename tot 12,5% in het totale aantal reizigerskilometers in 2012.

Dit lijkt een kleine toename, maar een vergroting van het OV-aandeel betekent dat het gebruik van het openbaar vervoer, hier gemeten in totaal aantal reizigerskilometers, harder moet groeien dan de auto en de fiets. Uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord 2007-2011 zijn: een groei van de auto met 1,5% per jaar, van het fietsgebruik van 1% per jaar, en voor het openbaar vervoer een groei van 1% à 2% per jaar. Daarnaast is het aandeel van het openbaar vervoer in de periode 1999-2006 gedaald van 13,9% naar 12,2% en is een ombuiging van deze dalende trend een ambitieuze doelstelling.

In 2007 is het aandeel OV gedaald naar 10,4%. Het autogebruik is gestegen van 10,7 naar 11,2 miljard reizigerskilometers (+4,7%) en het gebruik van het openbaar vervoer is gedaald van 1,6 naar 1,4 miljard reizigerskilometers (-12,5%). Een analyse van deze daling maakt duidelijk dat het gebruik van de trein in "Overig Zuid-Holland" is gedaald: van 1,38 naar 1,05 miljard reizigerkilometers (-23,9%). Het gebruik van bus, tram en metro is wel gestegen: van 0,26 miljard reizigerkilometers naar 0,39 miljard reizigerskilometers

(+50%). Op dit deel van het openbaar vervoer (bus, tram en metro) heeft de provincie het meeste invloed. De stijging is groter dan de doelstelling, maar deze toename is onvoldoende om alleen daarmee de volledige modal split op het gewenste niveau te krijgen. De marge om het aandeel OV te vergroten is klein, het betekent of een afname van het auto en/of fietsverkeer of een grotere groei in het OV dan de groei van het autoverkeer. Zowel de historie als de actuele cijfers laten zien dat dit zonder ingrijpende maatregelen, zoals kilometerbeprijzing, niet of zeer moeilijk haalbaar is.

## 2.3 Indicatoren PVVP

Zoals in het tekstkader dat aan het begin van dit hoofdstuk staat is één van de doelen, uit het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, een bereikbaar Zuid-Holland.

Om de ontwikkeling hiervan te kunnen volgen is een tweetal indicatoren opgenomen die betrekking hebben op de totale mobiliteit. Dit zijn de totale verplaatsingsafstand in de verschillende onderscheiden regio's in Zuid-Holland en de modal split (aandeel van de diverse modaliteiten) in het regiegebied van Zuid-Holland.

### Indicatoren bereikbaar Zuid-Holland

#### 1. totale mobiliteit in Zuid-Holland

Gebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Nederland	185,52	183,58	184,81	186,31	99,0	99,6	100,4
Zuid-Holland	38,25	36,14	35,18	35,17	94,5	92,0	91,9
Stadsgewest Haaglanden	9,77	11,00	10,25	9,95	112,6	104,9	101,8
Stadsregio Rotterdam	13,20	10,96	10,68	10,62	83,0	80,9	80,5
Overige regio's Zuid-Holland	15,27	14,18	14,25	14,60	92,9	93,3	95,6

Tabel 2.2: totale verplaatsingsafstand in mln. km totale bevolking, totaal van 8 vervoerwijzen<sup>1</sup> (index 2004 = 100)

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland (toelichting bijlage I)

#### 2. verplaatsingsafstand per persoon

Gebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Nederland	32,78	32,36	32,53	32,74	98,7	99,2	99,9
Zuid-Holland	31,85	30,01	29,22	29,27	94,2	91,7	91,9
Stadsgewest Haaglanden	29,29	30,74	26,37	28,33	105,0	90,0	96,7
Stadsregio Rotterdam	31,51	27,37	29,26	26,60	86,9	92,9	84,4
Overige regio's Zuid-Holland	34,07	31,79	31,65	32,35	93,3	92,9	95,0

Tabel 2.3: gem. verplaatsingsafstand per persoon per dag in km, totaal van 8 vervoerwijzen, index 2004 = 100

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

### Analyse

In beide tabellen is opvallend dat de totalen van jaar tot jaar behoorlijk fluctueren. Een mogelijke verklaring ligt in het gebruik van het Mobiliteitsonderzoek Nederland.

Het mobiliteitsonderzoek Nederland is een jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van inwoners van Nederland op basis van een steekproef. Voor een verdere beschrijving van het Mobiliteitsonderzoek Nederland wordt verwezen naar bijlage I.

In de tabel met de totale mobiliteit komt duidelijk naar voren dat de mobiliteit in 2004-2007 in Zuid-Holland ten opzichte van Nederland afneemt. Hierbij is ook zichtbaar dat de mobiliteit in de Stadsregio Rotterdam met zelfs 20% is afgenomen. Tussen 2006 en 2007 heeft de afname niet doorgezet en is constant gebleven.

Als de verplaatsingsafstand per persoon per dag nader wordt bestudeerd blijkt dat de verplaatsingsafstand in stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam lager ligt dan in de kaderwetgebieden overige regio's van Zuid-Holland en ook lager ligt dan in Nederland. Dit komt enerzijds door het landelijke karakter van de overige regio's van Zuid-Holland waardoor de verplaatsingsafstanden groter worden en anderzijds door de juist kortere afstanden in de kaderwetgebieden waar herkomst en bestemmingen over het algemeen dichter bij elkaar liggen. Ook hier geldt dat in de periode 2006-2007 de verplaatsingsafstand in Zuid-Holland niet

<sup>1</sup> De 8 vervoerwijzen zijn: autobestuurders, autopassagiers, trein, bus/tram/metro, bromfiets, fiets, lopen en overig (bijvoorbeeld: motor/scooter, tractor, touringcar, vracht- en bestelauto, step, skates)

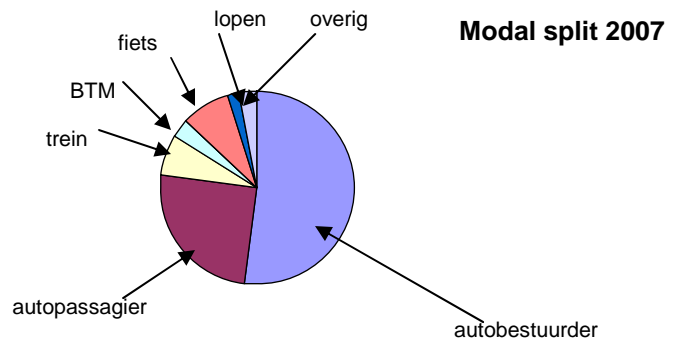
verder is afgenomen. Bovendien is in de periode 2004-2007 de verplaatsingsafstand in Nederland constant gebleven en in Zuid-Holland met 8% gedaald.

Opvallend in 2007 is de daling in de Stadsregio Rotterdam ten opzichte van 2006. De twee andere gebieden laten een lichte stijging zien.

*Met de volgende indicator wordt meer ingezoomd op het regiegebied van Zuid-Holland omdat de provincie met haar beleid hier het meeste invloed kan uitoefenen.*

### 3. modal split in overige regio's van Zuid-Holland (dus exclusief stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden)

Modaliteit	2004	2005	2006	2007
Autobestuurder	0,50	0,50	0,50	0,52
Autopassagier	0,27	0,27	0,25	0,25
Trein	0,08	0,06	0,08	0,07
Bus, Tram, Metro	0,03	0,04	0,02	0,03
Bromfiets	0,01	0,00	0,01	0,00
Fiets	0,07	0,08	0,08	0,08
Lopen	0,02	0,02	0,02	0,02
Overig	0,03	0,03	0,04	0,03
Totaal	1,00	1,00	1,00	1,00



Tabel 2.4: aandeel diverse modaliteiten, in de totale verplaatsingsafstand, voor de overige regio's van Zuid-Holland

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

#### Analyse

Uit de tabel met de modal split wordt de dominante positie van de auto goed zichtbaar. Het blijkt dat meer dan 75% van de totale verplaatsingsafstand met de auto wordt gemaakt. (autobestuurder en autopassagier).

In de periode 2004-2007 is dit aandeel constant gebleven namelijk 77%. Er is echter een lichte verschuiving in het aandeel autobestuurder ten opzichte van autopassagier.

Het aandeel autobestuurder is gestegen naar 52% en autopassagier gedaald naar 25%.

Voorzichtig kan hieruit geconcludeerd worden dat hiermee het aantal auto's op de weg toeneemt.

## 3 Openbaar Vervoer

### 3.1 Doelstellingen openbaar vervoer

#### **Coalitieakkoord 2007 - 2011**

Een stijging van de OV-kwaliteit en daarmee een hoger OV-aandeel in de totale mobiliteit; meer OV-reizigerskilometers, 1 à 2 % op jaarbasis.

#### **PVVP**

De provincie zet in op het tot stand komen van een hoogwaardig, samenhangend, stadsgewestelijk en regionaal openbaar vervoer systeem waar spoor de ruggengraat vormt: het zuidvleugelnet.

#### **Nota Operationalisering Openbaar Vervoer 2007 - 2020**

De volgende doelen worden hierin genoemd:

- Verbeteren vervoerkwaliteit en samenhang van het openbaar vervoer voor reizigers
- Bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid
- Verbeteren van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer
- Verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer

### 3.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

In het coalitieakkoord is intensiveren van het openbaar vervoer één van de speerpunten. Dit is vertaald in een doelstelling om een hoger OV-aandeel in de totale mobiliteit te halen en om meer OV-reizigerskilometers te krijgen: 1 à 2% op jaarbasis. De indicator met betrekking tot het hogere OV-aandeel is in hoofdstuk 2 aan bod gekomen. In dit hoofdstuk worden de reizigerskilometers weergegeven.

#### **1. Doelstelling en realisatie stijging OV-reizigerskilometers**

	<b>Nulmeting (2006)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Doelstelling reizigerskilometrage concessies Zuid-Holland (km*1 mln.)</b>			+3%	+4,5%	+6,0%	+7,5%
<b>Realisatie reizigerskilometrage concessies Zuid-Holland (km*1 mln.)</b>	464,8	477,6				

Tabel 3.1: begrotingsindicator stijging reizigerskilometers

Bron: Provincie Zuid-Holland, Vervoerbedrijven

#### Analyse

Bovenstaande tabel heeft betrekking op de reizigerskilometers van de openbaar vervoer concessies verleend door de provincie Zuid-Holland. Het betreft hier alleen de buskilometers. Het reizigerskilometrage van de regionale spoorlijnen is (nog) niet meegenomen. Ook het spoorkilometrage op het NS-netwerk blijft buiten beschouwing. Dit omdat het beleid van de provincie Zuid-Holland vooral gericht is op de eigen concessies.

In de begroting is voor de komende jaren de ambitie opgenomen om jaarlijks een stijging van 1,5% in de reizigerskilometers te behalen. Voor 2011 betekent dit 7,5% meer reizigerskilometers ten opzichte van 2006. In deze tabel (tabel 3.1) is alleen het reizigerskilometrage van het busvervoer opgenomen.

De provincie Zuid-Holland verleend ook een speciale concessie voor het vervoer over water. Om een beeld te krijgen van het vervoer over water, volgen nu een tabel en een grafiek met de reizigersontwikkeling van de waterbus. De Waterbus Rotterdam heeft in de periode 2004-2007 24% meer passagiers vervoerd. De waterbus Drechtsteden kent een dalend aantal reizigers namelijk -3%.

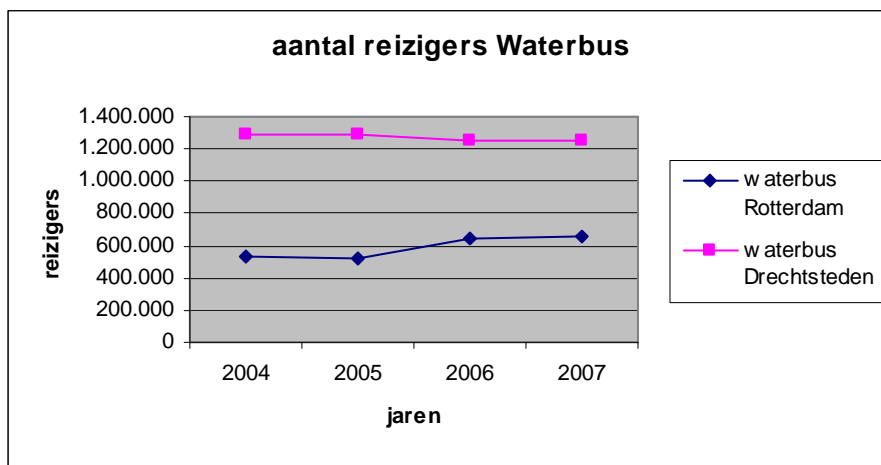
### 1b. reizigers Waterbus

	2004	2005	2006	2007
Waterbus Rotterdam*	532.000	516.000	645.000	660.000
Waterbus Drechtsteden	1.289.000	1.283.000	1.250.000	1.250.000

Tabel 3.2: aantal reizigers waterbus

Bron: Provincie Zuid-Holland, vervoerbedrijven

\* tot 2006 heette de waterbus Rotterdam: Fast Ferry



Figuur 3.1: reizigersaantallen waterbus

Om een totaalbeeld te geven van het openbaar vervoer in Zuid-Holland wordt ook het reizigerskilometrage van de NS in Zuid-Holland weergegeven. Vanaf 2006 zijn deze gegevens niet meer beschikbaar. Om toch een beeld te geven van de ontwikkeling in het reizigerskilometrage worden de gegevens van totaal Nederland opgenomen.

### 1. stijging OV-reizigerskilometers

	2004	2005	2006	2007
Kernet	7.685.000	8.081.000	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Regionaal net*	520.000	519.000	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Totaal	8.205.000	8.600.000	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Totaal Nederland		14.700.000	15.100.000	15.500.000

Tabel 3.3: reizigerskilometrage NS Zuid-Holland

Bron: NS

#### Analyse

Het reizigerskilometrage vertoont voor heel Nederland een stijgend verloop. Op basis van de cijfers van 2005 wordt duidelijk dat over het spoornet in Zuid-Holland meer dan de helft van het totale reizigerskilometrage in heel Nederland wordt afgelegd. Redelijkerwijs is dan de aanname dat voor Zuid-Holland minimaal dezelfde ontwikkeling in het reizigerskilometrage als voor heel Nederland kan worden aangehouden.

In 2007 is het reizigerskilometrage met 2,6% gestegen. In het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV is opgenomen dat de ambitie voor het spoor is vastgesteld op een groei van 5% per jaar gedurende de periode 2008-2011. Dit betreft al het personenvervoer per spoor in Nederland op zowel het hoofdrailnet als op de gedecentraliseerde lijnen.

Het resultaat over 2007 laat zien dat dit een ambitieuze doelstelling is.

Met het gaan exploiteren van een aantal regionale spoorlijnen door de provincie, de Treindienst Gouda - Alphen aan den Rijn en de Merwedelingelijn, en het vervangen van de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn door Randstadrail is de verwachting dat het gebruik en de reizigerskilometrage op deze regionale spoorlijnen de komende jaren zal gaan stijgen.

#### 1b. aantal in- en uitstappers op NS-stations in Zuid-Holland

	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Stations Zuid-Holland totaal	457.000	478.100	483.500	497.100	104,6	105,8	108,8
Stations knooppunten	315.900	328.300	330.700	337.600	103,9	100,7	106,7
Overige stations	141.100	149.800	152.800	159.500	106,2	108,3	113,0

Tabel 3.4 : aantal in- en uitstapper NS-stations in Zuid-Holland (gem. werkdag)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal in- en uitstappers op de NS-stations in Zuid-Holland in de periode 2004-2007 is gestegen. (+8,8%).

Voor een goede vergelijking zijn dezelfde stations over de periode 2004-2007 meegenomen. Dit betekent dat de stations aan de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn die vanaf 2006 niet meer tot de NS-stations behoren ook in 2005 en 2004 buiten beschouwing zijn gebleven.

Aangezien in de indicator voor de begroting met betrekking tot de reizigerskilometrage alleen een totaalbeeld is gegeven volgt nog een uitsplitsing naar de verschillende concessies.

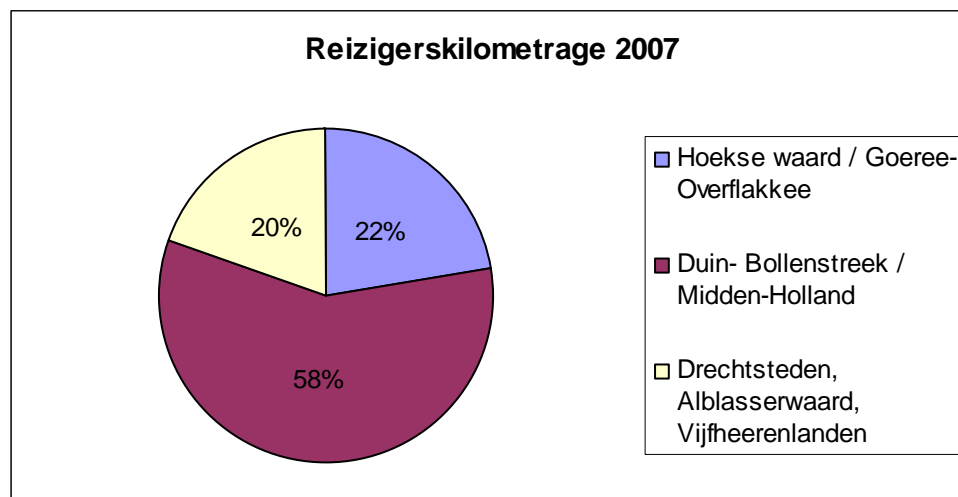
#### 2. reizigerskilometrage per openbaar vervoer concessie

Concessiegebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Hoekse Waard / Goeree Overflakkee	112,7	105,0	107,0	107,0	93,2	94,9	94,9
Duin- Bollenstreek / Leiden/ Rijnstreek/ Midden-Holland	223,9	270,0	274,0	277,0	120,6	122,4	123,7
Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden	84,0	76,5	83,8	93,6 *	91,1	99,8	111,4
Totaal	420,6	451,5	464,8	477,6	107,3	110,5	113,6

Tabel 3.4: Reizigerskilometers x 1 miljoen (index: 2004=100)

\*) Dit getal is herberekend op basis van 2006, i.v.m. ontbreken van 1<sup>e</sup> kwartaal 2007

Bron: Provincie-Zuid-Holland, Vervoerbedrijven



Figuur 3.2: verdeling reizigerskilometrage 2007

## Analyse

In 2007 is het kilometrage in de Duin-Bollenstreek/Leiden/Rijnstreek/Midden-Holland verder gestegen. Belangrijke reden hiervoor is dat de ontwikkelopdracht bij de vervoerder ligt. Hierdoor spelen zij beter in op de wensen en behoeften van de markt.

In de concessie Hoekse Waard/Goeree Overflakkee is ten opzichte van 2004 sprake van een lichte afname.

In 2007 is het reizigerskilometrage van alle concessies samen die door de provincie Zuid-Holland uitgegeven worden met 2,8% gestegen ten opzichte van 2006. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de doelstelling van het college om in de periode tot 2011 jaarlijks een stijging van 1,5% te behalen.

*Naast busvervoer is de provincie ook concessieverlener voor een aantal regionale spoorlijnen. De Treindienst Gouda - Alphen aan den Rijn is verleend als een separate concessie. De MerwedeLingelijn maakt integraal onderdeel uit van de concessie Drechtsteden/Alblasserwaard/Vijfheerenlanden.. De komende jaren zullen meer gegevens beschikbaar komen. Nu volgt een overzicht met beschikbare gegevens om een beeld te geven van het vervoer op deze lijnen.*

### **2b. In- en uitstappers regionale spoorlijnen**

<b>Treindienst Gouda-Alphen aan den Rijn</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Alphen aan den Rijn*	3.010	3.048	3.042	3.091
Boskoop	926	942	980	1.027
Waddinxveen Noord	720	683	673	722
Waddinxveen	1.303	1.305	1.348	1.377
Gouda**	3.958	4.067	4.143	4.251
Leiden Lammenschans				
Leiden				
<b>Totaal</b>	<b>9.917</b>	<b>10.045</b>	<b>10.186</b>	<b>10.468</b>

Tabel 3.5: in- en uitstappers gem. werkdag Treindienst Gouda - Alphen aan den Rijn, in de spits rijdt de treindienst tussen Gouda - Leiden.

Bron: NS

\* het aantal in- en uitstappers voor Alphen aan den Rijn is bepaald op basis van het gemiddelde aandeel in 2000-2003 (35%) van het totale aantal in- en uitstappers op dit station. Voor de jaren 2004-2006 is alleen het totale aantal bekend.

\*\* Gouda, idem als Alphen aan den Rijn (22%)

## Analyse

In 2007 is het aantal in- en uitstappers voor het traject Gouda-Alphen aan den Rijn in de periode 2004-2007 met 5,6% gestegen tot bijna 10.500 in- en uitstappers per gemiddelde werkdag. Deze toename is voor een groot deel toe te schrijven aan de periode 2006-2007.

In 2007 heeft de provincie de exploitatie van de MerwedeLingelijn op zich genomen. Vervoerbedrijf Arriva verzorgt voor deze lijn het vervoer en rapporteert op basis van Mipov-elementen. Hierin zijn geen instappers en uitstappers opgenomen maar wel reizigerskilometers en bezettingsgraden. Over 2007 zijn geen gegevens beschikbaar. In de volgende monitor zullen de dan beschikbare en relevante gegevens worden opgenomen in de PVVP-monitor.

<b>Speerpunt coalitieakkoord</b>		<b>Prestatie indicator</b>	<b>Doel 2008</b>	<b>Realisatie 2008</b>
<b>1. Ontwikkelen buscorridors</b>	A	* Planontwikkeling voor voorzieningen ter verbetering van het busvervoer op drie prioritaire buscorridors afgerond en realisatie gestart	2009	2009
	B	* Quick Win maatregelen corridors gerealiseerd 7 per jaar	7	3
<b>2. Uitbreiden regionaal netwerk hoogwaardig openbaar vervoer</b>	A	* RijnGouweLijn Oost als onderdeel van de light rail verbinding Katwijk-Gouda gerealiseerd; light rail rijdt in 2011	2011	2015
	B	* MerwedeLingeLijn als light train verbinding gerealiseerd; light train rijdt in 2009	2009	Ja
	C	Planvorming van de RijnGouweLijn West afgerond	2010	2009
<b>3. Uitbreiden OV over water</b>	A	* Aanbesteding uitbreiding vaardiensten afgerond	X	Nee
	B	* Nieuwe haltes langs nieuwe vaarroutes voorbereid en ingericht tussen 2008 en 2011; gereed in 2011	2011	2011
<b>4. Strikte milieueisen opnemen in concessies aan OV</b>	A	* Extra duurzaamheidsvoorwaarden opgenomen	X	Ja
	B	* Percentage buspark conform duurzaamheidsvoorwaarden	20%	20%

Tabel 3.7: speerpunten coalitieakkoord 2007-2011 (vetgedrukt veranderingen jaarrekening 2008 ten opzichte van 2007)

Bron: Provincie Zuid-Holland

*Naast de outcome-indicatoren zijn in de begroting ook prestatie-indicatoren opgenomen. In de PVVP-monitor worden deze ook opgenomen en zal de komende jaren de ontwikkeling van diverse indicatoren gevolgd worden. Van een aantal prestatie-indicatoren is alleen aangegeven in welk jaar het desbetreffende project gerealiseerd moet zijn. Daar waar mogelijk zal in de PVVP-monitor jaarlijks worden aangegeven of de doelstellingen haalbaar zijn. In onderstaande tabel staan de prestatie-indicatoren voor het programma intensiveren openbaar vervoer uit het coalitieakkoord en de begroting.*

#### Toelichting

Ad 1b) In 2008 zijn 3 quick win maatregelen gerealiseerd.

Ad 2a) In 2008 is een aantal ontwikkelingen geweest, zo is de bestuursovereenkomst II vastgesteld, is besloten om de Elfenbaan als optimale opstelvoorziening te handhaven en is een partiële streekplanherziening door de provincie vastgesteld. Echter de vertraagde besluitvorming in Gouda leidt tot een latere start van de aanleg waardoor pas in 2015 de Light Rail zal rijden.

Sinds september 2008 rijdt op het huidige traject van de Merwede Linge Lijn nieuw licht-trainmaterieel.

3) De aanbesteding is in 2008 niet afgerond. In 2009 zal besloten worden of een succesvolle aanbesteding mogelijk is. Om de continuïteit van de dienst te waarborgen is het vigerende contract met de Waterbus verlengd.

### 3.3 Indicatoren PVVP

De doelen die in het PVVP en de nota operationalisering openbaar vervoer zijn opgenomen, zijn algemeen geformuleerd. In deze monitor is getracht deze doelen te kwantificeren en is een aantal indicatoren geformuleerd om de ontwikkelingen de komende jaren te kunnen volgen. Zo is het streven naar een hoogwaardig openbaar vervoersysteem vervat in indicatoren die een beeld geven over de prestaties van de openbaar vervoer modaliteiten. Achterliggende gedachte hierbij is dat een hoogwaardiger openbaar vervoernetwerk leidt tot een toenemend gebruik en daarmee meer reizigerskilometers cq. verplaatsingen.

#### Indicatoren hoogwaardig openbaar vervoer:

##### 1. aantal reizigerskilometers per trein per persoon per dag

Gebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Nederland	3,12	2,82	3,23	3,11	90,4	103,5	99,7
Zuid-Holland	3,51	2,51	2,89	2,80	71,5	82,3	79,8
Stadsgewest Haaglanden	4,28	3,30	3,09	3,80	77,1	72,2	88,8
Stadsregio Rotterdam	3,31	2,22	2,62	2,10	67,1	79,2	63,4
Overige regio's Zuid-Holland	3,12	2,13	2,95	2,64	68,3	94,6	84,6

Tabel 3.8: gem. aantal kilometers per persoon per dag (index 2004 = 100)

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

##### 2. aantal reizigerskilometers per bus, tram en metro per persoon per dag

Gebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Nederland	1,33	1,28	1,17	1,14	96,2	88,0	85,7
Zuid-Holland	1,86	2,06	1,58	1,53	110,8	84,9	82,3
Stadsgewest Haaglanden	1,84	2,05	1,71	1,78	111,4	92,9	96,7
Stadsregio Rotterdam	2,74	2,85	2,26	1,86	104,0	82,5	67,9
Overige regio's Zuid-Holland	1,04	1,33	0,90	1,02	127,9	86,5	98,1

Tabel 3.9: gem. aantal kilometers per persoon per dag (index 2004 = 100)

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

##### 3. aantal verplaatsingen per trein per persoon per dag

Trein	2004	2005	2006	2007
Nederland	0,07	0,07	0,07	0,07
Zuid-Holland	0,09	0,07	0,07	0,08
Stadsgewest Haaglanden	0,10	0,09	0,07	0,10
Stadsregio Rotterdam	0,08	0,07	0,06	0,05
Overige regio's Zuid-Holland	0,10	0,07	0,08	0,08

Tabel 3.10: gem. aantal verplaatsingen per persoon per dag

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

#### 4. aantal verplaatsingen per bus/tram en metro per persoon per dag

Bus, Tram, Metro	2004	2005	2006	2007
Nederland	0,09	0,09	0,08	0,09
Zuid-Holland	0,15	0,17	0,14	0,14
Stadsgewest Haaglanden	0,18	0,20	0,19	0,20
Stadsregio Rotterdam	0,22	0,25	0,20	0,20
Overige regio's Zuid-Holland	0,06	0,06	0,04	0,05

Tabel 3.11: gem. aantal verplaatsingen per persoon per dag

exclusief: tehuusbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

#### Analyse

In 2007 is het aantal reizigerskilometers per trein ten opzichte van 2006 gedaald. Uitzondering is het stadsgewest Haaglanden waar het reizigerskilometrage met ruim 20% toenam.

Bij de reizigerskilometers per tram, bus en metro zien we hetzelfde beeld. Het gemiddeld aantal reizigerskilometers per persoon is in de stadsregio Rotterdam gedaald. Het stadsgewest Haaglanden en de overige regio's in Zuid-Holland lieten een toename zien in de periode 2006-2007.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in de trein is nauwelijks veranderd, alleen in Haaglanden is een sterke stijging te zien.

*De hoogwaardigheid van het openbaar vervoernetwerk en de samenhang in het netwerk kunnen ook op een andere wijze in beeld worden gebracht. In de voorgaande indicatoren is vooral de vraagkant (reizigers) belicht. Aan de aanbodkant komen indicatoren zoals de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer, rituitval en de gemiddelde dienstregelingsnelheid aan de orde.*

#### Indicatoren hoogwaardig en samenhangend netwerk:

##### 1. gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in de spits en daluren gekoppeld aan buscorridors

In 2008 is een begin gemaakt met deze indicator. Van een beperkt aantal buslijnen is informatie beschikbaar. De komende jaren zal de indicator verder uitgebreid en uitgewerkt gaan worden.

In onderstaande tabel is van de onderzochte buslijnen de gemiddelde snelheid in de ochtendspits, dalperiode en avondspits op een werkdag weergegeven.

Buslijn	Lengte traject (km)	OS (km/u)	Dal (km/u)	AS (km/u)
60: Katwijk - Nieuw Venne	33,3	31,2	32,9	32,5
60: Nieuw Venne - Katwijk	33,3	30,6	31,6	30,8
61: Sassenheim - Schiphol	18,0	28,2	30,8	31,3
61: Schiphol - Sassenheim	18,0	35,7	34,2	31,1
206: Leiden CS - Zoetermeer CW	14,2	31,9	32,2	31,3
206: Zoetermeer CW - Leiden CS	14,2	30,3	30,7	32,9
370: Alphen aan den Rijn - Schiphol	33,9	48,2	52,8	52,2
370: Schiphol - Alphen aan den Rijn	33,9	49,9	50,7	46,5

Tabel 3.12: gem. snelheid openbaar vervoer is spits en daluren.

#### Analyse

Opvallend in de snelheden is dat tussen de perioden maar kleine verschillen in de gemiddelde snelheid optreden en dat tevens de snelheid in de heen- of terugrichting niet veel van elkaar verschilt. Uitzondering is de ochtendspits voor lijn 61. Hier heeft de richting naar Schiphol een duidelijk lagere snelheid dan in de richting Sassenheim. Een duidelijke oorzaak is hiervoor niet te geven.

De hogere snelheid voor lijn 370 wordt veroorzaakt doordat een deel van de route over de A4 gaat waar met een hogere snelheid wordt gereden.

## 2. percentage rituitval

Concessiegebied	2005	2006	2007
Hoekse Waard / Goeree Overflakkee	0,18%	0,20%	0,20%
Duin- Bollenstreek / Leiden/ Rijnstreek/ Midden-Holland	0,28%	0,26%	0,23%
Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden		0,11%	0,18%

Tabel 3.13: percentage rituitval (verwijtbaar en niet verwijtbaar)

Bron: MIPOV en vervoerbedrijven

### Analyse

De percentages rituitval laten voor de concessies een verschillend beeld zien. Zo is de rituitval in de Hoekse Waard / Goeree-Overflakkee redelijk stabiel, daalt deze in de Duin- Bollenstreek/ Leiden / Rijnstreek en Midden-Holland en stijgt in het DAV-gebied.

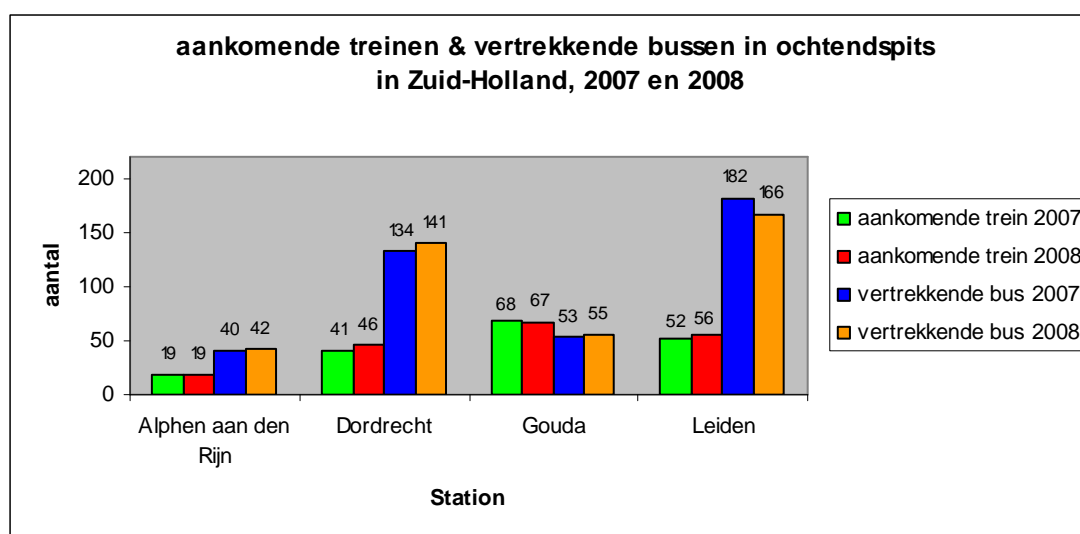
Voor de concessie Hoekse Waard / Goeree Overflakkee en voor de DAV-concessie is in de concessie voorwaarden opgenomen dat de rituitval niet meer dan 0,2% mag bedragen. In 2007 voldoen beide concessies aan deze norm.

Voor de DBLRMH is geen norm vastgesteld.

## 3. kwaliteit dienstregeling aansluitingen

Het aantal aansluitingsmogelijkheden van de diverse openbaar vervoersmodaliteiten is een geschikte indicator om de samenhang in het netwerk te beoordelen. Om deze indicator te ontwikkelen is voor de vier belangrijkste regionale NS-stations (Leiden, Alphen aan den Rijn, Dordrecht en Gouda) het aantal aansluitingen binnen 10 en 5 minuten na aankomst van de trein of bus bepaald (op basis van de dienstregelingen). Hierbij is rekening gehouden met een looptijd van 2 minuten tussen treinperron en bushalte en omgekeerd. De kwaliteit van de dienstregelingen wordt in het jaar 2008 vergeleken met 2007. In de analyse is hierbij een onderverdeling gemaakt tussen ochtendspits, daluren en avondspits.

### De ochtendspits:



Figuur 3.3: totaal aantal aankomende treinen en vertrekkende bussen in de ochtendspitsperiode (07.00 - 09.00uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

Station	Aantal vertrekkende bussen			
	Binnen 10 minuten per aankomende trein in 2007	binnen 10 minuten per aankomende trein in 2008	binnen 5 minuten per aankomende trein in 2007	binnen 5 minuten per aankomende trein in 2008
Alphen aan den Rijn	3,4	3,4	1,5	1,6
Dordrecht	10,9	11,6	5,4	5,5
Gouda	4,4	4,4	2,7	2,7
Leiden	15,2	13,6	7,4	6,7

Tabel 3.14: aantal vertrekkende bussen per 5 en 10 minuten interval per aankomende trein op 4 regionale stations in de ochtendspitsperiode (07.00 - 09.00 uur)

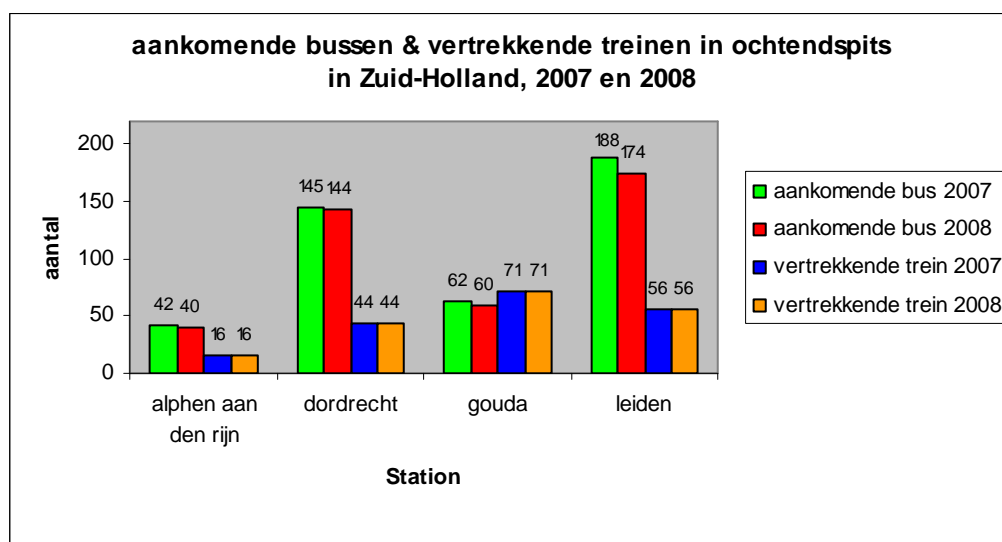
Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

### Analyse

Voor station Dordrecht geldt dat als men in de ochtendspits in 2008 met de trein aankomt er 11,6 bussen vertrekken in een periode van 10 minuten na aankomst en 5,5 bussen in een periode van 5 minuten na aankomst, rekening houdend met twee minuten looptijd vanaf treinperron naar bushalte. Het uitgangspunt is dat hoe hoger het aantal bussen in een tijdsperiode is, hoe beter de overstapkwaliteit is.

Opvallend is dat op de twee grotere stations, Leiden en Dordrecht, de relatie aankomende trein, vertrekkende bus goed scoort en dat op de twee kleinere stations, Gouda en Alphen aan den Rijn, juist de relatie aankomende bus, vertrekkende trein goed scoort.

Voor het station Dordrecht is de situatie van vertrekkende bussen binnen 10 minuten per aankomende trein in 2008 t.o.v. 2007 verbeterd. In Alphen aan den Rijn en Gouda is de situatie ongewijzigd gebleven, terwijl in Leiden een verslechtering heeft plaatsgevonden.



Figuur 3.4: totaal aantal aankomende bussen en vertrekkende treinen in de ochtendspitsperiode (07.00 - 09.00uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

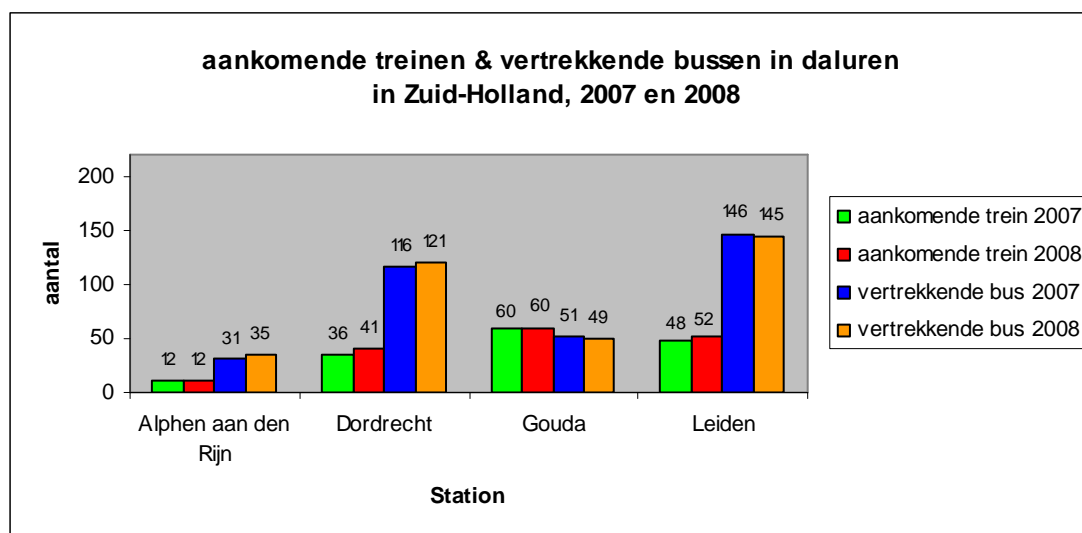
Station	Aantal vertrekkende treinen			
	binnen 10 minuten per aankomende bus in 2007	binnen 10 minuten per aankomende bus in 2008	binnen 5 minuten per aankomende bus in 2007	binnen 5 minuten per aankomende bus in 2008
Alphen aan den Rijn	1,5	1,6	1,3	1,2
Dordrecht	3,6	3,4	1,9	2,0
Gouda	5,3	5,3	2,8	2,8
Leiden	4,7	4,7	2,7	2,5

Tabel 3.15: aantal vertrekkende treinen per 5 en 10 minuten interval per aankomende bus op 4 regionale stations in de ochtendspitsperiode (07.00 - 09.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

Voor station Gouda geldt dat als men in de ochtendspits met de bus aankomt er gemiddeld 5,3 treinen vertrekken in een periode van 10 minuten na aankomst en 2,8 treinen in een periode van 5 minuten na aankomst, rekening houdend met twee minuten looptijd vanaf bushalte naar treinperron.

### Daluren:



Figuur 3.5: totaal aantal aankomende treinen en vertrekkende bussen in de dalurenperiode (12.00 - 14.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

Station	Aantal vertrekkende bussen			
	binnen 10 minuten per aankomende trein in 2007	binnen 10 minuten per aankomende trein in 2008	binnen 5 minuten per aankomende trein in 2007	binnen 5 minuten per aankomende trein in 2008
Alphen aan den Rijn	2,5	3,0	1,1	1,4
Dordrecht	9,2	9,3	4,2	4,5
Gouda	4,0	3,9	2,9	2,6
Leiden	4,0	4,4	2,3	2,8

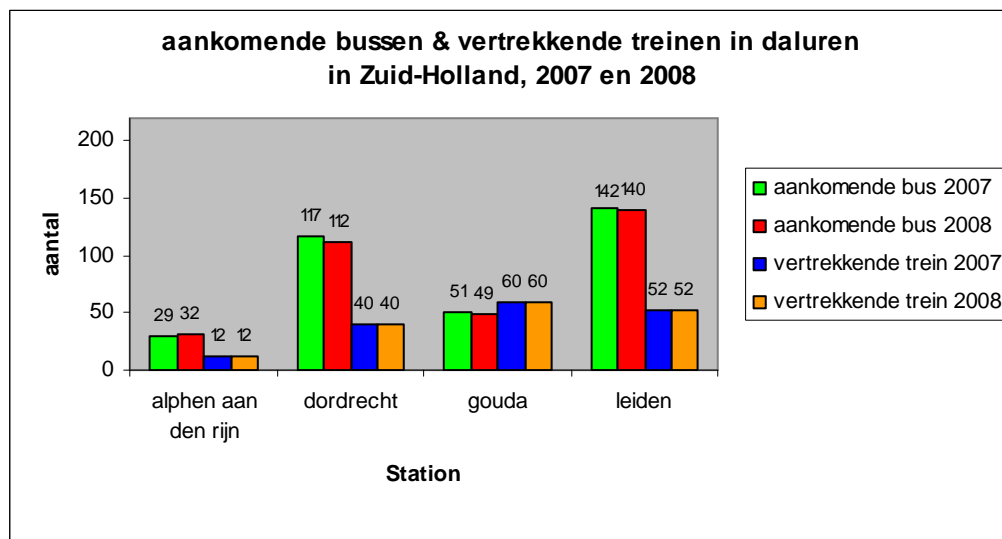
Tabel 3.16: aantal vertrekkende bussen per 5 en 10 minuten interval per aankomende trein op 4 regionale stations in de dalurenperiode (12.00 - 14.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

### Analyse

Voor station Dordrecht geldt dat als men in de ochtendspits in 2008 met de trein aankomt er 9,2 bussen vertrekken in een periode van 10 minuten na aankomst en 4,5 bussen in een periode van 5 minuten na aankomst, rekening houdend met twee minuten looptijd vanaf treinperron naar bushalte.

Opvallend is dat in Leiden, de relatie aankomende trein/ vertrekkende bus, in een periode van 10 minuten na aankomst, in de daluren (4,4) veel lager ligt dan in de ochtendspits (15,2). In de drie overige stations zijn deze verschillen aanzienlijk kleiner.



Figuur 3.6: totaal aantal aankomende bussen en vertrekkende treinen in de dalurenperiode (12.00 - 14.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

Station	Aantal vertrekkende treinen			
	binnen 10 minuten per aankomende bus in 2007	binnen 10 minuten per aankomende bus in 2008	binnen 5 minuten per aankomende bus in 2007	binnen 5 minuten per aankomende bus in 2008
Alphen aan den Rijn	1,2	1,2	1,0	1,0
Dordrecht	3,1	3,0	1,8	1,9
Gouda	4,7	4,7	3,1	3,3
Leiden	4,2	4,3	2,5	2,7

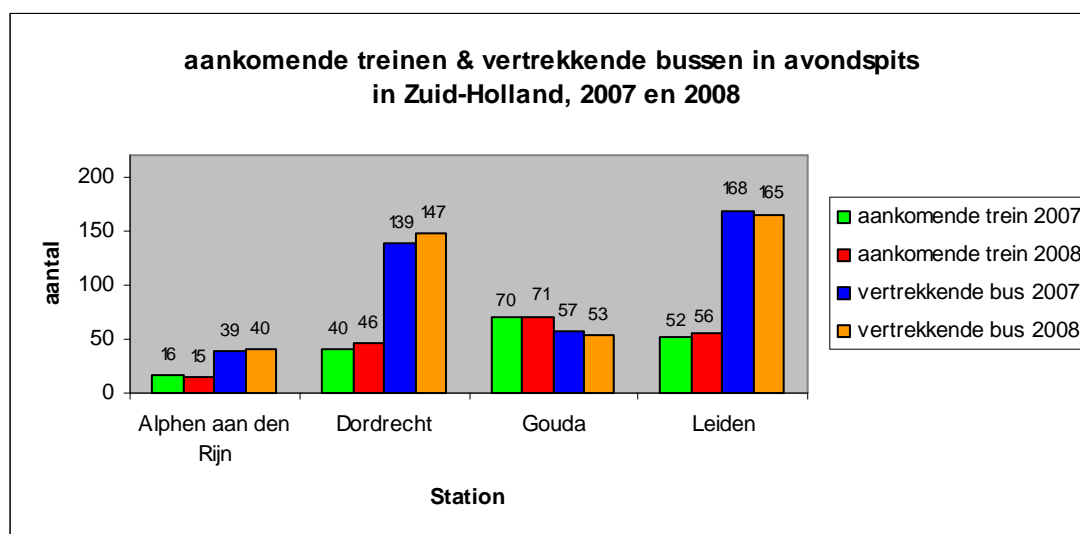
Tabel 3.17: aantal vertrekkende treinen per 5 en 10 minuten interval per aankomende bus op 4 regionale stations in de dalurenperiode (12.00 - 14.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

### Analyse

Voor station Alphen aan den Rijn geldt dat als men in de ochtendspits in 2008 met de bus aankomt er slechts 1,2 treinen vertrekken in een periode van 10 minuten na aankomst en 1,0 bussen in een periode van 5 minuten na aankomst, rekening houdend met twee minuten looptijd vanaf treinperron naar bushalte.

## Avondspits



Figuur 3.7: totaal aantal aankomende treinen en vertrekkende bussen in de avondspitsperiode (16.00 - 18.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

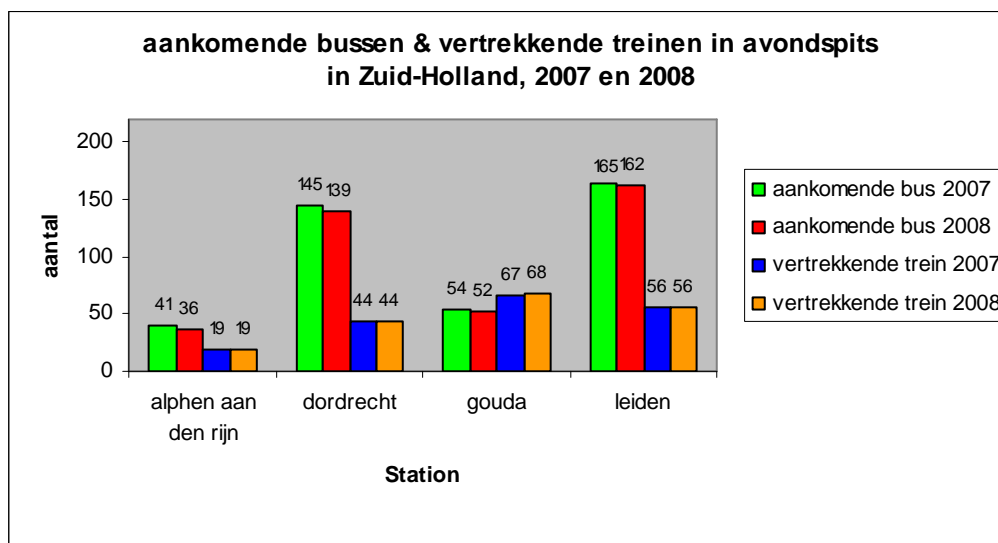
Station	Aantal vertrekkende bussen			
	binnen 10 minuten per aankomende trein in 2007	binnen 10 minuten per aankomende trein in 2008	binnen 5 minuten per aankomende trein in 2007	binnen 5 minuten per aankomende trein in 2008
<b>Alphen aan den Rijn</b>	2,8	3,5	1,1	1,3
<b>Dordrecht</b>	11,1	12,1	5,5	6,0
<b>Gouda</b>	4,7	4,5	2,6	2,6
<b>Leiden</b>	4,2	4,6	2,3	2,5

Tabel 3.18: aantal vertrekkende bussen per 5 en 10 minuten interval per aankomende trein op 4 regionale stations in de avondspitsperiode (16.00 - 18.00 uur)

Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

## Analyse

Voor station Dordrecht geldt dat als men in de avondspits in 2008 met de trein aankomt er 12,1 bussen vertrekken in een periode van 10 minuten na aankomst en 4,5 bussen in een periode van 5 minuten na aankomst, rekening houdend met twee minuten looptijd vanaf treinperron naar bushalte. Ten opzichte van 2007 is dit een lichte verbetering. Ook Alphen aan den Rijn en Leiden laten in 2008 een stijging zien. In Gouda is de situatie enigszins verslechterd.



Figuur 3.8: totaal aantal aankomende bussen en vertrekkende treinen in de avondspitsperiode (16.00 - 18.00 uur)  
Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

Station	Aantal vertrekkende treinen			
	binnen 10 minuten per aankomende bus in 2007	binnen 10 minuten per aankomende bus in 2008	binnen 5 minuten per aankomende bus in 2007	binnen 5 minuten per aankomende bus in 2008
<b>Alphen aan den Rijn</b>	1,8	1,8	1,4	1,3
<b>Dordrecht</b>	3,7	3,4	1,9	2,1
<b>Gouda</b>	5,1	5,4	2,6	3,1
<b>Leiden</b>	4,6	4,4	2,4	2,4

Tabel 3.19: aantal vertrekkende treinen per 5 en 10 minuten interval per aankomende bus op 4 regionale stations in de avondspitsperiode (16.00 - 18.00 uur)

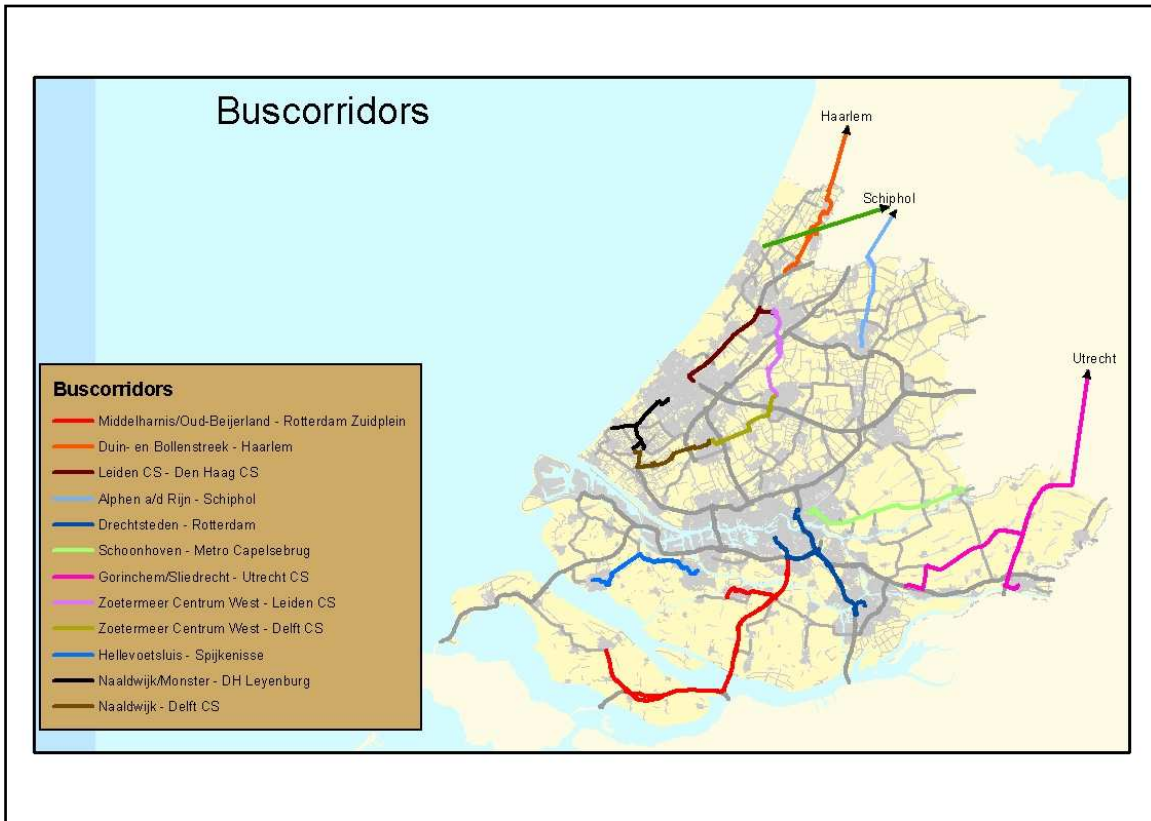
Bron: dienstregelingen NS, Connexion en Arriva

### Analyse

Voor station Gouda geldt dat als men in de ochtendspits met de bus aankomt er gemiddeld 5,4 treinen vertrekken in een periode van 10 minuten na aankomst en 3,1 treinen in een periode van 5 minuten na aankomst, rekening houdend met twee minuten looptijd vanaf bushalte naar treinperron.

#### **4. Overzicht (uitgevoerde) knelpunten openbaar vervoer in buscorridors**

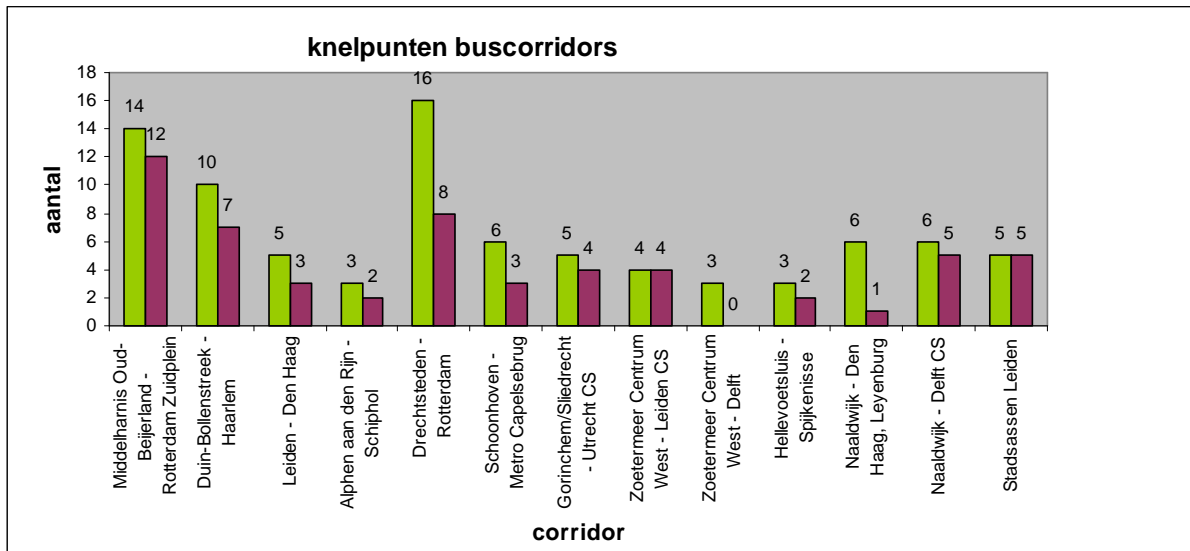
*Een aspect waar de regionale component meer in beeld komt zijn de knelpunten die in de diverse onderscheiden buscorridors bestaan en in hoeverre deze opgelost worden. Daarnaast wordt met het oplossen van knelpunten ook de samenhang in het netwerk en de kwaliteit vergroot.*



Kaart 3.1 Buscorridors in de Zuidvleugel

\* De groene lijn is een nieuwe corridor, de problematiek zal geanalyseerd worden in de studie grensstreek NH-ZH

Bron: Provincie Zuid-Holland



Figuur 3.9: knelpunten buscorridors

#### Analyse

In 2007 is in Zuidvleugelverband een inventarisatie uitgevoerd naar knelpunten voor het busverkeer. Daarnaast heeft de provincie al een aantal projecten lopen waarin knelpunten in diverse corridors worden aangepakt. In de figuur is een totaaloverzicht van het aantal knelpunten per corridor opgenomen. In groen wordt het totale aantal knelpunten weergegeven en in rood het aantal knelpunten waar de provincie organisatorisch of financieel een inspanning zal leveren om deze op te

lossen. De beide kaderwetgebieden en Rijkswaterstaat zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen om de overige knelpunten op te lossen.

Naast deze knelpunten zijn er ook knelpunten gesignaleerd buiten de corridors, de provincie zal de komende jaren inspanningen leveren om ook deze op te lossen.

De knelpunten zijn zeer divers van aard. Voorbeelden zijn: VETAG-installatie ontbreekt of staat niet goed afgesteld, wachtrijen voor VRI-installaties, geen eigen infrastructuur, filevorming als gevolg van capaciteitsproblemen op wegvak. De komende jaren wordt gemonitord hoeveel knelpunten worden opgelost.

*In het PVVP en de nota operationalisering komen naast het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer ook doelstellingen, zoals het verbeteren van de sociale veiligheid van het openbaar vervoer en het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, aan bod. Met de volgende indicatoren worden de ontwikkelingen van deze aspecten in beeld gebracht.*

### **Indicatoren kwaliteit openbaar vervoer**

#### **1. waardering kwaliteit openbaar vervoer voorzieningen**

<b>Concessiegebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Hoekse Waard / Goeree Overflakkee	7,2	7,4	7,1	7,1
Duin- Bollenstreek / Midden-Holland	7,3	7,3	7,4	7,2
Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden	7,1	7,2	7,1	6,9*
Veerdienst Dordrecht - Rotterdam				8,2
Treindienst Gouda - Alphen				6,9

Tabel 3.20: Klantwaardering streekvervoer, door inwoners van Zuid-Holland

Bron: klantenbarometer KPVV

\* = in de DAV-concessie is in 2007 ook de treindienst Geldermalsen - Dordrecht meegenomen in de beoordeling

#### Analyse

In 2007 scoren de verschillende concessies wat de algemene waardering betreft lager dan in 2006.

Per concessie is nagegaan op welk aspect zij goed of onvoldoende scoren.

Opvallend is dat alle concessies de hoogste scores behalen bij het aspect zitplaatsgarantie en het gemak bij in- en uitstappen en de laagste scores op de aspecten tarief en informatie bij vertragingen.

#### **2. waardering openbaar vervoer op aspect veiligheid**

<b>Concessiegebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Hoekse Waard / Goeree Overflakkee	7,5	7,8	7,7	7,5
Duin- Bollenstreek / Midden-Holland	7,8	8,0	8,0	7,9
Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden	7,6	7,8	7,9	7,4
Veerdienst Dordrecht - Rotterdam				7,8
Treindienst Gouda - Alphen				7,6

Tabel 3.21: Klantwaardering aspect veiligheid, door inwoners van Zuid-Holland

Bron: Klantenbarometer KPVV

\* = in de DAV-concessie is in 2007 ook de treindienst Geldermalsen - Dordrecht meegenomen in de beoordeling

#### Analyse

In 2007 krijgt het aspect sociale veiligheid voor alle concessies een ruime voldoende. Echter ten opzichte van 2006 is in alle concessies de score lager. Vooral drukte tijdens de rit, rondhangende personen bij de halte, gebrek aan toezicht bij de halte en een slechte verlichting zijn aspecten die voor lage(re) waarderingcijfers voor sociale veiligheid zorgen.

## Indicatoren verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer

### 1. percentage ingezette lage vloer bussen

Duin- en Bollenstreek/Leiden	Ma-vrij	Za	Zo
2005	84,9%	91,0%	97,8%
2006	83,2%	94,5%	97,7%
2007	84,5%	92,3%	97,8%
2008	81,9%	96,8%	98,3%

Tabel 3.22: aandeel lage vloer bussen concessie Duin- en Bollenstreek//Leiden

Bron: Connexxion, Mipov

Rijnstreek/Midden-Holland	Ma-vrij	Za	Zo
2005	78,0%	84,0%	65,0%
2006	78,9%	82,5%	66,0%
2007	78,7%	87,3%	67,3%
2008	77,3%	91,1%	65,1%

Tabel 3.23: aandeel lage vloer bussen concessie Rijnstreek/Midden Holland

Bron: Connexxion, Mipov

Hoekse Waard/Goeree Overflakkee	Ma-vrij	Za	Zo
2005	onbekend	onbekend	onbekend
2006	48,4%	52,8%	42,9%
2007	62,3%	60,1%	53,9%
2008*	82,74%	onbekend	onbekend

Tabel 3.24: aandeel lage vloer bussen concessie Hoekse Waard/Goeree Overflakkee

Bron: Connexxion, Arriva, Mipov

### Analyse

Voor drie van de vier concessie zijn inmiddels gegevens beschikbaar. Inmiddels is in bijna alle concessies het aandeel lage vloer bussen optimaal. In de tabellen staan weliswaar geen 100% scores maar dit wordt veroorzaakt doordat een aantal ritten en of lijnen altijd met ander materieel dan lagevloer bussen wordt uitgevoerd. Denk hierbij aan de interliners en buurtbussen. Met het ingaan van de nieuwe concessie in de Hoekse Waard is ook hier het aandeel lage vloer bussen zo goed als optimaal.

### 2. aantal toegankelijke haltes

Toegankelijke haltes	Aantal	Gerealiseerd %	Ambitie %
Totaal aantal haltelocaties*	3440		
Aantal haltes waarvoor subsidie is verleend 2005-2007	233	6,7%	
Aantal haltes waarvoor subsidie is verleend 2008	417		7%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2009			22%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2010			30%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2011			37%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2012			40%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2013			43%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2014			46%
Minimaal aantal haltes toegankelijk o.b.v. subsidie provincie 2015			49%

Tabel 3.25: toegankelijke haltes

Bron: Provincie Zuid-Holland, Dienst Beheer Infrastructuur, Gemeenten in Zuid-Holland

\* Haltes in Zuid-Holland exclusief kaderwetgebieden.

Voor de haltes waarvoor in de periode 2005-2007 subsidie is verleend geldt dat deze haltes uiterlijk 1 juli 2008 moeten zijn aangepakt en aan de toegankelijkheidscriteria moeten voldoen. Voor de haltes waarvoor in 2008 subsidie wordt verleend geldt dat deze uiterlijk 1 juli 2009 moeten zijn aangepakt.

## 4 Weg- en Verkeersmanagement

### 4.1 Doelstellingen weg- en verkeersmanagement

#### **Coalitieakkoord 2007 -2011**

- Een goede doorstroming op het wegennet
- Aanleg ontbrekende schakels in en aanpassingen van het hoofdwegennet (A-wegen) ter realisering van een adequate basiscapaciteit
- Goede aansluiting hoofdwegennet op onderliggend wegennet en vice versa
- Realiseren van het programma dynamisch verkeersmanagement

#### **PVVP**

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. De uitdaging is om de mobiliteit voldoende te blijven faciliteren en tegelijk een duurzame, veilige samenleving tot ontwikkeling te brengen.

Hiertoe wordt gestreefd naar een fysiek samenhangend netwerk. Verder zal, o.a. door inzet van dynamisch verkeersmanagement, gestreefd worden naar een zo efficiënt mogelijke benutting van de capaciteit van de weg.

### 4.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

Eén van de speerpunten uit het coalitieakkoord is optimalisatie van de weginfrastructuur. Dit is ondermeer vertaald in een doelstelling die een goede doorstroming op het wegennet nastreeft.

Om dit te kunnen meten is de gemiddelde snelheid op een aantal provinciale trajecten opgenomen als indicator.

#### **1. Doelstelling en realisatie gemiddelde snelheid provinciale trajecten**

Periode	Nulmeting (2006)	2007	2008	2009	2010	2011
Doelstelling Spitsperiode	45 km/uur		≥ 45	≥ 45	≥ 45	≥ 45
Realisatie Spitsperiode		45	39			
Doelstelling Dalperiode	53 km/uur		≥ 53	≥ 53	≥ 53	≥ 53
Realisatie Dalperiode		52	44			

Tabel 4.1: begrotingsindicator snelheid provinciale trajecten

Bron: Provincie Zuid-Holland

#### Analyse

In de streefwaarden tot 2011 is het uitgangspunt dat de snelheid niet lager mag worden dan de snelheid in het jaar van de nulmeting (2006). Achterliggende gedachte hierbij is, dat als de mobiliteit op de wegen de komende jaren blijft toenemen en toch minimaal dezelfde snelheid gehaald wordt er geen sprake is van een verslechtering van de doorstroming. In 2008 is de snelheid ten opzichte van 2007 fors afgenomen en wordt niet aan de doelstelling voldaan. Een nadere analyse van de diverse gemeten trajecten wijst uit dat in de spitsperiodes vooral de snelheid op de N206 tussen Leiden en Rijnsburg, de N206 tussen Leiden en Zoetermeer en op de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden is afgenomen. Wegen waarop de snelheid in de spits is toegenomen zijn de N209 en de N210. In de dalperiode is op alle gemeten trajecten de snelheid afgenomen.

Naast de outcome-indicatoren zijn in de begroting ook prestatie-indicatoren opgenomen. In de PVVP-monitor worden deze ook opgenomen en zal de komende jaren de ontwikkeling van diverse indicatoren gevolgd worden. Van een aantal prestatie-indicatoren is alleen aangegeven in welk jaar het desbetreffende project gerealiseerd moet zijn. Daar waar mogelijk zal in de PVVP-monitor jaarlijks worden aangegeven of de doelstellingen haalbaar zijn. In de volgende tabel staan de indicatoren voor het programma:

optimaliseren van weg-, vaarweg-, en fietsinfrastructuur voor zover deze betrekking hebben op weg en verkeersmanagement.

<b>Speerpunt coalitieakkoord</b>	<b>Prestatie indicator</b>	<b>Doel 2008</b>	<b>Realisatie 2008</b>
<b>1. uitbouwen van Dynamisch Verkeers Management</b>	* Systeem voor inwinning van actuele verkeersinformatie in de B-driehoek geïnstalleerd evenals de DRIP B-driehoek gerealiseerd	X	NEE
	* Incident Management over heel Zuid-Holland uitgerold	25%	100%
<b>2. Versterken regionaal wegennet</b>	* Planvorming 7 HWN/OWN aansluitingen afgerond in 2010	2	6
	* N207 Zuidwestelijke Randweg Gouda gerealiseerd	2011	2011
	Planvorming N207 corridor 1 <sup>ste</sup> fase afgerond (realisatie in 2012)	2009	2009

Tabel 4.3: speerpunten coalitieakkoord 2007-2011 (vetgedrukt veranderingen jaarrekening 2008 ten opzichte van 2007)

Bron: Provincie Zuid-Holland

#### Toelichting

ad1) In 2008 is besloten om met diverse partners in de Zuidvleugel, waaronder de voormalige B-driehoek gemeenten (thans Lansingerland) gezamenlijk een pakket aan DRIP's (Dynamische Route Informatiepanelen) in de Zuidvleugel aan te besteden. Door met deze partners samen te gaan, is aanvullend overleg nodig waardoor de uitvoering is vertraagd. Deze zal nu in 2009 plaatsvinden.

#### **4.3 Indicatoren PVVP**

*De provincie Zuid-Holland kiest voor een beheerste groei van de mobiliteit. Dit kan goed in beeld worden gebracht door de ontwikkeling van de automobiliteit te presenteren in zowel reizigerskilometers als verplaatsingen per persoon per dag.*

#### **Indicatoren beheerste groei**

##### **1. aantal reizigerskilometers per auto (bestuurder) per persoon per dag**

<b>Gebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Index 2005</b>	<b>Index 2006</b>	<b>Index 2007</b>
<b>Nederland</b>	19,10	18,93	19,04	19,30	99,1	99,7	101,0
<b>Zuid-Holland</b>	17,36	17,34	17,29	16,90	99,9	99,6	97,4
<b>Stadsgewest Haaglanden</b>	15,26	17,58	15,02	14,47	115,2	98,4	94,8
<b>Stadsregio Rotterdam</b>	16,07	15,36	17,75	15,56	95,6	110,5	96,8
<b>Overige regio's Zuid-Holland</b>	20,17	18,98	18,87	20,05	94,1	93,6	99,4

Tabel 4.4: gem. aantal kilometers per persoon per dag (index 2004=100)

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

## 2. aantal reizigerskilometers per auto (passagier) per persoon per dag

Gebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Nederland	7,64	7,33	7,05	6,89	95,9	92,3	90,2
Zuid-Holland	7,61	6,38	5,71	6,08	83,8	75,0	79,9
Stadsgewest Haaglanden	6,56	5,77	4,93	5,70	88,0	75,2	86,9
Stadsregio Rotterdam	7,87	5,90	5,10	5,63	75,0	64,8	71,5
Overige regio's Zuid-Holland	8,15	7,33	6,90	6,78	89,9	84,7	83,2

Tabel 4.5: gem. aantal kilometers per persoon per dag (index 2004=100)

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

### Analyse

In Zuid-Holland ligt het aantal kilometers per persoon per dag per auto lager dan in Nederland. Een reden hiervan kan de aanwezigheid van twee grote stedelijke regio's zijn, waar relatief meer gebruik van het openbaar vervoer wordt gemaakt. Daarnaast neemt het aantal kilometers dat per dag per auto wordt afgelegd in Zuid-Holland de laatste jaren licht af.

Wat verder opvalt is dat het aantal kilometers dat afgelegd wordt als autopassagier daalt in alle gebieden, met de Stadsregio Rotterdam als koploper met een afname van bijna 30% in de periode 2004-2007.

Tussen 2006-2007 neemt dit aantal in Haaglanden en de Rotterdamse regio weer toe.

## 3. aantal verplaatsingen per auto (bestuurder) per persoon per dag

Gebied	2004	2005	2006	2007
Nederland	1,18	1,13	1,14	1,16
Zuid-Holland	1,07	1,05	1,04	1,06
Stadsgewest Haaglanden	0,99	1,04	0,97	1,01
Stadsregio Rotterdam	1,00	0,94	1,01	0,95
Overige regio's Zuid-Holland	1,19	1,15	1,13	1,21

Tabel 4.6: gem. aantal verplaatsingen per persoon per dag

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

## 4. aantal verplaatsingen per auto (passagier) per persoon per dag

Gebied	2004	2005	2006	2007
Nederland	0,38	0,36	0,35	0,33
Zuid-Holland	0,37	0,34	0,32	0,30
Stadsgewest Haaglanden	0,36	0,33	0,30	0,28
Stadsregio Rotterdam	0,37	0,30	0,30	0,28
Overige regio's Zuid-Holland	0,39	0,37	0,36	0,34

Tabel 4.7: gem. aantal verplaatsingen per persoon per dag

exclusief: tehuishouders, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

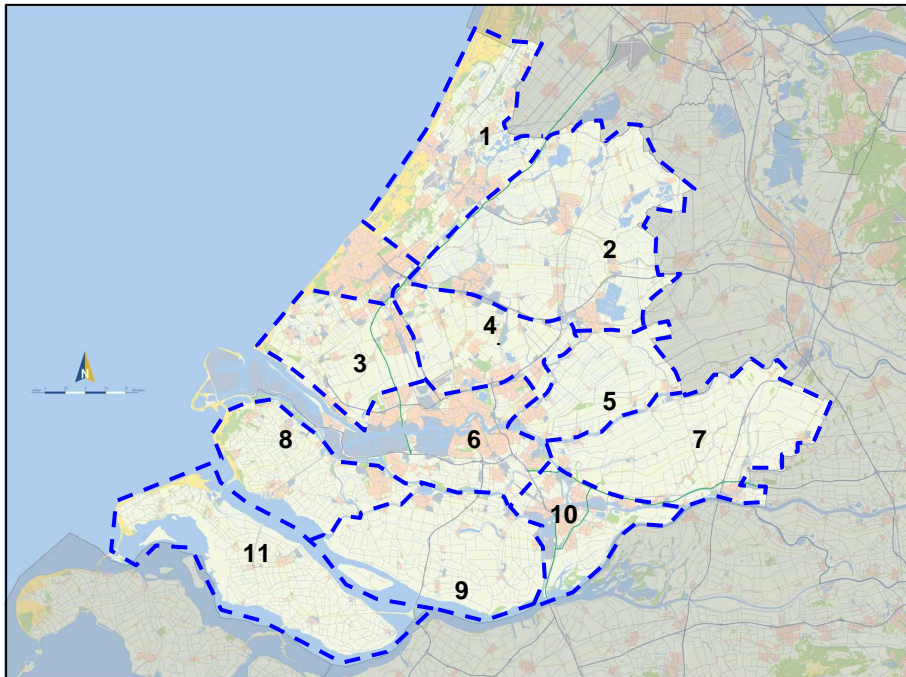
### Analyse

In de overige regio's van Zuid-Holland worden in 2007 per persoon meer autoverplaatsingen (bestuurder) gemaakt dan in de twee grootstedelijke regio's. Ten opzichte van 2006 is dit verschil nog groter geworden. Een mogelijke verklaring voor het verschil tussen de overige regio's van Zuid-Holland en de twee grootstedelijke regio's is het meer landelijke karakter van overig Zuid-Holland met grotere verplaatsingafstanden en een minder goed ontwikkeld openbaar vervoer netwerk.

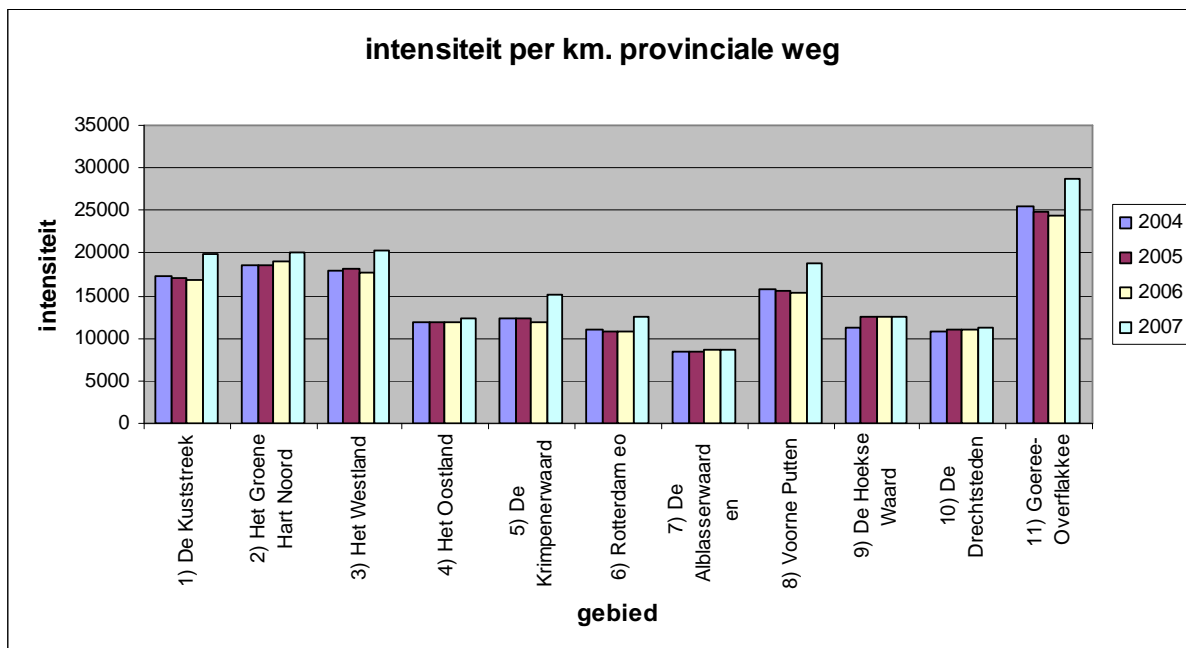
Ten opzichte van 2004 is in Zuid-Holland het aantal autoverplaatsingen per persoon als passagier gedaald. Tussen 2006-2007 is dit aantal verder afgenomen.

*Een andere manier om naar de groei van de mobiliteit te kijken is om de intensiteit per weg te bekijken. In het PVVP is gekozen voor een corridoraanpak. Hiermee wordt bedoeld dat per corridor de problemen zijn geanalyseerd en zijn maatregelen aangegeven voor de periode tot 2020 op zowel openbaar vervoer gebied als voor de weginfrastructuur. Doordat in het PVVP van corridors is uitgaan, is in onderstaande indicator ook voor een "corridoraanpak" gekozen. Voor elke corridor zijn de provinciale wegen binnen de desbetreffende corridor vastgesteld en vervolgens is op basis van de afzonderlijke intensiteiten van de wegvakken een gemiddelde intensiteit per corridor berekend.*

## 5. voertuigintensiteit op provinciale wegen binnen vooraf gedefinieerde corridors



Kaart 4.3: vervoercorridors Zuid-Holland (meerjaren programma infrastructuur)



Figuur 4.1: gemiddelde werkdag etmaalintensiteit per km provinciale weg per corridor

Bron: Provincie Zuid-Holland

### Analyse

Duidelijk is dat vooral de stedelijke corridors (De Kuststreek, Westland, het Groene Hart Noord) de drukke gebieden zijn. Weliswaar is de intensiteit per km het hoogst op Goeree-Overflakkee, maar dit komt door de aanwezigheid van slechts één drukke provinciale weg (N215).

Net als in het coalitieakkoord is ook in het PVVP uitgangspunt om de doorstroming te verbeteren. In het PVVP is dit geformuleerd als het voldoende faciliteren van de mobiliteit.

Één van de speerpunten uit het coalitieakkoord en uit het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan is een betere benutting van de capaciteit van de weg.

Dynamisch verkeersmanagement is het instrument dat hiervoor ingezet wordt. Onderdelen van Dynamisch verkeersmanagement zijn; de inzet van dynamische route informatiepanelen (DRIPs), incident management en de samenwerking in/met de verkeerscentrale te Rhoon. Met de volgende indicatoren worden de ontwikkelingen op deze aspecten gevolgd.

**Indicator inzet dynamisch verkeersmanagement: aantal locaties en overzicht van locaties waar dynamische route-informatie mogelijk is**

<b>nr.</b>	<b>projectnaam</b>	<b>jaar</b>	<b>Aantal</b>	<b>organisatie</b>	<b>Doel</b>
1	DRIPs veiling Naaldwijk, PZH	2006	2	Provincie Zuid-Holland	Routekeuze vrachtverkeer vanaf de veiling Naaldwijk richting Gouda: of via N222/A4/A12 of via N213/A20

Tabel 4.8: provinciale DRIPS

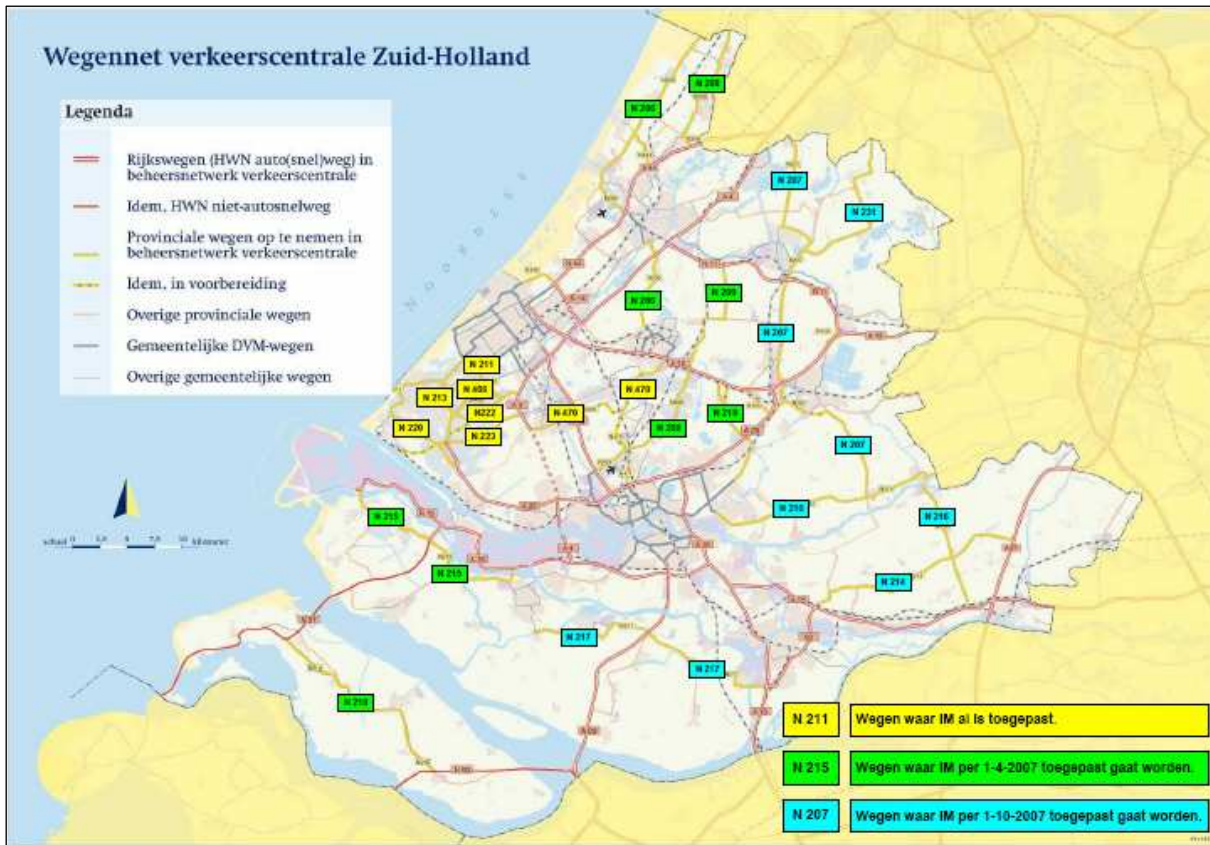
Bron: Provincie Zuid-Holland

Analyse

Momenteel staan er op het wegennet in Zuid-Holland 43 Dynamische route-informatiepanelen (DRIPS). Hiervan zijn er twee eigendom van de provincie Zuid-Holland.

De overige DRIPS zijn van Rijkswaterstaat, Rotterdam of Haaglanden. In bijlage 2 is een schematisch overzicht opgenomen. De provincie is voornemens om de komende jaren het aantal DRIPS uit te breiden o.a. op de N209, N470 en de N211.

**Indicator inzet dynamisch verkeersmanagement: overzicht van wegen waar IM operationeel is**



Kaart 4.4: Wegen waarop incident management wordt toegepast

**aantal incidenten van voertuigen op provinciale wegen in 2006 en 2007 (absoluut)**

2006 absoluut			2007 absoluut		
ongeval	gestrand	totaal 1)	ongeval	gestrand	totaal 1)
187	64	251	402	117	519

**aantal incidenten van voertuigen op provinciale wegen in 2006 en 2007 (relatief)**

2006 in %			2007 in %		
ongeval	gestrand	totaal 1)	ongeval	gestrand	totaal 1)
74,5%	25,5%	100,0%	77,5%	22,5%	100,0%

Tabel 4.9: aantal incidenten van voertuigen op provinciale wegen in 2006 en 2007

1) exclusief incident onbekend

Analyse

Vanaf oktober 2007 is op de meeste belangrijke provinciale wegen in Zuid-Holland het incident management ingevoerd.

Het aantal gemeten incidenten van voertuigen op de provinciale wegen is in 2007 hoger dan in 2006. Dit komt doordat in de loop van 2007 het aantal wegen waarop incident management wordt toegepast aanzienlijk is uitgebreid. Daarnaast is de informatieverzameling sterk verbeterd en uitgebreid. In driekwart van de gevallen had het incident betrekking op een ongeval. De effecten van IM op vertragingen of de bespaarde wachttijden zijn nog niet in eendracht te brengen. De komende jaren worden de analysemogelijkheden vergroot. De verwachting is dat dan meer van dit soort gegevens beschikbaar komen. Deze worden dan in de PVVP-monitor opgenomen.

**aantal incidenten van voertuigen naar provinciale weg in 2007**

<b>Provinciale Weg</b>	<b>Ongeval</b>	<b>Gestrand Voertuig</b>	<b>Totaal</b>	<b>Provinciale Weg</b>	<b>Ongeval</b>	<b>Gestrand Voertuig</b>	<b>Totaal</b>
N206	39	5	44	N218	33	3	36
N207	20	2	22	N219	3	0	3
N208	0	1	1	N220	32	3	35
N209	27	3	30	N222	6	7	13
N210	9	0	9	N223	41	2	43
N211	66	47	113	N231	1	0	1
N213	25	3	28	N466	5	0	5
N214	6	1	7	N467	2	0	2
N215	12	3	15	N470	36	29	65
N216	1	0	1	N915	11	3	14
N217	20	7	27	Onbekend	7	0	7
				<b>Totaal 2)</b>	<b>402</b>	<b>119</b>	<b>521</b>

Tabel 4.10: aantal incidenten van voertuigen naar provinciale weg 2007

2) inclusief incident onbekend

Analyse

Op basis van de beschikbare informatie kan geconcludeerd worden dat de meeste incidenten (bijna 22%) plaatsvinden op de N211. Van alle incidenten vindt 13% plaats in de ochtendspits (07.00-09.00 uur) en 20% in de avondspits (16.00-18.00 uur).

## 5 Fiets

### 5.1 Doelstellingen fiets

#### **Coalitieakkoord 2007 - 2011**

*Een uitgebreid fietspadennetwerk: stijging van groei fietsverkeer.*

*Fietsplan uitvoeren: aanleg van 75km fietspad extra in collegeperiode.*

#### **PVVP**

*De provincie Zuid-Holland zet in op meer fietsgebruik in de provincie. Verder zal de rol van de fiets in ketenmobiliteit worden gestimuleerd.*

*Om dit te kunnen faciliteren zal geïnvesteerd worden in de aanleg van fietspaden om een samenhangend netwerk te creëren.*

*Daarnaast worden de stallingmogelijkheden voor de fiets bij overstappunten op het openbaar vervoer uitgebreid.*

### 5.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

Ten aanzien van fietsgebruik en fietsinfrastructuur is in de begroting alleen een prestatie-indicator opgenomen met betrekking tot de aanleg van fietspaden. Wel is in het coalitieakkoord de doelstelling stijging van de groei van het fietsverkeer opgenomen. Hiervoor zijn onderstaande indicatoren ontwikkeld en opgenomen als indicator coalitieakkoord. De groei van het fietsverkeer kan gevolgd worden door naar het gebruik van de fiets te kijken. Interessante gegevens zijn het aantal fietskilometers per dag, het aantal verplaatsingen per dag en het fietsgebruik op korte ritten (tot 7,5 km).

#### **1. aantal reizigerskilometers per fiets per persoon per dag**

<b>Gebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Index 2005</b>	<b>Index 2006</b>	<b>Index 2007</b>
Nederland	2,58	2,69	2,62	2,64	104,3	101,6	102,3
Zuid-Holland	2,33	2,29	2,28	2,28	98,3	97,9	97,9
Stadsgewest Haaglanden	2,39	2,40	2,37	2,35	100,4	99,2	98,3
Stadsregio Rotterdam	1,97	1,88	1,81	1,75	95,4	91,9	88,8
Overige regio's Zuid-Holland	2,61	2,60	2,61	2,71	99,6	100,0	103,8

Tabel 5.1: gem. aantal kilometers per persoon per dag, index 2004=100 (exclusief: tehuusbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen)

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

#### Analyse

Bovenstaande tabel laat voor alle regio's een vrij stabiel aantal fietskilometers per persoon per dag zien. Van jaar tot jaar verschillen de aantallen wel, maar deze verschillen zijn klein. Alleen in de stadsregio Rotterdam is sprake van een afname van ruim 10% in de periode 2004-2007. Voor 2006-2007 ligt dit percentage op -3,3%. In de overige regio's van Zuid-Holland is het aantal fietskilometers in 2006-2007 met bijna 4% toegenomen. In de regio Haaglanden tenslotte is een kleine daling van 0,8% opgetreden.

## 2. aantal verplaatsingen per persoon per fiets per dag.

Gebied	2004	2005	2006	2007
Nederland	0,79	0,79	0,78	0,76
Zuid-Holland	0,70	0,67	0,69	0,68
Stadsgewest Haaglanden	0,72	0,68	0,66	0,66
Stadsregio Rotterdam	0,56	0,54	0,53	0,52
Overige regio's Zuid-Holland	0,81	0,79	0,84	0,83

Tabel 5.2: gem. aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag. (exclusief: tehuusbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen)

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

### Analyse

Het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag ligt in heel Zuid-Holland lager dan in Nederland, maar in de overige regio's van Zuid-Holland worden juist meer fietsverplaatsingen gemaakt.

In alle regio's in Zuid-Holland nemen de fietsverplaatsingen per persoon in de periode 2006-2007 licht af.

In de vorige tabel is geconstateerd dat het aantal fietskilometers stijgt, vooral in de overige regio's van Zuid-Holland.

Minder verplaatsingen en toch meer kilometers betekent dat men grotere afstanden per fiets worden afgelegd.

Het zou kunnen dat het beleid van de provincie om meer te investeren in betere fietsverbindingen hieraan een positieve bijdrage heeft geleverd.

## 3. aandeel fiets in ritten tot 7,5 km in de overige regio's van Zuid-Holland

Fietsaandeel tot 7,5 km	2004	2005	2006	2007
Totaal aantal verplaatsingen tot 7,5 km	3,18	3,13	3,09	3,07
Aantal fietsverplaatsingen tot 7,5 km	1,10	1,10	1,12	1,13
Aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 km	0,35	0,35	0,36	0,37

Tabel 5.3: gem. aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag. (inclusief: tehuusbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen)

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

### Analyse

In het regiegebied van Zuid-Holland wordt in ruim éénderde deel van de verplaatsingen tot 7,5 km gebruik gemaakt van de fiets.

*In de inleiding van deze paragraaf is al aangegeven dat er een prestatie-indicator met betrekking tot de aanleg van fietspaden is opgenomen in de begroting. Dit zal de komende jaren gemonitord worden.*

Speerpunt coalitieakkoord	Prestatie indicator	2008	2009	2010	2011
1. Uitbreiding fietsroutes en fietspaden	* 75 km extra fietspad gerealiseerd in 2011 ter realisering van de gewenste fietsroutes	29			75 km

Tabel: 5.4 speerpunten coalitieakkoord 2007-2011

Bron: Provincie Zuid-Holland

### Toelichting

In de periode 2007-2011 wordt 75 km fietspad extra aangelegd, waarmee het totaal uitkomt op 110 km. In 2008 is ruim 29 km fietspad aangelegd. Hiermee ligt de aanleg van de kilometers fietspad dus prima op schema. In onderstaande tabel een overzicht van de nieuwe fietspaden.

<b>Nummer <sup>1)</sup></b>	<b>Omschrijving</b>	<b>lengte</b>
F243	Postwijk - Oosthout	0,4 km
F270	Den Bommel - Ooltgensplaat	4,2 km
F288	Leiderdorp - Ghoybos	0,2 km
F336.1	Krimpen a/d Lek - Stolwijk	2,8 km
F357.1	Landtong Rozenburg	9,0 km
F454.1	Leidschestraatweg	1,8 km
F100.2	Eenv. FP Balybos	1,3 km
F227.1	Rokkeveen - Noordweg	1,1 km
F358	Hellevoetsluis - Oostvoorne	1,5 km
N215	Oudelandsedijk - van Eesteren	7,0 km
N220	Fietstunnel Verkadestraat	0,1 km
	Totaal aantal km	29,4 km

Tabel: 5.5 aangelegde fietspaden 2008

Bron: Provincie Zuid-Holland

### **5.3 Indicatoren PVVP**

*In het PVVP, en overigens ook in het coalitieakkoord en het fietsplan, staat aanleg van fietspaden genoemd als één van de doelstellingen. Maar niet alleen de aanleg van fietspaden is een doel, ook de samenhang van het fietsnetwerk moet vergroot worden. Een middel hiervoor is het opheffen van barrières. Door de aanleg van kunstwerken zoals bruggen en tunnels kunnen barrières worden geslecht en missing links worden weggenomen. In de volgende indicatoren worden de aangelegde kilometers fietspad en de aangelegde fietskunstwerken gemonitord.*

#### **Indicator uitbreiding fietsnetwerk: aantal km gerealiseerd fietspad**

<b>Fietspaden</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Aantal fietspaden	11	6	15	12	11
Gerealiseerd aantal km fietspad	13,0	16,2	15,5	17,0	29,4

Tabel 5.6: km gerealiseerd fietspad

Bron: Provincie Zuid-Holland; Fietsplan, Voortgangsrapportage Infrastructuur

1) verwijzing naar nummer in het fietsplan

### Analyse

Het aantal fietspaden en de gerealiseerde kilometers fietspad kennen van jaar tot jaar grote verschillen. Opvallend is het verschil tussen 2005 en 2006 in aantal (2006, +10), maar de geringere totaallengte. Voornaamste oorzaak is dat in 2005 een groot fietspad met een lengte van 10,6 km is geopend. (langs Haringvliet en Spui in Bernisse)

#### **Indicator samenhangend fietsnetwerk: aantal aangelegde fietskunstwerken (bruggen, tunnels)**

<b>Fietskunstwerken</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Aantal fietskunstwerken	2	1	6	2	1

Tabel 5.7: aantal fietskunstwerken

Bron: Provincie Zuid-Holland; Fietsplan, Voortgangsrapportage Infrastructuur



Kaart 5.1: Aangelegde fietskunstwerken, Bron: Provincie Zuid-Holland, bureau Programma's en Projecten

### Analyse

In de jaren 2004-2007 zijn er 11 fietskunstwerken aangelegd met een totale lengte van 5,7 kilometer. Hierbij wordt opgemerkt dat twee kunstwerken onderdeel zijn van een groter project inclusief een (gedeelte) fietspad met samen een lengte van 2,7 km.

*In het PVVP is verder aangegeven dat het aantal fietsstallingsmogelijkheden bij overstappunten van het openbaar vervoer zal worden uitgebreid. Ook in het coalitieakkoord is dit één van de speerpunten.*

*In het coalitieakkoord is dit onder het programma realiseren van ketenmobiliteit opgenomen. In de PVVP-monitor worden daarom de indicatoren met betrekking tot fietsparkeren opgenomen in hoofdstuk 8 Mobiliteitsmanagement.*

## 6 Goederenvervoer

### 6.1 Doelstellingen goederenvervoer

#### **Coalitieakkoord 2007-2008**

Een toename van het gebruik van spoor en water draagt bij aan een beperking van de milieubelasting. Vanaf 2007 stijgt het aandeel van het vervoer over water.

#### **PVVP**

Om het goederenvervoer in de provincie Zuid-Holland goed te kunnen faciliteren zal een kwaliteitsnet goederenvervoer worden ontwikkeld.

De bijdrage van vrachtverkeer aan congestie op het wegennet moet beperkt worden. Verkeers-efficiency; routekeuze, tijdstip van de dag en bedrijfslocaties zijn hiervoor geschikte middelen.

Daarnaast zal goederenvervoer over water en spoor gestimuleerd worden.

### 6.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

In het coalitieakkoord wordt veel aandacht geschonken aan goederenvervoer met andere modaliteiten dan over de weg. In het bijzonder moet vervoer per spoor of over het water gestimuleerd en vergroot worden.

Er wordt naar gestreefd een groter aandeel van het goederenvervoer over het water af te handelen.

Op dit moment zijn er geen consistente en betrouwbare gegevens beschikbaar op basis waarvan voor Zuid-Holland de aandelen van de diverse modaliteiten in het goederenvervoer bepaald kunnen worden. Om een beeld te krijgen is wel een overzicht van de modal split van het containervervoer van de Rotterdamse haven beschikbaar. Daarnaast is, om de ontwikkeling van het goederenvervoer over water in beeld te brengen, de indicator 'ton gewicht overgeslagen goederen per binnenvaart' ontwikkeld.

#### **Indicator Modal Split Containervervoer Rotterdamse haven**

<b>Modaliteit</b>	<b>2004</b>	<b>2004 aandeel</b>	<b>2005</b>	<b>2005 aandeel</b>	<b>2006</b>	<b>2006 aandeel</b>	<b>2007</b>	<b>2007 aandeel</b>	<b>ontw. 2004- 2007</b>
<b>Binnenvaart</b>	1.188	30,7	1.246	30,5	1.364	30,5	1.471	30,4	23,8%
<b>Spoor</b>	358	9,2	384	9,4	486	10,9	537	11,1	50,0%
<b>Weg</b>	2.332	60,1	2.458	60,1	2.619	58,6	2.835	58,5	21,6%
<b>Totaal</b>	3.878	100,0	4.088	100,0	4.469	100,0	4.843	100,0	24,9%
<b>Van/naar achterland</b>	3.878	76,2	4.088	72,5	4.469	76,1	4.843	74,6	24,9%
<b>Zee-zee doorvoer</b>	1.212	23,8	1.549	27,5	1.400	23,9	1.647	25,4	35,9%
<b>Totaal</b>	5.090	100,0	5.637	100,0	5.869	100,0	6.490	100,0	27,5%

Tabel 6.1 Modal Split containervervoer Rotterdamse Haven (aantal container \*1000)

Bron: Port of Rotterdam

#### Analyse

In de periode 2004-2007 is het containervervoer fors gegroeid (+27,5%). Hiervan wordt ongeveer ¾ deel van of naar het achterland doorgevoerd met andere modaliteiten. Van de onderscheiden vervoerwijzen is het wegvervoer dominant. Opvallend is de grote stijging per spoor (+50,0%), waardoor het aandeel van het spoorvervoer ook is toegenomen. De opening van de Betuweroute heeft hier waarschijnlijk een grote bijdrage geleverd. In de periode 2006-2007 is het vervoer van aantal containers ook gegroeid. De verwachting is dat de komende jaren, als het gebruik geïntensiveerd wordt, de groei verder zal doorzetten.

**Indicator goederenvervoer over water: ton gewicht overgeslagen per binnenvaart per regio (x1000 ton)(totaal geladen en gelost, binnenlands)**

Gebied	2004	2005	2006	2007
Nederland	198.400	190.000	194.900	Niet beschikbaar
Zuid-Holland	56.600	52.700	52.000	Niet beschikbaar
Haaglanden	1.800	1.600	1.200	Niet beschikbaar
Stadsregio Rotterdam	42.000	42.400	44.000	Niet beschikbaar
Stadsregio Rotterdam (excl. gemeente Rotterdam)	4.000	3.900	2.400	Niet beschikbaar
Overig Zuid-Holland	12.800	8.700	7.300	Niet beschikbaar

Tabel 6.2: overgeslagen ton gewicht per binnenvaart

Bron: CBS

Analyse

Voor 2007 zijn momenteel geen nieuwe gegevens beschikbaar. Het CBS verwacht dat de gegevens in het eerste halfjaar van 2009 beschikbaar komen.

*Naast deze outcome indicator is ook een drietal prestatie-indicatoren opgenomen om de maatregelen die genomen worden om het goederenvervoer over water te stimuleren, te kunnen volgen.*

Speerpunt coalitieakkoord	Prestatie indicator	Doel 2008	Realisatie 2008
1. Bevorderen goederenvervoer over water	A) Planvorming bochtafsnijding Delftse Schie afgerond	X	deels
	B) Bochtafsnijding Delftse Schie gerealiseerd	2010	2011-2013
	C) Planvorming Julianasluis bij Gouda afgerond	2011	2009
	D) Realisatie van de uitbreiding van de Julianasluis bij Gouda gestart	2012	2011-2012
	E) Afstandbediening vanuit bedieningscentrales op alle provinciale bruggen gerealiseerd <ul style="list-style-type: none"> <li>• Glasvezelnet aangelegd</li> <li>• Bruggen aangesloten op centrales</li> </ul>	10% 2009	33% 34%

Tabel 6.3: speerpunten coalitieakkoord 2007-2011 (vetgedrukt veranderingen jaarrekening 2008 ten opzichte van 2007)

Bron: Provincie Zuid-Holland

Toelichting

ad1A) Het uitvoeren van een goede haalbaarheidsstudie, voor de bochtafsnijding Delftse Schie, heeft meer tijd gekost dan voorzien. De planvorming is gestart in 2008 en wordt, naar verwachting, in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2009 afgerond met de besluitvorming.

ad1B) De bochtafsnijding in de Delftse Schie wordt van 2011 tot 2013 gerealiseerd. Het eerder genoemde uitvoeringsjaar 2010 blijkt te optimistisch.

ad1C) De planvorming van de uitbreiding van de Julianasluis te Gouda met een tweede sluiscolk wordt in het eerste kwartaal van 2009 afgerond met de besluitvorming over de plannen.

ad1D) In 2008 zijn er 14 bruggen aangesloten op de nieuwe bedieningscentrales. In 2007 waren er al 9 gerealiseerd. Er zijn 67 bruggen aangewezen die op termijn bediend gaan worden vanuit de nieuwe bedieningscentrales.

Er is tot en met 2008 circa 60 km glasvezelkabel gerealiseerd voor de verbinding van de bruggen met de centrales. In totaal wordt verwacht dat 180 km glasvezelkabel noodzakelijk is.

### 6.3 Indicatoren PVVP

In het PVVP wordt gesteld dat de bijdrage van het vrachtverkeer aan congestie op het wegennet beperkt moet blijven. Het aandeel vracht op het hoofdwegennet en op het onderliggend wegennet is een indicator die enigszins de invloed van het vrachtverkeer op de congestie weergeeft.

**Indicator bijdrage vrachtverkeer aan congestie: aandeel vracht op Hoofdwegennet (HWN) en provinciale wegen (PWN) (vrachtkilometrage)**

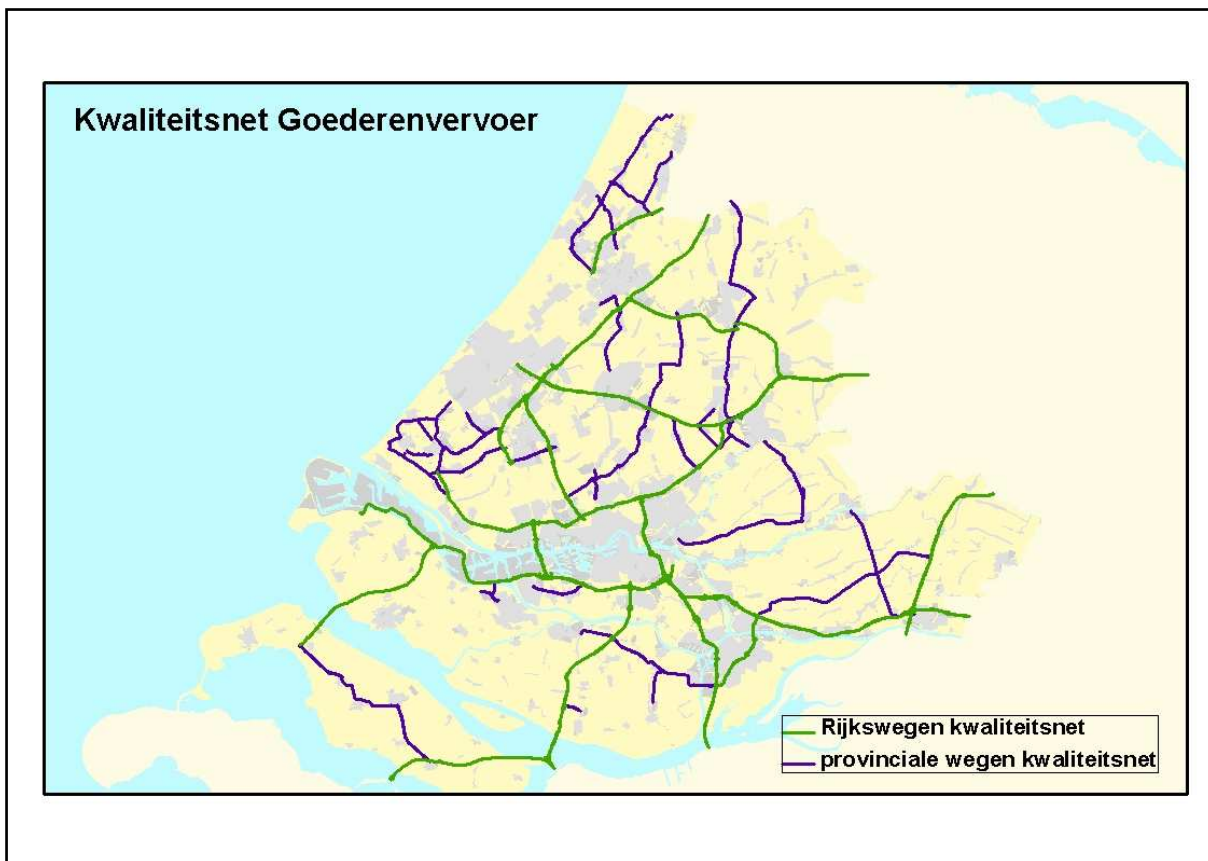
Kilometrage	2004	2005	2006	2007
MVT km HWN	32,18	32,40	Onbekend	Onbekend
Vracht km HWN	4,19	4,07	Onbekend	Onbekend
Aandeel vracht	13,0%	12,6%	Onbekend	Onbekend
MVT km PWN	6,44	6,40	6,35	6,64
Vracht km PWN	0,89	0,88	0,86	0,91
Aandeel vracht	13,82%	13,75%	13,54%	13,70%

Tabel 6.4: aandeel vracht op HWN en PWN

Bron: Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland

#### Analyse

In 2007 is het vrachtkilometrage op de provinciale wegen met 5,8% gestegen. Het totale kilometrage is met 4,4% gestegen. Voor het Rijkswegennet zijn de gegevens over 2007 nog niet bekend.



Kaart 6.1 Kwaliteitsnet Goederenvervoer  
Bron Govera, bewerking Provincie Zuid-Holland

*In de beleidsnota provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006 is een overzicht van provinciale en openbare laad- en loswallen langs de 10 onderscheiden provinciale vaarwegtrajecten opgenomen. In bijlage 5 is een kaart met de vaarwegtrajecten opgenomen, in bijlage 6 staat een uitgebreid overzicht van de laad- en loswallen, in onderstaande tabel zijn de laad- en loswallen geclusterd naar een aantal kenmerken.*

***Indicator goederenvervoer over water: aantal en gebruik van laad/loswallen langs provinciale vaarwegen in Zuid-Holland, 2007/2008***

Analyse

In 2007 is een nieuwe inventarisatie uitgevoerd naar laad- en loswallen in de provincie. Vervolgens is onderzocht welke mogelijkheden voor ontwikkeling van de verschillende loswallen aanwezig zijn. Het resultaat is in onderstaande tabel 6.5 gekwantificeerd.

Vaarwegtraject	Kansrijk voor ontwikkeling korte termijn	Kansrijk voor ontwikkeling lange termijn	Overige locaties, nadere bestemming bepalen	Overige locaties, niet vaarweggerelateerde functie / afstoten
4	1			3
5	1			
6				1
7			2	
8			2	2
9		2	1	2
10		1	1	1
<b>Totaal alle trajecten</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>

Tabel 6.5: loswallenoverzicht (te ontwikkelen, functieverandering en eigendomsoverdracht)

Bron: Provincie Zuid-Holland, Dienst Beheer Infrastructuur

Van de provinciale loswallen blijken vijf locaties geschikt om korte of lange termijn aangepakt te worden. Negen locaties blijken geen functie voor het goederenvervoer te vervullen en wordt een andere bestemming gezocht. Van zes locaties is de los- en laadfunctie sterk verminderd en/of kan een andere vaarwegfunctie krijgen, bijvoorbeeld voor embarkeren of autoafzetplaats. Dit jaar worden vervolgstappen gezet.

## 7 Vaarwegen

### 7.1 Doelstellingen vaarwegen

#### **Coalitieakkoord 2007 -2011**

*Goed en duurzaam inrichten en onderhouden van provinciale vaarwegen; alle provinciale vaarwegen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen behorende bij de functie van de vaarweg.*

*Ter bevordering van een veilige en vlotte doorvaart starten met de aanleg van de bochtafsnijding Delftse Schie (gereed 2010) en nieuwe Julianasluis (gereed 2012)*

#### **PVVP**

*De provincie Zuid-Holland wil de vaarwegen beter benutten. Zo zal de afstemming met kruisend wegverkeer en openbaar vervoer verbeterd moeten worden.*

*De provincie wil naast het goederenvervoer over water ook de recreatieve toervaart stimuleren. Hiertoe wordt een gedifferentieerd vaarwegennet ontwikkeld, waarin een kwaliteitsnet voor goederenvervoer en een vaarwegennet voor de recreatieve toervaart is opgenomen.*

*Een betere benutting van de vaarwegen zal met zich meebrengen dat de monitoring van de verkeersveiligheid op het water uitgebreid wordt.*

*De hogere intensiteiten op de vaarwegen mogen de vaarwegen niet onveiliger maken.*

### 7.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

*Vaarwegen en goederenvervoer over water zijn nauw met elkaar verbonden. Het aspect goederenvervoer is in hoofdstuk 6 aan bod gekomen. De doelstellingen die in het coalitieakkoord ten aanzien van de vaarwegen zijn geformuleerd hebben geen indicator in de begroting gekregen. In een volgende monitor zal de inrichting van de vaarwegen conform de functie-eisen worden opgenomen*

### 7.3 Indicator PVVP

*In het PVVP hebben de vaarwegen een belangrijke plaats gekregen. Naast het belang voor het goederenvervoer is nog een aantal aspecten genoemd. Dit zijn de afstemming met kruisend wegverkeer, de ontwikkeling van een goederenvervoernet en een recreatief vaarwegennet en de scheiding hiertussen. Ook de verkeersveiligheid op het water is een aandachtspunt. Een intensiever gebruik van de vaarwegen wordt gestimuleerd, mits dit niet tot een meer verkeersonveilige situatie op het water leidt. In de volgende indicatoren komen bovenstaande aspecten aan de orde.*

Om de afstemming tussen het kruisende weg- en vaarwegverkeer te kunnen analyseren is inzicht nodig in de verlies/wachttijden van het wegverkeer en het vaarwegverkeer bij bruggen. Op dit moment is echter geen informatie beschikbaar op basis waarvan deze analyses uitgevoerd kunnen worden.

In 2008/2009 zal de provincie de beschikking krijgen over het RIS-systeem (River Information System) met een grote hoeveelheid aan data. Dan wordt de analyse wel mogelijk.

Tot die tijd wordt volstaan met het in beeld brengen van de beschikbare data. Voor deze indicator betekent dit dat voor een vijftal provinciale bruggen opening- en passage gegevens over 2007 beschikbaar zijn.

**Indicator kruisend wegverkeer: aantal passages in 2006**

<b>Richting</b>	<b>Soort</b>	<b>Abtwouds ebrug</b>	<b>Hoornbrug</b>	<b>Hooghkamerbrug</b>	<b>Spanjaardbrug</b>	<b>Vlietlandbrug</b>
<b>Noordgaande vaart</b>	Beroepsvaart	2.991	2.445	729	995	733
	Recreatievaart	2.592	153	556	3.176	1.020
	<b>Totaal</b>	<b>5.583</b>	<b>2.598</b>	<b>1.285</b>	<b>4.171</b>	<b>1.753</b>
<b>Zuidgaande vaart</b>	Beroepsvaart	3.061	2.507	636	896	576
	Recreatievaart	2.843	171	567	2.955	938
	<b>Totaal</b>	<b>5.904</b>	<b>2.678</b>	<b>1.203</b>	<b>3.851</b>	<b>1.514</b>
<b>Beide richtingen</b>	Beroepsvaart	6.052	4.952	1.365	1.891	1.309
	Recreatievaart	5.435	324	1.123	6.131	1.958
	<b>Totaal</b>	<b>11.487</b>	<b>5.276</b>	<b>2.488</b>	<b>8.022</b>	<b>3.267</b>
<b>Brugopeningen</b>		<b>6.715</b>	<b>4.192</b>	<b>2.052</b>	<b>4.221</b>	<b>1.488</b>

Tabel 7.1: aantal passages bruggen in provinciale vaarwegtrajecten

Bron: Provincie Zuid-Holland, Dienst Beheer Infrastructuur

**Intensiteit bruggen gelegen in provinciale weg in 2006**

<b>Traject*</b>	<b>Naam brug</b>	<b>Provinciale weg</b>	<b>gemeente</b>	<b>Intensiteit etmaal '06</b>	<b>Intensiteit ochtendspits</b>	<b>Intensiteit avondspits</b>
1	Kruithuisbrug	N470	Delft	48.622	3.938	3.964
3	Hooghkamerbrug	N447	Voorschoten/Leiden	19.551	1.391	1.606
3	Torenvlietbrug	N206	Oegstgeest/Katwijk	27.346	1.743	2.127
3	Nieuwe Roversbrug	N206	Katwijk	27.854	2.291	2.306
4	Lammebrug	N206	Leiden	41.642	3.038	3.456
4	Trekvlietbrug	N206	Leiden	33.572	2.386	2.549
6	Woubrugse-brug	N446	Jacobswoude	10.567	851	1.010
7	Zegerbrug	N207	Alphen aan den Rijn	12.755	1.032	1.150
8	Steekterbrug	N207	Alphen aan den Rijn	30.677	2.536	2.643
8	Burg. Crolesbrug	N458	Bodegraven	7.647	503	701
9	Coenecoopbrug	N207	Waddinxveen/Gouda	9.610	871	874
9	Sluisbruggen	N207	Gouda	21.509	1.695	1.614

Tabel 7.2: intensiteit bruggen gelegen in provinciale weg

\* Traject verwijst naar de trajecten uit de beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart 2006, een overzichtskaat is opgenomen als bijlage 6.

Bron Provincie Zuid-Holland, Dienst Beheer Infrastructuur

Analyse

Uit de tabel blijkt dat er een aantal bruggen in drukke provinciale wegen ligt. Vooral de Kruithuisbrug, Lammebrug en Steekterbrug krijgen in de spits veel verkeer te verwerken. In de tabel staan het aantal passages van de brug. Dit zijn NIET het aantal brugopeningen want per opening gaan er soms meerdere schepen door. Hierdoor is het niet mogelijk te zeggen wat de invloed van brugopeningen op deze verkeersstromen is. Onderzoek naar brugopeningen en wachtrijen is hiervoor noodzakelijk. Bij vervanging van de bruggen moet gezocht worden naar meer duurzame oplossingen, zoals tunnel/aquaduct of hogere doorvaarthoogte voor schepen realiseren, zodat de hinder voor het wegverkeer (tot nul) wordt gereduceerd.

**Indicator vaarwegveiligheid: aantal (bijna) ongevallen**

<b>Ongevallen</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
provinciale vaarwegen	7	5	5	11	16	9	7	7
niet provinciale vaarwegen	9	1	7	1	3	4	7	2
slachtoffers	1 overig	1 overig gewond	1 te water	1 overig gewond	1 zwaar gewond	2 zwaar, 1 overig	1 zwaar gewond	Geen
aantal betrokken schepen	28	10	26	21	28	19	24	13

Tabel 7.4: Voorvallen te water, Nautisch Beheer provincie Zuid-Holland

Bron: RWS-DVS, SOS-Database, peildatum 22-11-2007.

Analyse

In 2007 hebben er minder persoonlijke ongevallen plaatsgevonden dan in de voorgaande jaren. Positief is dat bij deze ongevallen geen slachtoffers zijn gevallen.

Ook het aantal betrokken schepen is opvallend laag. Een nadere bestudering van de database maakt duidelijk dat in 2007 "veel" ongevallen eenzijdig waren zoals aanvaringen met bruggen en sluizen.

## 8 Mobiliteitsmanagement

### 8.1 Doelstellingen mobiliteitsmanagement

#### **Coalitieakkoord 2007 - 2011**

Zorgdragen voor een goede onderlinge aansluiting van de verschillende vervoersvormen bij de vervoersknooppunten.

Uitvoeringsprogramma om voorzieningen en veiligheid op alle grote trein- en busstations te verbeteren, door realisatie van o.a. (bewaakte) stallingen en voldoende parkeergelegenheid (P&R-locaties)

#### **PVVP**

De inspanningen op het gebied van mobiliteitsmanagement zullen gericht zijn op het streven naar een zo efficiënt mogelijke benutting van de capaciteit van de weg, het openbaar vervoer en het parkeersysteem. Hiervoor zal de provincie zich vooral richten op ketenmobiliteit en de bevordering van het gebruik van de fiets in voor- en natransport.

### 8.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

Realiseren van ketenmobiliteit is de derde beleidsprioriteit voor Verkeer en Vervoer in de collegeperiode 2007-2011. Eén van de speerpunten daarbij is het vergroten van de stallingmogelijkheden voor de fiets bij Openbaar Vervoer knooppunten en de aanleg van P+R-plaatsen bij openbaar vervoer stations.

Als doelstelling voor de aanleg van fietsenstallingen is opgenomen dat in 2011 minimaal 3.000 fietsstallingsplaatsen gerealiseerd zullen zijn en minimaal 1.000 P+R-plaatsen op 12 locaties. Naast de monitoring van deze aanleg zal ook de bezetting van deze nieuw aangelegde fietsstallingsplaatsen en P&R-plaatsen gevolgd gaan worden in deze collegeperiode. Daartoe is de volgende indicator opgenomen.

#### **Doelstelling en realisatie ketenmobiliteit: aanleg en bezetting P+R-plaatsen en fietsstallingsplaatsen**

<b>Bezetting</b>	<b>Nulmeting</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Doelstelling bezetting P+R plaatsen			>=2008	>=2009	>=2010
Realisatie bezetting P+R plaatsen	70,2%	70,2%			
Doelstelling bezetting fietsstallingsplaatsen			>=2008	>=2009	>=2010
Realisatie bezetting fietsstallingsplaatsen	76,4%	76,4%			

Tabel 8.1: bezetting nieuw aangelegde P+R-plaatsen en nieuw aangelegde fietsstallingsplaatsen

Bron: Provincie Zuid-Holland

#### Analyse

In de coalitieakkoordindicator wordt de nadruk gelegd op de aanleg en de bezetting van de nieuwe P+R-plaatsen en fietsstallingsplaatsen. In 2008 is de bezetting van de P+R plaatsen en fietstallingsplaatsen voor het eerst gemeten. Deze meting geldt dus tevens als 0-meting. Vandaar dat in de eerste twee kolommen dezelfde waardes staan.

Zowel de P+R-plaatsen als de fietstallingsplaatsen hebben in 2008 een bezettingsgraad van meer dan 70%.

Voor het programma realiseren van ketenmobiliteit zijn in de begroting een drietal prestatie-indicatoren opgenomen. In de volgende tabel worden deze weergegeven.

<b>Speerpunt coalitieakkoord</b>	<b>Prestatie-indicator</b>	<b>Doel 2008</b>	<b>Realisatie 2008</b>
<b>1. Het bevorderen van ketenmobiliteit door het realiseren van hoogwaardige, sociaal veilige overstappunten</b>	A) minimaal 3000 fietstillingsplaatsen gerealiseerd in 2011	1.300	10.482
	B) minimaal 1000 P&R-plaatsen op 12 locaties gerealiseerd in 2011	200	60
<b>2. Breed invoeren van dynamische reisinformatie</b>	* Bij minimaal 50% van alle OV-knooppunten en drukke haltes wordt in 2010 enige vorm van dynamische reisinformatie geboden (binnen de concessiegebieden van de provincie)	10%	0%

Tabel 8.2: Speerpunten coalitieakkoord 2007-2011 (vetgedrukt veranderingen jaarrekening 2008 ten opzichte van 2007)

Bron: Provincie Zuid-Holland

### Toelichting

ad1A) In 2008 zijn in het kader van de 'subsidierегeling Fietsparkeren bij OV-knooppunten in Zuid-Holland' voor 25 stationslocaties subsidiebeschikkingen afgegeven. Het gaat in totaal om 10.174 fietsklemmen en 308 kluizen waarvan de realisatie is voorzien in 2008/2009.

Ad1B) In 2008 zijn minder P+R plekken gerealiseerd dan gepland. Op basis van het aantal subsidieaanvragen dat in voorbereiding is, wordt verwacht dat de doelstelling voor 2011 (1000 P+R-plekken) gehaald wordt.

De 60 aangelegde plekken zijn over twee locaties verdeeld: de beide stations in Hardinxveld-Giessendam aan de Merwedelingelijn.

Ad2) In 2008 heeft de Europese aanbesteding plaatsgevonden van dynamische reisinformatie. Er is gekozen het grootste deel van de haltes uit te rusten met een innovatief display dat werkt op zonnecellen. Omdat hier nog geen ervaringen mee zijn opgedaan, is gekozen voor een langer ontwikkeltraject, om te voorkomen dat de displays, eenmaal geplaatst op straat, niet goed functioneren. De uitrol is voorzien medio 2009.

## **8.3 Indicatoren PVVP**

*Eén van de indicatoren die het meest geschikt is om de ontwikkeling van ketenmobiliteit te volgen is het aandeel van openbaar vervoerverplaatsingen waarbij minimaal 2 modaliteiten worden gebruikt. Hierbij wordt lopen buiten beschouwing gelaten. De verplaatsing: Huis->lopen->station->trein->station->lopen->werk is dus geen ketenverplaatsing.*

### **Indicatoren stimuleren ketenmobiliteit**

#### **1. percentage openbaar vervoer verplaatsingen waarbij minimaal 2 modaliteiten worden gebruikt (exclusief lopen)**

<b>Gebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Index 2005</b>	<b>Index 2006</b>	<b>Index 2007</b>
Nederland	31,5%	27,3%	32,1%	33,3%	86,7	101,9	105,7
Zuid-Holland	22,0%	17,8%	21,7%	24,3%	80,9	98,6	110,5
Stadsgewest Haaglanden	11,8%	13,7%	14,0%	19,2%	116,1	118,6	162,7
Stadsregio Rotterdam	16,8%	14,1%	18,6%	18,4%	83,9	110,7	109,5
Overige regio's Zuid-Holland	45,9%	33,7%	42,4%	43,9%	73,4	92,4	95,6

Tabel 8.3: aandeel ketenverplaatsingen van het totaal aantal OV-verplaatsingen, index 2004=100

exclusief: tehuusbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

## 2. aandeel modaliteiten binnen ketenverplaatsingen in Overig Zuid-Holland

Overige regio's Zuid-Holland	2004	2005	2006	2007
Autobestuurder	10,8%	8,8%	8,7%	9,7%
Autopassagier	8,1%	9,3%	7,9%	13,4%
Bromfiets	0,4%	2,5%	0,0%	1,4%
Fiets	77,3%	74,3%	82,5%	73,1%
overig	3,4%	5,1%	1,0%	2,30%

Tabel 8.4: aandeel verschillende modaliteiten binnen de ketenverplaatsingen in overig Zuid-Holland  
exclusief: tehuisbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen  
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland

### Analyse

In de eerste tabel staan de percentages ketenverplaatsingen van de openbaar vervoer verplaatsingen voor de verschillende gebieden. In 2007 is dit percentage in alle gebieden gestegen ten opzichte van 2006. Opvallend is het hoge aandeel in de overige regio's van Zuid-Holland en de relatief lage aandelen in de beide stedelijke regio's in Zuid-Holland. In Haaglanden is het percentage openbaar vervoer verplaatsingen met ruim 62% toegenomen in de periode 2004-2007.

In de stedelijke regio's worden door de aanwezigheid van trams en metro veel meer solitaire openbaar vervoerverplaatsingen gemaakt dan in de rest van Zuid-Holland.

In de tweede tabel is de verdeling van de ketenverplaatsingen voor de overige regio's van Zuid-Holland nader bekeken. Het blijkt dat de fiets veruit dominant is als vervoermiddel in het voor- en natransport bij een ketenverplaatsing. In 2007 treedt een sterke daling op en is het laagste niveau bereikt sinds 2004.

Voor deze indicator is gebruik gemaakt van het mobiliteitsonderzoek Nederland. Zoals in hoofdstuk 3 staat beschreven worden de geconstateerde ontwikkelingen beïnvloed door de steekproefomvang. In de periode 2004-2007 zijn er in Zuid-Holland jaarlijks ongeveer 28.500 verplaatsingsrecords meegenomen. Hiervan is maar een beperkt deel een ketenverplaatsing. Voor de interpretatie van de hierboven gepresenteerde gegevens moet hiermee rekening gehouden worden.

### 3. aantal en gebruik fietsenstallingen bij NS-stations

Station	capaciteit	fiets IN	fiets IN% (Bezettingsgraad)	kluizen	fiets rondom
Alphen a/d Rijn	1858	1363	73,4%	50	88
Arkel	80	46	57,5%	5	22
Bodegraven	656	453	69,1%	72	136
Boskoop	272	189	69,4%	72	58
Dordrecht CS	1160	1121	96,6%	48	146
Dordrecht Stadspolders	80	80	100,0%	40	47
Dordrecht-Zuid	96	95	98,9%	88	11
Gorinchem	944	439	46,5%	184	337
Gouda	2235	1839	82,2%	0	699
Gouda-Goverwelle	576	536	93,1%	96	55
Hardinxveld-Giessendam	412	144	35,0%	24	150
Hillegom	573	497	86,7%	96	56
Leerdam	198	60	30,3%	0	2
Leiden, De Vink	336	311	92,6%	96	77
Leiden, Lammenschans	163	151	92,6%	29	273
Nieuwerkerk a/d IJssel	584	540	92,5%	104	69
Sliedrecht	460	216	46,9%	72	176
Voorhout	406	261	64,3%	136	202
Voorschoten	462	420	90,9%	144	131
Waddinxveen	288	191	66,3%	72	110
Waddinxveen-Noord	64	54	84,4%	16	9
Zwijndrecht	640	616	96,3%	0	78
<b>totaal</b>	<b>12.543</b>	<b>9.622</b>	<b>76,7%</b>	<b>1.444</b>	<b>2.932</b>

Tabel 8.5: fietsparkeren bij NS-stations 2008

Bron: OV-knooppunten, fiets en P+R-tellingen, Groen Licht Veldwerk BV, november 2008

Station	capaciteit	fiets IN	fiets IN% (Bezettingsgraad)	kluizen	fiets rondom
Heinenoord	30	16	53,3%	10	17
Oude Tonge	49	20	40,8%	0	28
Transferium Leidse Schouw	68	40	58,8%	0	17
<b>totaal</b>	<b>147</b>	<b>76</b>	<b>51,7%</b>	<b>10</b>	<b>62</b>

#### Analyse

In november 2008 is er een onderzoek uitgevoerd naar de capaciteit en bezetting van fietsenstallingsplaatsen bij NS-stations in Zuid-Holland en bij een aantal busstations.

Tevens is geïnventariseerd hoeveel fietsen buiten de stallingen stonden (rondom). Het betreft fietsen tussen de geplaatste fietsen in de stalling of direct nabij de stallingen. Over het algemeen kan gezegd worden, dat het hier fietsen betreft die op de juiste wijze in de stalling zouden staan wanneer er voldoende ruimte is.

Het blijkt dat op sommige stations op basis hiervan geconstateerd kan worden dat de capaciteit onvoldoende is: Gouda, Dordrecht CS en Leiden Lammenschans. Op sommige stations staan echter ook veel fietsen buiten de stalling terwijl er voldoende capaciteit is. Bijvoorbeeld Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam en Voorhout.

#### 4. aantal aangelegde fietsenstallingen bij OV-haltes

Aantal	2004	2005	2006	2007
Aantal stramienen	4	35	37	0
Aantal stallingmogelijkheden	28	245	259	0

Tabel 8.6: aangelegde fietsenstallingen

Bron: Provincie Zuid-Holland, bureau programma's en projecten, maart 2009

#### Analyse

Het programma fietsenstallingen loopt al vanaf 2000. In de periode tot 2007 zijn er 178 stramienen (1.246 stallingmogelijkheden) aangelegd. De aanleg van de fietsenstallingen geschiedt in zogenoemde tranches. De 5<sup>e</sup> tranche is in planning. De uitvoering hiervan zal in 2009 plaatsvinden en bevat 29 stramienen met 203 stallingmogelijkheden.

#### 5. aantal en verhuurde aantal fietskluisen

Locatie	Capaciteit	Bezetting '07	Bezettingsgraad '07	Bezetting '08	Bezettingsgraad '08
Leiden (N206 Transferium 't Schouw)	20	7	35%	8	40%
(Noordwijk (N451 nabij Shell tankstation)	10 (0)	(0)	(0%)	1	10%
Bergambacht (N210 Ronde Dijklaan)	10	1	10%	3	30%
Haastrecht (N228 nabij Ronde Grote Haven)	10	0	0%	0	0%
Leimuiden (N207 kruising Dr. Stapensestraat)	20	4	20%	3	15%
<b>Totaal</b>	<b>70 (60)</b>	<b>12</b>	<b>20%</b>	<b>15</b>	<b>22%</b>

Tabel 8.7: aantal en verhuurde fietskluisen

Bron: Provincie Zuid-Holland / DBI

#### Analyse

In april 2007 is gestart met de pilot Fietskluisen. De pilot houdt in dat op 5 locaties in totaal 70 kluisen te huur worden aangeboden. Het bijzondere is dat de fietskluisen bij bushaltes zijn geplaatst. De pilot is opgestart met het doel om ketenmobiliteit binnen de provincie te stimuleren en dan vooral gericht op de meest voorkomende combinatie, namelijk die van de fiets met het openbaar vervoer. Andere doelen zijn bevordering sociale veiligheid en een verminderde kans op vandalisme en diefstal van fietsen.

In 2008 is de bezetting ten opzichte van 2007 licht gestegen. Maar het gebruik blijft achter bij de verwachtingen waarmee de pilot is gestart.

### 6. aantal en gebruik P&R-plaatsen bij NS-stations in Zuid-Holland

<b>Station</b>	<b>capaciteit</b>	<b>bezetting</b>	<b>bezettingsgraad</b>
Alphen a/d Rijn	201	54	26,8%
Bodegraven	76	76	100,0%
Dordrecht CS	140	97	69,2%
Gorinchem	123	26	21,1%
Gouda	192	155	80,7%
Leiden Lammenschans	30	28	93,3%
Sliedrecht	55	52	94,5%
Voorhout	128	125	97,6%
Zwijndrecht	146	145	99,3%

Tabel 8.8: P&R-plaatsen bij NS-stations in Zuid-Holland

Bron: OV-knooppunten, fiets en P+R-tellingen, Groen Licht Veldwerk BV, november 2008

### 7. aantal en gebruik P&R-plaatsen bij busstations in Zuid-Holland

<b>Station</b>	<b>capaciteit</b>	<b>bezetting</b>	<b>bezettingsgraad</b>
Heinenoord	144	74	51,3%
Oude Tonge	50	32	64,0%
Transferium Leidse Schouw	220	192	87,3%

Tabel 8.8: P&R-plaatsen bij busstations in Zuid-Holland

Bron: OV-knooppunten, fiets en P+R-tellingen, Groen Licht Veldwerk BV, november 2008

### Analyse

In november 2008 heeft GroenLicht Veldwerk een inventarisatie uitgevoerd naar het aantal en de bezetting van P+R-plaatsen op 12 locaties in Zuid-Holland. Dit zijn 9 treinstations en 3 busstations geweest. In de tabellen staan de bezettingsgraden per locatie. Opvallend bij de treinstations is dat het merendeel goed bezet is, maar dat twee stations (Alphen aan den Rijn en Gouda) een fors lagere bezetting kennen.

### 8. aantal en gebruik carpoolplaatsen langs provinciale wegen

<b>Carpoolplaatsen</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Capaciteit	1.043	1.076	1.089	1.101
Bezetting	491	531	563	548
Bezettingsgraad	0,47	0,49	0,52	0,50
Capaciteit (excl. Transferium 't Schouw)	799	832	845	857
Bezetting (excl. Transferium 't Schouw)	365	411	422	437
Bezettingsgraad (excl. Transferium 't Schouw)	0,46	0,49	0,50	0,51

Tabel 8.10: bezetting carpoolplaatsen langs provinciale wegen op gemiddelde werkdag

Bron: Provincie Zuid-Holland, Dienst Beheer Infrastructuur

### Analyse

De afgelopen jaren laat de bezetting van carpoolplaatsen langs provinciale wegen een stijgende lijn zien. De bezettingsgraad ligt in 2007 rond de 50%.

## 9 Verkeersveiligheid

### 9.1 Doelstellingen verkeersveiligheid

#### **Coalitieakkoord 2007 - 2011**

*Hogere verkeersveiligheid: substantiële vermindering van dodelijke slachtoffers en alle provinciale wegen dienen te voldoen aan de eisen van het concept "duurzaam veilig".*

#### **PVVP**

*De provincie wil de in de Nota Mobiliteit genoemde doelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheid realiseren. Het aantal verkeersdoden moet in 2020 (t.o.v. 1998) met 34% zijn afgenomen. Het aantal ziekenhuisgewonden moet in 2020 (t.o.v. 1998) met 27% zijn afgenomen. Daarnaast zet de provincie voor de wegen die zijzelf in beheer heeft in op een taakstelling waarin t.o.v. 1986 geen toename plaatsvindt van het aantal verkeersslachtoffers. Het verkeersveiligheidsbeleid heeft drie pijlers: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving.*

*NB: in mei 2007 heeft de 2<sup>e</sup> kamer de doelstellingen uit de nota mobiliteit aangescherpt. Respectievelijk dient het aantal doden en ziekenhuisgewonden in 2010 met 30% en 8% en in 2020 met 46% en 34% ten opzichte van 2002 te zijn afgenomen. De regio's nemen deze doelstellingen direct over.*

### 9.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

*De afgelopen jaren is het aantal verkeersslachtoffers sterk gedaald. Onverminderd is in het coalitieakkoord afgesproken dit aantal nog verder te laten afnemen. Daarnaast zal ook de inrichting van de provinciale wegen dusdanig moeten zijn, dat deze de verkeersveiligheid bevordert. Alle provinciale wegen zullen aan het eind van de collegeperiode moeten voldoen aan de eisen van duurzaam veilig.*

*Het aantal verkeersslachtoffers heeft drie indicatoren in de begroting gekregen: het aantal dodelijke slachtoffers in Zuid-Holland (regiegebied), het aantal dodelijke slachtoffers op provinciale wegen in Zuid-Holland en het aantal ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Zuid-Holland*

#### **Doelstelling en realisatie indicator verkeersveiligheid: doden en ziekenhuisgewonden**

<b>Verkeersslachtoffers</b>	<b>Nulmeting (2006)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Doelstelling dodelijke verkeersslachtoffers in regiegebied Zuid-Holland</b>			≤ 42	≤ 41	≤ 40 (41)	≤ 39
<b>Aantal dodelijke verkeersslachtoffers in regiegebied Zuid-Holland</b>	44	45				
<b>Doelstelling dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Zuid-Holland</b>			≤ 12	≤ 11	≤ 10 (19)	≤ 9
<b>Aantal dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Zuid-Holland</b>	14	14				
<b>Doelstelling ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Zuid-Holland</b>			≤ 160	≤ 155	≤ 150 (201)	≤ 145
<b>Aantal ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Zuid-Holland</b>	169	147				

Tabel 9.1: doden en ziekenhuisgewonden.

Bron: SWOV/AVV

## Analyse

Bij de presentatie van de verkeersveiligheids cijfers wordt uitgegaan van driejaargemiddelden. Dit is conform de systematiek die het Rijk hanteert bij de presentatie van de verkeersveiligheids cijfers in de nationale mobiliteitsmonitor. Het aantal doden en ziekenhuisgewonden in 2006 betreft het gemiddelde van 2004, 2005 en 2006. Dit is gedaan om de trend beter in beeld te krijgen en uitschieters weg te filteren.

Het aantal in de kolom 2010 dat tussen haakjes staat is de streefwaarde voor de landelijke doelstellingen doorvertaald naar de regio.

In 2007 ligt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers boven de doelstelling voor 2008. De dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen liggen op het niveau van de doelstelling.

Het aantal ziekenhuisgewonden op provinciale wegen tenslotte ligt ruim onder de doelstelling.

Vlak voor het verschijnen van de PVVP-monitor zijn de nieuwste verkeersveiligheids cijfers over 2008 bekend gemaakt. Het betreffen alleen de aantallen dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden. Nadere analyses naar wegbeheerder en de driejaarsgemiddelden zijn nog niet uitgevoerd.

Voor het regiegebied Zuid-holland is het aantal dodelijke slachtoffers in 2008 met 17% gedaald naar 37 (absolute waarde 2008) en het aantal ziekenhuisgewonden gestegen met 5% tot 771.

Op basis van deze cijfers wordt voldaan aan de doelstellingen van het college.

*Naast het aantal slachtoffers is ook de duurzaam veilig inrichting genoemd als doelstelling. Op dit moment is nog geen volledige inventarisatie beschikbaar van alle provinciale wegen in hoeverre zij voldoen aan de inrichting van Duurzaam Veilig. Wel is geïnventariseerd of de belijning op de provinciale wegen voldoet aan de eisen van de essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK)*

### **Indicator duurzaam veilig: % provinciale wegen dat voldoet aan EHK**

<b>Weg</b>	<b>Lengte</b>	<b>Lengte EHK '07</b>	<b>% EHK '07</b>	<b>Lengte EHK '08</b>	<b>% EHK '08</b>
<b>N 2.. wegen</b>	323,75 km	140,70 km	43%	166,60 km	52%
<b>N 4.. wegen</b>	207,04 km	54,40 km	26%	56,10 km	27%
<b>Totaal</b>	530,79 km	195,10 km	37%	222,70 km	42%

Tabel 9.2: essentiële herkenbaarheidkenmerken

Bron: Provincie Zuid-Holland, Dienst Beheer Infrastructuur

## Analyse

In de tabel staat een overzicht met de hoeveelheid kilometers provinciale weg die voldoen aan de belijning volgens de essentiële herkenbaarheidkenmerken. Dit is NIET gelijk aan inrichting volgens het concept duurzaam veilig. Dit stelt ook eisen aan de obstakelvrije zone, inrichting van kruispunten, de wegbreedte, inrichting van bermen etc. In 2007/2008 is vooral het aantal kilometers provinciale weg op de wegen uit de N2.. serie toegenomen. Over het algemeen zijn dit de belangrijkste provinciale wegen.

### **9.3 Indicatoren PVVP**

*Ook in het provinciaal verkeer- en vervoerplan is reductie van het aantal verkeersslachtoffers opgenomen. De indicator voor het coalitieakkoord en de begroting beperkt zich tot het regiegebied Zuid-Holland. In de volgende tabellen komen nogmaals de dodelijke verkeersslachtoffers en ziekenhuisgewonden aan de orde. Voor een betere vergelijking wordt nu naar alle onderscheiden gebieden gekeken.*

### **Indicatoren verkeersslachtoffers**

### 1. aantal dodelijke verkeersslachtoffers

Gebieden	'02-'04	'03-'05	'04-'06	'05-'07	2010	2020
Nederland	940	861	761	730	714	551
Zuid-Holland	134	110	102	98	100	77
Stadsgewest Haaglanden	35	26	22	22	25	19
Stadsregio Rotterdam	45	35	36	34	33	26
Overige regio's Zuid-Holland	54	49	44	43	41	32

Tabel 9.3: aantal geregistreerde verkeersdoden (registratiegraad 2006: 90%)

Opmerking: de cijfers zijn 3-jaarsgemiddelden en de waarden voor 2010 en 2020 zijn de streefwaarden o.b.v. de (aangepaste) doelstelling uit de Nota Mobiliteit

Bron: SWOV/AVV

#### Analyse

De laatste jaren is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland fors gedaald. Dit geldt voor alle gebieden die onderscheiden worden. Echter in 2006 en 2007 is de daling minder sterk dan in voorgaande jaren. De doelstellingen die geformuleerd zijn voor 2010 en 2020 lijken op dit moment haalbaar, maar verbeteringen in infrastructuur, meer handhaving en educatie zullen onontbeerlijk zijn om deze doelstellingen te bereiken.

### 2. aantal ziekenhuisgewonden

Gebieden	'02-'04	'03-'05	'04-'06	'05-'07	2010	2020
Nederland	10.367	9.828	9.313	9.378	10.290	7.382
Zuid-Holland	1.629	1.538	1.449	1.437	1.689	1.211
Stadsgewest Haaglanden	331	299	282	287	352	252
Stadsregio Rotterdam	390	389	377	394	448	321
Overige regio's Zuid-Holland	909	849	790	756	888	637

Tabel 9.4: aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden (registratiegraad 2005: 53%)

Opmerking: de cijfers zijn 3-jaarsgemiddelden en de waarden voor 2010 en 2020 zijn de streefwaarden o.b.v. de (aangepaste) doelstelling uit de Nota Mobiliteit

#### Analyse

In 2007 is het aantal ziekenhuisgewonden in de beide stadsregio's toegenomen. In het regiegebied van de provincie is het aantal verder gedaald tot 756 (-4,3%) en ligt daarmee al ruim onder de doelstelling voor 2010.

### 3. aantal doden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen

Slachtoffers	'02-'04	'03-'05	'04-'06	'05-'07	2010	2020
Verkeersdoden	20	14	14	15	19	15
Ziekenhuisgewonden	194	175	169	160	201	145

Tabel 9.5: aantal geregistreerde verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen

Opmerking: de cijfers zijn 3-jaarsgemiddelden en de waarden voor 2010 en 2020 zijn de streefwaarden o.b.v. de (aangepaste) doelstelling uit de Nota Mobiliteit

#### Analyse

Wanneer de dodelijke verkeersslachtoffers en ziekenhuisgewonden op de provinciale wegen in Zuid-Holland worden geanalyseerd blijkt dat in 2007 er één dodelijk slachtoffer meer was te betreuren dan in 2006. Het aantal ziekenhuisgewonden is wel verder gedaald. In 2007 wordt al aan de doelstelling voor 2010 voldaan. Hierbij wordt opgemerkt dat de landelijke algemene doelstelling direct is doorvertaald naar de

provinciale wegen. Dat impliceert 30% minder verkeersdoden en 8% minder ziekenhuisgewonden op provinciale wegen ten opzichte van 2002.

*Bij de doelstellingen uit het PVVP met betrekking tot verkeersveiligheid is opgenomen dat het verkeersveiligheidsbeleid uit drie peilers bestaat: de infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving. Met de infrastructuur wordt de inrichting van de weg bedoeld, dus inrichten volgens Duurzaam Veilig principes.*

*De twee andere peilers educatie/voorlichting en handhaving komen in de volgende tabellen aan bod. Hierbij wordt nog opgemerkt dat voor de provincie Zuid-Holland geldt dat de provincie de infrastructuurmaatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid verzorgt en dat de educatie/voorlichting in handen is van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid c.q. gemeenten met ondersteuning van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). De handhaving is de verantwoordelijkheid van de politie en het Openbaar Ministerie in afstemming met de wegbeheerders en het ROV-ZH (Programmagroep Handhaving).*

*Het ROV is een zelfstandig onderdeel binnen Zuid-Holland, werkend voor drie regievoerders (Stadsgewest Haaglanden, de Stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland).*

### **Indicatoren educatie verkeersveiligheid en voorlichting verkeersveiligheid**

*De inspanningen op het gebied van educatie, ook wel permanente verkeerseducatie genoemd, richten zich op een aantal doelgroepen: de heel jonge kinderen (peuters) met bijvoorbeeld het project Jongleren, de ouderen waarvoor jaarlijks rijvaardigheidstesten worden afgenomen en de basisschool scholieren. Aan deze laatste groep wordt momenteel de meeste aandacht geschonken. In de toekomst worden de scholieren van het voortgezet onderwijs op een soortgelijke wijze benaderd. Feitelijk wordt aan de grootste groep verkeersdeelnemers, ongeveer 25-60 jaar, weinig aandacht geschonken door educatie. Deze groep wordt met de voorlichtingscampagnes benaderd. De verkeersveiligheidcampagnes richten zich op een aantal speerpunten. De afgelopen jaren is elke campagne gedurende een bepaalde periode van het jaar aan bod gekomen. Ieder jaar zijn er binnen een campagne groepen, activiteiten, omstandigheden waar de inspanning op gericht wordt. En ieder jaar hebben de campagnes een eigen vorm.*

*De vier speerpunten zijn:*

- BOB (geen alcohol bij besturen motorvoertuigen)
- Beveiligingsmiddelen (gordelgebruik, kinderbeveiligingsmiddelen, helm)
- Verlichting/Zichtbaarheid
- Agressie/irritant rijgedrag

### **Indicatoren handhaving verkeersveiligheid**

#### **1. geconstateerde snelheidsovertredingen**

<b>Gebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Index 2005</b>	<b>Index 2006</b>	<b>Index 2007</b>
Nederland	7.271.000	7.964.000	8.874.000	9.741.000	109,5	122,0	134,0
Zuid-Holland	1.324.000	1.254.000	1.203.000	1.240.000	94,7	90,9	93,7
Stadsgewest Haaglanden	506.000	380.000	420.000	347.000	75,1	83,0	68,6
Stadsregio Rotterdam	357.000	314.000	278.000	315.000	88,0	77,9	88,2
Overige regio's							
Zuid-Holland	461.000	560.000	505.000	578.000	121,5	109,5	125,4

Tabel 9.6 aantal snelheidsovertredingen in duizendtallen, index 2004=100

NB: gebruikt zijn de gegevens van de politieregio's, voor de overzichtelijkheid zijn deze opgenomen in de indeling die in de gehele rapportage wordt gehanteerd.

## 2. geconstateerde roodlichtovertredingen

Gebied	2004	2005	2006	2007	Index 2005	Index 2006	Index 2007
Nederland	379.000	401.000	362.000	321.000	105,8	95,5	84,7
Zuid-Holland	101.000	106.000	94.000	91.000	105,0	93,1	90,1
Stadsgewest Haaglanden	48.000	40.000	30.000	29.000	83,3	62,5	60,4
Stadsregio Rotterdam	34.000	41.000	40.000	39.000	120,6	117,6	114,7
Overige regio's Zuid-Holland	19.000	25.000	24.000	23.000	131,6	126,3	121,1

Tabel 9.7 aantal roodlicht overtredingen in duizendtallen, index 2004=100

NB: gebruikt zijn de gegevens van de politieregio's, voor de overzichtelijkheid zijn deze opgenomen in de indeling die in de gehele rapportage wordt gehanteerd.

## 3. geconstateerde alcoholovertredingen

Gebied	2004	2005	2006	2007
Nederland	3,4	2,8	3,0	3,0
Zuid-Holland	4,7	3,7	4,5	4,3
Stadsgewest Haaglanden	3,4	3,7	3,7	3,6
Stadsregio Rotterdam	6,3	4,8	5,4	*)
Overige regio's Zuid-Holland	4,2	2,7	4,1	3,5

Tabel 9.8: Het percentage bestuurders met een uitslag vanaf 0,50‰ ten opzichte van het totale aantal gecontroleerde bestuurders.

\*) In Rotterdam-Rijnmond hebben de controles niet plaatsgevonden

Bron: rapport rijden onder invloed in Nederland in 1999-2007, ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten november 2008, RWS-DVS

### Analyse

Het aantal geconstateerde snelheidsovertredingen in Zuid-Holland is in 2007 t.o.v. 2006 met 3% toegenomen. In vergelijking met 2004 is dit aantal gedaald met ruim 6%. Daarentegen is in Nederland het aantal geconstateerde snelheidsovertredingen met liefst 34% gegroeid in de periode 2004-2007. Wat verder opvalt, zijn de grote fluctuaties tussen de jaren in de Zuid-Hollandse gebieden.

Voor de roodlichtovertredingen geldt dat in heel Zuid-Holland en ook in de verschillende regio's afzonderlijk een lichte daling is waar te nemen ten opzichte van 2006. Nederland laat een grotere afname zien.

Wat de alcoholovertredingen betreft is het niet duidelijk of de geconstateerde ontwikkelingen toe te schrijven zijn aan het meer of minder handhaven op deze overtredingen of dat er sprake is van ander gedrag. Om een mogelijke trend te constateren zal een langere reeks moeten worden opgebouwd.

# 10 Leefbaarheid

## 10.1 Doelstellingen leefbaarheid

### **Coalitieakkoord 2007-2011**

*In het coalitieakkoord is opgenomen dat de milieubelasting (als gevolg van van verkeer) beperkt is. Dit geldt voor de volgende aspecten: veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging en geluidhinder.*

### **PVVP**

*De mobiliteit in de provincie Zuid-Holland mag de kwaliteit van de leefomgeving niet of nauwelijks aantasten. Om dit te bereiken is duurzaamheid een leidend principe. Bij de planning, aanleg, beheer en het gebruik van infrastructuur wordt gekozen voor oplossingen die het milieu zo min mogelijk belasten. Voor de relatie milieu en verkeer en vervoer zijn drie hoofdthema's van belang: externe veiligheid, Luchtkwaliteit en Geluidskwaliteit*

## 10.2 Indicator Coalitieakkoord 2007-2011

*Voor de doelstellingen met betrekking tot de leefbaarheid is geen aparte indicator opgenomen bij het hoofdstuk Integrale bereikbaarheid in de begroting. De verantwoordelijkheid van de uitvoering van maatregelen om aan deze doelstellingen te voldoen ligt zowel bij de afdeling verkeer en vervoer als bij de afdeling milieu. De monitoring van deze maatregelen is een verantwoordelijkheid van de afdeling milieu. Relevante gegevens zullen worden opgenomen in de PVVP-monitor.*

## 10.3 Indicator PVVP

*Zoals in het doelstellingenkader al is aangegeven zijn er drie thema's van belang externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluidskwaliteit. Deze komen in de volgende indicatoren aan bod.*

**Indicator externe veiligheid: aantal wegvakken met plaatsgebonden risicocontour groter dan  $1.0 \cdot 10^6$ /jr.**

<b>Plaatsgebonden Risico</b>	<b>Rijkswegen</b>	<b>Provinciale wegen</b>
<b>Aantal</b>	25	2

Tabel 10.1: Plaatsgebonden risico: wegvakken met een PR-contour groter dan  $1.0 \cdot 10^6$ /jr.

Bron: Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen, RWS-AVV 2003

### Analyse

Voor de 2 locaties op de provinciale wegen geldt dat deze gelegen zijn op de N218. ( A15: Spijkenisse-Groene Kruisweg, en N218: Groene Kruisweg-Heenvliet)

Voor de locaties op de Rijkswegen geldt dat deze voornamelijk aan de A15 (15 stuks) bevinden de overige bevinden zich aan de A16 (4), A4 (1), A12 (1), A20 (1), N3 (1), N57 (1)

De rapportage "risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen" wordt eens in de 5 jaar herzien. Dit betekent dat in 2009 een nieuwe rapportage opgeleverd wordt.

**Indicator externe veiligheid: kilometervakken met een groepsrisico groter dan de oriënterende waarde**

<b>Route</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Begin</b>	<b>Rang</b>
R015	A15 Sliedrecht O - Kp. Gorinchem	87.283	0,45
R013	A13 Kp. Ypenburg - Delft-Zuid	8.052	0,04
N3	N3 A15 Papendrecht - Werkendam	1.000	0,02
N3	N3 A15 Papendrecht - Werkendam	2.000	0,27
R013	A13 Delft-Zuid - Kp. Kleinpolderplein	17.195	0,46
R020	A20 Kp. Kleinpolderplein - Kp. Terbregseplein	31.010	0,32
R015	A15 Kp. Benelux - Pernis	51.610	0,67

Tabel 10.2: Groepsrisico: kilometervakken met een groepsrisico groter dan de oriënterende waarde

NB: een rang van 0.0 betekent dat het GR ergens gelijk is aan de oriënterende waarde, maar deze niet overschrijdt. Een rang van 1.0 betekent dat het GR ergens tien keer zo groot is dan de oriënterende waarde.

Bron: Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen, RWS-AVV 2003

### Analyse

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in Zuid-Holland zich geen kilometervakken op provinciale wegvakken bevinden met een groepsrisico groter dan de oriënterende waarde.

De volgende rapportage wordt in 2009 opgeleverd.

### **Indicator luchtkwaliteit: verkeersemisatie/uitstoot naar lucht langs provinciale wegen (CO<sub>2</sub>, Nox en PM<sub>10</sub> (fijn stof))**

<b>Component</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>Co2 pers (Kton)</b>	362	360	354	354
<b>Co2 vracht</b>	222	221	217	217
<b>Co2 totaal</b>	584	581	571	571
<b>Nox pers (ton)</b>	966	895	815	750
<b>Nox vracht</b>	2.231	2.193	2.016	1.888
<b>Nox totaal</b>	3.198	3.088	2.831	2.639
<b>PM10 pers (ton)</b>	57	55	51	51
<b>PM10 vracht</b>	56	54	50	45
<b>PM10 totaal</b>	114	108	101	96

Tabel 10.3: verkeersemisaties langs provinciale wegen

Bron: Provincie Zuid-Holland, afdeling milieu

### Analyse

Voor alle componenten neemt de emissie in de periode 2004-2007 af. Aan de emissiewaarden is ook duidelijk af te lezen dat vooral vrachtverkeer de emissies veroorzaakt. Zeker als in ogenschouw wordt genomen dat de emissies op basis van het motorvoertuigkilometrage wordt berekend en dat de aandelen vrachtverkeer en personenverkeer ongeveer 10/15% versus 90/85% zijn.

NB: in 2007 heeft het CBS de emissiefactoren over de voorgaande jaren met terugwerkende kracht aangepast. dit is de reden voor de iets andere getallen voor 2004, 2005 en 2006 in vergelijking tot de vorige monitor.

### **Indicator luchtkwaliteit: concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> langs provinciale wegen (aantal km weglengte met overschrijding van de grenswaarde)**

<b>Component</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>No2 aantal wegvakken met overschrijding grenswaarde</b>	81	97	45	
<b>No2 km weg met overschrijding grenswaarde</b>			70	19.2
<b>No2 gemiddelde concentratie</b>	36,69	37,74	35,17	
<b>PM10 aantal wegvakken met overschrijding 24uur gem. grenswaarde</b>	27	22	69	
<b>PM10 km weg met overschrijding 24uur gem. grenswaarde</b>			90	1.8
<b>PM10 gemiddeld aantal dagen</b>	22	22	33	

Tabel 10.4 km weglengte (provinciale wegen) met overschrijding emissienormen

Bron: Provincie Zuid-Holland, afdeling milieu

### Analyse

In 2008 zijn de berekeningen over de luchtkwaliteit voor het eerst landelijk met de Rapportagetool gedaan. Voorheen rekende elk gemeente apart en rapporteerde aan de provincie. De berekeningen zijn dus anders uitgevoerd, hierdoor is er een trendbreuk ontstaan.

Het aantal wegvakken met overschrijding is niet meer aan te geven.

Verder is de NO<sub>2</sub>-grenswaarde in 2007 langs 19,2 km en de PM<sub>10</sub> daggemiddelde grenswaarde langs 1,8km overschreden. De grote daling in vergelijking tot 2006 is vooral door anders rekenen te verklaren, maar ook voor een deel door de dalende concentraties in de lucht. Wel zijn de berekeningen dit jaar zorgvuldiger en completer en sluiten beter bij de metingen aan

### **Indicator geluidskwaliteit: aantal woningen met een Lden > 65dB t.g.v. provinciale wegen**

<b>Klasse</b>	<b>Aantal woningen</b>
55 - 59 dB	1.600
60 - 64 dB	1.000
65 - 69 dB	400
70 - 74 dB	100
>= 75 dB	0

Tabel 10.5: geluidsbelaste woningen

NB: alleen provinciale wegen met > 6.000.000 motorvoertuigen per jaar zijn in het onderzoek meegenomen.

Bron: Provincie Zuid-Holland, geluidsbelastingkaart 2006

Ten aanzien van de geluidsbelasting moet de provincie eens in de 4 jaar een nieuwe geluidskaart maken, dit betekent dat in 2011 nieuwe gegevens opgeleverd moeten worden.

# Bijlagen

## Bijlage 1: Toelichting bronnen

### Mobiliteits onderzoek Nederland MON

Voor een aantal indicatoren in dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de adviesdienst verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Hier volgt een korte toelichting op het MON

Het doel van MON is te komen tot een snelle en flexibele informatievoorziening over de mobiliteit van de Nederlandse bevolking zodanig dat voldaan wordt aan de informatiebehoefte op dit gebied binnen het Ministerie van verkeer en Waterstaat en andere belangrijke klantgroepen van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

De resultaten hebben uitsluitend betrekking op personenvervoer. Goederenvervoer maakt geen deel uit van het onderzoek, evenmin als vakantiemobiliteit en de mobiliteit van bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen.

De resultaten worden verkregen door een continu dagelijks onderzoek uit te voeren middels een schriftelijke enquête. Daarbij worden respondenten telefonisch gemotiveerd.

De omvang van deze enquête verschilt van jaar tot jaar, dit kan van invloed zijn op de resultaten en zou een verklaring kunnen zijn voor de relatief grote fluctuaties die optreden van jaar tot jaar.

Hierdoor is ook het aantal zogenoemde verplaatsingsrecords van jaar tot jaar aan verandering onderhevig.

De verplaatsingsrecords zijn eigenlijk het aantal verplaatsingen op basis waarvan de analyses gemaakt worden. In onderstaande tabel is voor de periode 2004-2006 aangegeven hoeveel verplaatsingsrecords in het onderzoek zijn meegenomen.

<b>Gebied</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>Nederland</b>	177.652	169.175	113.658	111.778
<b>Zuid-Holland</b>	29.226	28.932	28.487	26.768
<b>Stadsgewest Haaglanden</b>	7.444	8.229	8.078	7.560
<b>Stadsregio Rotterdam</b>	8.927	8.508	8.069	7.804
<b>Overige regio's Zuid-Holland</b>	12.855	11.655	12.340	11.404

Tabel: verplaatsingsrecords mobiliteitsonderzoek Nederland (verplaatsingsrecords exclusief: tehuisbewoners, vakantiemobiliteit, verplaatsingen personen jonger dan 12 jaar, inclusief veelvuldige verplaatsingen)

Verder is belangrijk te vermelden dat voor de gegevens in de PVVP-monitor alleen verplaatsingen gemaakt door inwoners van Zuid-Holland worden meegenomen.

### MIPOV

Voor een aantal indicatoren wordt het MIPOV gebruikt als bron.

Het MIPOV (Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer) bestaat uit 24 informatie-elementen en is ontwikkeld door KPVV (kennisplatform Verkeer en Vervoer). Het streven van KPVV is het MIPOV standaard te laten zijn voor geheel Nederland. Het informatieprofiel wordt nu over het algemeen door alle vervoersautoriteiten gehanteerd.

De provincie Zuid-Holland heeft in 2007 het besluit genomen om een abonnement op MIPOV te nemen.

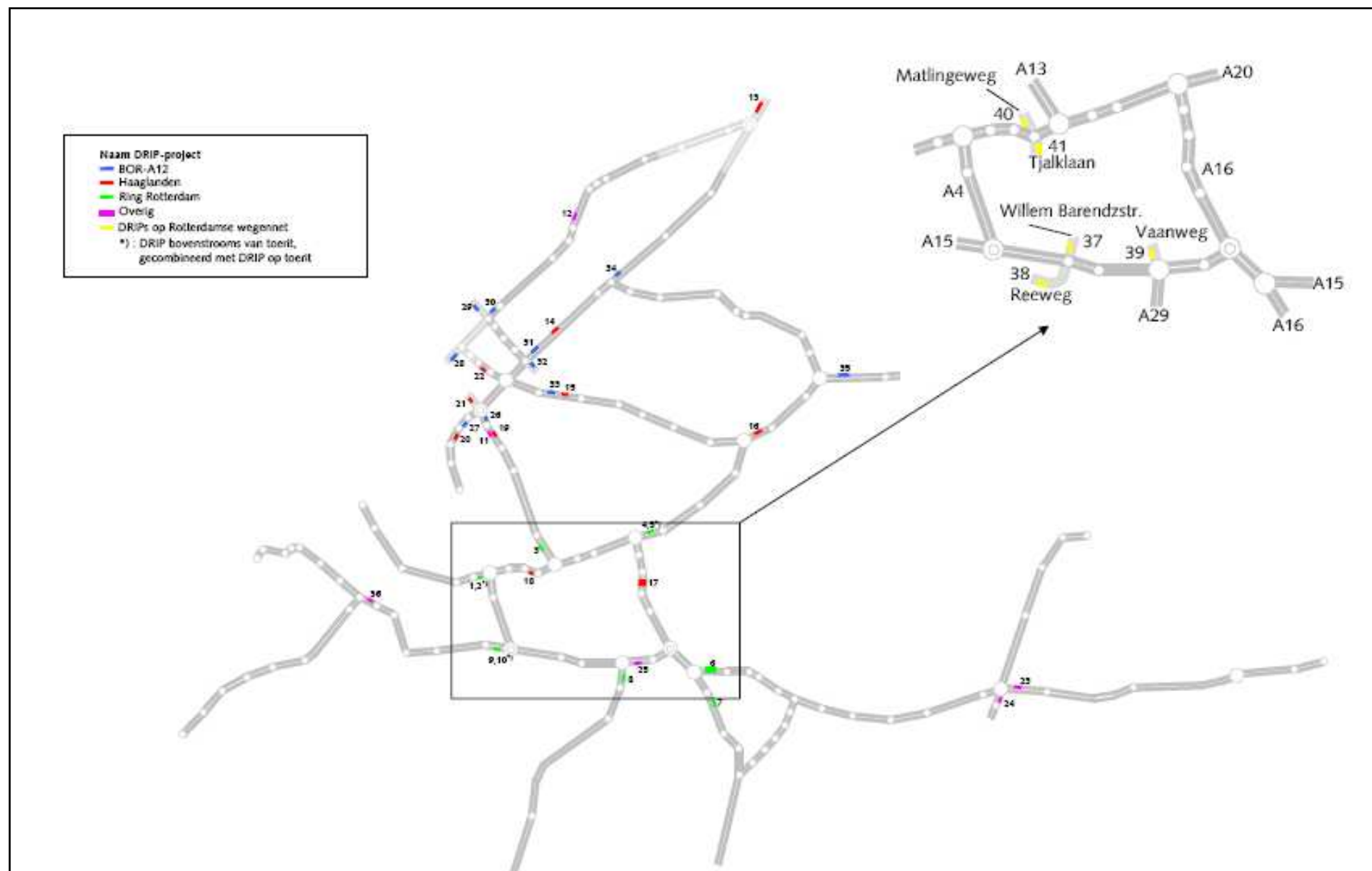
Gedurende de tweede helft van 2007 zal de applicatie voor Zuid-Holland met historische gegevens gevuld worden en vanaf 2008 moeten de concessiehouders de informatie voor de diverse informatiekenmerken (15 stuks) aanleveren om ook op de gestandaardiseerde wijze te worden opgenomen in de applicatie.

De volgende informatie-elementen worden opgenomen: Overzicht lijnen, frequenties, dienstregeling aansluitingen, dienstregeling uren, dienstregeling kilometers, aantal reizigers, aantal reizigers kilometers, percentage gereden vraagafhankelijke ritten, bezettingsgraad, punctualiteit, percentage rituitval, klachtenoverzicht, afhandeling klachten, incidenten/calamiteiten, materieel.

Vanaf januari 2008 zal MIPOV operationeel zijn voor de provincie.

In 2008 is de vulling van het systeem achter gebleven bij de verwachtingen. In 2009 zal een inhaalslag gemaakt worden om de database up-to-date te krijgen.

## Bijlage 2: Drip's in Zuid-Holland



### Bijlage 3: Externe veiligheid

<b>Route</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>PR6</b>
R015	A15 Charlois - Kp. Vaanplein	140
R015	A15 Pernis - Charlois	140
R015	A15 Kp. Benelux - Pernis	140
R015*	A15 Hoogvliet Aveling - Kp. Benelux	140
R015	A15 Havens Welplaatweg - Spijkenisse	130
R015*	A15 Spijkenisse - Hoogvliet Aveling	130
R015	A15 Kp. Vaanplein - Kp. Ridderkerk 1	120
R015/16	A15/16 Kp. Ridderkerk 1 - Kp. Ridderkerk 2	110
R015*	A15 Alblasserdam - Papendrecht	110
R015	A15 Kp. Ridderkerk 2 - Hendrik-Ido-Ambacht	110
R015	A15 Brug Hendrik-Ido-Ambacht - Brug Alblasserdam	110
R016	A16 's-Gravendeel - Provinciegrens (Kp. Klaverpolder)	80
N218	N218 A15 Spijkenisse - Groene Kruisweg	60
R016	A16 Kp. Terbregseplein - Kp. Ridderkerk 1	60
N3	N3 Werkendam - A16 's-Gravendeel	50
N218	N218 Groene Kruisweg - Heenvliet	50
R015	A15 Sliedrecht O - Kp. Gorinchem	39
R015	A15 Stenenbaakplein - Havens Welplaatweg	31
R012	A12 Kp. Gouwe - Bodegraven	20
R015	A15 Papendrecht - Sliedrecht O	19
R020	A20 Kp. Terbregseplein - Kp. Gouwe	18
N3	N3 A15 Papendrecht - Werkendam	18
R012	A12 Bodegraven - Provinciegrens	14
R016	A16 Kp. Ridderkerk 2 - Dordrecht Centrum	14
R016	A16 Dordrecht Centrum - 's-Gravendeel	14
R004	A4 Kp. Prins Clausplein - Kp. Ypenburg	13
N57	N57 N15 Brielle - N218	12
R015	A15 Kp. Gorinchem - Provinciegrens (Kp. Deil)	11

Tabel: Plaatsgebonden risico

NB: het cijfer in de laatste kolom is de afstand vanaf de as van de weg tot de PR-contour van  $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr.

Van deze wegvakken zijn er drie mogelijke knelpunten omdat sprake is van aaneengesloten bebouwing binnen de contour. Deze zijn in de tabel aangegeven met een \*

## Bijlage 4: Overzichtskaart van de tien vaarwegtrajecten

