

# Bestuursnotitie

Datum 10 oktober 2019

Onderwerp Financieringsconstructie Regionale Verkeers- en Milieukaart

## 1. Aanleiding

Op dit moment zijn twee Regionale Verkeers- en Milieukaarten (RVMK) in gebruik, RVMK Drechtsteden en RVMK Alblasserwaard/Vijfheerenlanden. Deze modellen moeten elk jaar door een verkeerskundig adviesbureau geactualiseerd worden. Voor beide RVMK's zijn de beheerscontracten met het adviesbureau inmiddels afgelopen. OZHZ gaat het bouwen/actualiseren van de RVMK's in 2020 opnieuw aanbesteden voor een looptijd van 10 jaar.

Dit keer wordt één RVMK opgesteld voor de subregio's Drechtsteden en Alblasserwaard samen. De jaarlijkse actualisatie kosten van de RVMK fluctueren sterk. De gemeenten hebben aangegeven dat ze de jaarlijkse budgetten gedurende de gehele looptijd over 10 jaar stabiel willen houden. Dit is mogelijk met een vereveningsconstructie. Daarom willen we de vereveningsbijdrage laten vastleggen in de bijdrage verordening.

## 2. Toelichting

### Wat is een RVMK?

Een RVMK is een gekoppeld verkeers- en milieumodel. Het huidige verkeersmodel simuleert verkeersstromen voor personenauto's en vrachtverkeer. Het milieumodel bevat data die nodig is voor het uitvoeren van berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting vanwege verkeer.

### Waarom is de RVMK belangrijk?

De RVMK wordt voor diverse toepassingen gebruikt: studies rondom sluipverkeer en overbelaste snelwegen, ontwerp van de wegen, alle wettelijk verplichte geluid- en luchtonderzoeken bij ruimtelijke ontwikkelingen, jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit, het maken van de wettelijk verplichte (EU-)geluidbelastingkaarten. Verder is de RVMK een belangrijk instrument voor het maken van verkeerscirculatieplannen en het in beeld brengen van de effecten van verkeersmaatregelen.

### Huidige periode met bestaande uni-modaal modellen loopt af

De huidige RVMK's zijn een uni-modaal verkeersmodel. Dit model heeft vandaag de dag echter zijn beperkingen. In een uni-modaal verkeersmodel wordt alleen rekening gehouden met gemotoriseerd verkeer (personenauto's en vrachtverkeer). Er wordt geen rekening gehouden met effecten van andere verkeersmodaliteiten (zoals fietsverkeer en openbaar vervoer), terwijl die wel veel effect kunnen hebben op het gemotoriseerde verkeer. Daarom hebben de deelnemende gemeenten behoefte om over te stappen naar een multimodaal model.

### Multimodaal model heeft veel voordelen

Met een multimodaal verkeersmodel kan ook berekend worden hoeveel fietsers ergens (gaan) rijden, of hoeveel reizigers op een bepaald station of bushalte instappen. Ook wordt het effect

van deze maatregelen op de automobilititeit inzichtelijk gemaakt (hoeveel minder mensen gaan met de auto reizen). Hierdoor is het mogelijk dat extra infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer (die op grond van het uni-modaal model noodzakelijk zou worden geacht), op grond van het multimodaal model niet meer noodzakelijk blijkt omdat een goedkopere investering in het fietsverkeer of het openbaar vervoer ook een oplossing biedt. Als gevolg van economische en maatschappelijke ontwikkelingen is overgang naar een multimodaal model noodzakelijk.

#### Naar één model met één financiële constructie

In de huidige situatie verschilt de financieringsconstructie van de RVMK per sub-regio. In de Drechtsteden verricht OZHZ alle werkzaamheden inclusief het opdrachtgeverschap richting het adviesbureau en de telbureaus. In de Alblasserwaard verricht OZHZ alleen de coördinatie van de actualisatie. Het verschil in benadering wordt bij multimodaal steeds minder houdbaar omdat sprake is van hogere kosten, meer werkzaamheden en meer fluctuatie per jaar. Meest efficiënt en effectief is één model voor de hele regio met één partij die het opdrachtgeverschap vervult.

OZHZ heeft inmiddels met de gemeenten in de Drechtsteden en Alblasserwaard ambtelijke overeenstemming bereikt over de overgang naar één regionaal multimodaal model. De gemeenten hebben ook akkoord gegeven over de financiële consequenties. Eén regionaal multimodaal model betekent ook dat de financiering per opdrachtgever eenduidig moet zijn.

#### De vereveningsbijdrage waarborgt een vaste jaarlijkse bijdrage ondanks de jaarlijks sterk fluctuerende kosten

De RVMK's moeten jaarlijks geactualiseerd worden. Deze actualisaties worden gefinancierd vanuit de voorschottaken. De omvang van een actualisatie is niet elk jaar hetzelfde waardoor de jaarlijkse kosten sterk fluctueren. Om naast de relatief kleinere actualisaties de grote actualisaties en de benodigde verkeerstellingen uit te kunnen voeren, is in het verleden met de RVMK werkgroep Drechtsteden afgesproken om gebruik te maken van een vereveningsconstructie. Deze constructie zorgt ervoor dat budget dat resteert aan het einde van een jaar met een kleine actualisatie, het jaar daarop als aanvulling op het voor dat jaar beschikbare budget gebruikt kan worden voor een grote actualisatie. In deze constructie blijven de over 10 jaar te begroten jaarlijkse budgetten gedurende de gehele looptijd even hoog. Ook is beter geborgd dat eventuele restbudgetten aan het eind van elk jaar behouden blijven voor de RVMK.

De gemeenten hebben de voorkeur aangegeven voor een stabiel bedrag per jaar, ondanks sterk fluctuerende kosten per jaar. OZHZ ondervangt dit door middel van een vereveningsbijdrage in het jaarprogramma.

In de jaarrekening is bij de overlopende passiva het bedrag vermeld dat is bestemd voor het RVMK. Vanuit het oogpunt van rechtmatigheid is het niet toegestaan om het bedrag voor een ander doel aan te wenden.

Omdat sprake is van een regionale werkwijze wordt de vereveningsconstructie opgenomen in de Bijdrageverordening. Dat betekent ook dat de gemeente Hoeksche Waard te zijner tijd desgewenst kan aansluiten.