

Behandelingsvoorstel voor de commissie Verkeer en Vervoer

Onderwerp: Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2004-2008 (UMP 2004-2008)

Cie-datum : 9 oktober 2003

Cie-nummer: 2003IME23

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op: 21 oktober 2003 eerdere behandeling in cie: nee in PS: ja (bij begroting)	inspraak: [ja/nee] op: op: 10 november 2003
---	---

Behandelend ambtenaar: Bart Althuis
Portefeuillehouder: Ger Mik

toestel: 3241

Inleiding

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2004-2008 (UMP2004-2008) wordt voor ongeveer € 133,2 mln. aan reserveringen voor projecten beschreven. Deze projecten gaan we uitvoeren om het Verkeer- en Vervoersbeleid te realiseren. Het UMP wordt jaarlijks uitgebracht en aan PS aangeboden als bijlage bij de productbegroting.

Het UMP bestaat uit een overzicht van het lopende uitvoeringsprogramma. Daarnaast wordt ook dit jaar een nieuwe instroom van projecten voorgesteld. De financiële ruimte voor nieuwe instroom tot en met 2008 is € 37 mln. Hierin is rekening gehouden met het coalitieakkoord. Dit UMP bevat het voorstel om € 48,2 mln. aan reserveringen voor nieuwe projecten op te nemen, waarvan bijna € 30 mln. voor de A12 Bravo. Een deel van de kosten van de nieuwe instroom valt na 2008, waarmee er in deze UMP periode een overplanning ontstaat van € 8,2 mln.. Ondanks de overplanning zal geen tekort ontstaan in het komende begrotingsjaar. Door voortschrijdend inzicht ten aanzien van projectplanningen zal ook in de komende jaren een werkelijk tekort zich niet voordoen.

De afweging om tot nieuwe instroom te komen wordt hieronder toegelicht.

Vervolg inleiding op pagina 2 ja

Wordt geagendeerd:

Ter behandeling bij begroting

Besluitvormingsproces

Het UMP is een belangrijke uitwerking van het Strategisch mobiliteitsplan (SMPU). Het SMPU heeft de inspraak doorlopen en zal begin oktober aan u als Commissie en aan PS worden aangeboden met het verzoek dit te agenderen.

De financiële dekking van onderdelen van het UMP sluit geheel aan op het coalitieakkoord. Het UMP wordt als bijlage bij de productbegroting aan PS aangeboden.

Bijlage

UMP2004-2008

Vervolg inleiding

De financiering van het UMP wordt voor een groot deel gedekt uit de Voorziening GroteWegenwerken. Deze voorziening kent een meerjaren karakter wat betekent dat verschuivingen in de planning van het lopende programma opgevangen kunnen worden. Bovendien betekent dit dat nieuw ingestroomde projecten niet automatisch in het laatste jaar komen. Per jaar wordt gekeken waar de ruimte in het uitvoeringsprogramma zit. Dit kan betekenen dat een nieuw project al direct in het volgende begrotingsjaar uitgevoerd kan worden terwijl een 'oud' project iets later uitgevoerd wordt bijvoorbeeld door tegenvallende voortgang in de grondaankoop.

Het UMP bevat niet alleen de projecten waar de Provincie Utrecht ook daadwerkelijk aan bouwt, maar er staan ook de provinciale bijdragen (financieel en adviserend) in die bedoeld zijn voor uitvoeringsprojecten van gemeenten of het rijk. Daarnaast worden dit jaar voor het eerst ook onderzoeksprojecten opgenomen.

Dit jaar is voor het UMP een overgangsjaar. We gaan ervan uit dat in de komende maanden het Ontwerp SMPU (inclusief reacties op de inspraak) vastgesteld gaat worden, waarmee het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) uit 1995 afgesloten wordt. Daarom stellen we voor om een aantal algemene reserveringen concreet in te vullen met twee PVVP projecten, maar dat na dit jaar alle nieuwe projecten uit het Richtprogramma van het SMPU zullen komen.

De manier van presenteren van projecten in dit UMP is anders dan u gewend bent. Er is voor gekozen om de projecten in te delen naar de SMPU doelstellingen. Hiermee wordt aangesloten bij de indeling van het Richtprogramma en kan het UMP als planningsinstrument gebruikt gaan worden voor de uitvoering van het Richtprogramma. Ook is een relatie aangegeven tussen de huidige (financiële) inspanningen met de hoofddoelstellingen van het SMPU. Dit om de toekomstige nieuwe instroom zoveel mogelijk in lijn te kunnen brengen met het evenwicht in het Richtprogramma.

Hieronder worden de volgende zaken nader beschreven:

1. Stand van zaken lopende projecten
2. Afronding uitvoering PVVP beleid
3. Start uitvoering SMPU beleid
4. Financieel meerjaren perspectief

1. Stand van zaken lopende projecten

De financiële meerjaren doorkijk van het vorige UMP 2003-2007 waarin de projectkosten afgezet waren tegen de verwachte inkomsten eindigde in 2007 met een overplanning van ca € 1,5 mln.

In het afgelopen jaar (sinds PS besluit UMP 2003-2007 in november 2002) is voor een aantal projecten het kasritme aangepast op de voortgang van de projecten. Een aantal projecten zijn met een positief resultaat afgesloten. Bovendien zaten er een paar optelfouten in het vorige UMP die positief uitpakken voor de voorziening Grote Wegenwerken. Bij elkaar betekent dit dat de overplanning uit het UMP2003-2007 is weggevallen.

2. Afronding uitvoering PVVP-beleid

In dit UMP wordt de overgang gemaakt van het PVVP beleid naar het SMPU beleid en haar Richtprogramma. Naast de start van de uitvoering van het SMPU ronden we met dit UMP de uitvoering van het PVVP af. Daarom stellen we voor om een aantal algemene reserveringen concreet in te vullen met twee PVVP projecten, maar dat na dit jaar alle nieuwe projecten uit het Richtprogramma van het SMPU zullen komen. De vervallen algemene reserveringen zijn:

Ten opzichte van het vorige UMP worden een aantal projecten niet meer opgenomen. Dit zijn:

Project	Bedrag (x € 1.000)	Toelichting
3b-projecten (restant PVVP)	4.992	Algemene reservering die nu ingevuld wordt met concrete projecten
Verkeersveiligheidsknelpunt	581	Algemene reservering die nu ingevuld wordt met concrete projecten
HOV-Mijdrecht	340	Project gaat voornamelijk niet door. Daarom is bestuurlijke toezegging ingetrokken.
Langbroekerwetering	48	Periode van voorfinanciering is voorbij zonder concrete toezeggingen
Slootdijk Loenen	1.200	Nadere studie in afwachting van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen

Samen met het resultaat van de in 2003 afgeronde projecten (ca. € 0,3 miljoen) ontstaat er binnen de middelen voor de realisatie van het PVVP-beleid een ruimte van zo'n € 7,5 miljoen. Wij stellen voor deze ruimte te gebruiken om nieuwe projecten in te laten stromen die voorbereid zijn vanuit het PVVP en passen binnen het SMPU maar niet direct opgenomen zijn in het Richtprogramma. Het gaat om de projecten:

Laatste nieuwe instroom vanuit PVVP-beleid

project	Bedrag	Doelstelling
Rotonde Cothen	€ 4 mln.	Doorstroming auto en fiets
N227 Dodeweg zuid/Laan 1914	€ 4 mln.	Verkeersveiligheid en doorstroming auto

Om beide projecten uit te voeren zijn naast de € 7,5 mln. PVVP-middelen nog € 0,5 miljoen aanvullende dekkingsmiddelen nodig. Het voorstel is om dit met Richtprogramma-geld (project IA25) te doen.

3. Start uitvoering van het SMPU beleid

In 2004 zullen wij starten met de realisatie van het SMPU. Bij de vaststelling van het SMPU en in het coalitieakkoord is de dekking voor het Richtprogramma vastgesteld, zijnde 269 miljoen euro. Hierin zijn tevens de meest toonaangevende projecten van de provincie Utrecht op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen zoals de BOR-projecten (€ 57 miljoen). Voor de periode 2004-2008 is € 212 miljoen beschikbaar om nieuwe projecten uit te voeren uit het Richtprogramma. Naast realisatieprojecten kunnen dat bijvoorbeeld ook stimuleringsregelingen of onderzoeken zijn.

In de loop van dit jaar zijn er diverse studies afgerond passend binnen het Richtprogramma die zullen leiden tot realisatieprojecten. Daarnaast willen wij in de periode 2004-2008 verschillende studies c.q. onderzoeken uitvoeren die nodig zijn om nadere uitwerking van het SMPU-beleid inhoud te geven. Naar aanleiding van de inspraakreacties bij het SMPU is het Richtprogramma op enkele punten aangepast. Gekozen is voor een herprioritering binnen het oorspronkelijke Richtprogramma waarmee het dekkingsvoorstel van de € 269 miljoen onaangetast blijft. In dit UMP is voor een deel al rekening gevolgd gegeven aan de veranderingen.

In tabel 1 zijn de voorstellen nieuwe instroom vanuit het Richtprogramma opgenomen en gerubriceerd naar de hoofddoelstellingen van het SMPU.

In dit overgangsjaar is er nog geen uitgebreide methodiek gereed om projecten die klaar zijn om in te stromen in het UMP tegen elkaar af te wegen. Daarom is op basis van enkele essentiële criteria, die al een rol speelde bij het ontwerpen van het Richtprogramma, een scan gemaakt. De belangrijkste afwegingscriteria zijn:

- Passend binnen de beleidsdoelstellingen van het SMPU
- Evenwichtigheid van het programma (aandacht voor achterstand kwaliteit v/d leefomgeving)
- Beleidsinhoudelijke relevantie ((kosten)effectiviteit van de maatregelen)
- Bestuurlijke zekerheid (afspraken en verwachtingen)
- Realisatieperspectief Richtprogramma (voldoende dekking)

Tabel 1: Voorstel nieuwe instroom Richtprogramma (RP)

	Nevendoelen	Onderdeel RP	Prov. aandeel (x 1.000 euro)
DOELMATIG VERKEER & VERVOERSYSTEEM			
Auto			
- A12-west BRAVO (eerste fase)	Kwaliteit leefomgeving Verkeersveiligheid	IA 14b	29.700
- N204 Parallelweg Waardse dijk – IJsselveld		IA 12	1.300
- N227 Dodeweg zuid/ Laan 1914 Amersfoort		IA 25	500 ¹
- N225/ A12 gesplitste aansluiting		IA 33	4.000
- Integraal onderzoek Heuvelrug (Doorn (N227 en N225))		IA 26	85
- Vaststellen kwal. wegnnet (I/C, knelpunten, trajectnelheid)		IA 2	50
- Uitwerking prioriteitscriteria		IA 3	50
- Onderzoek N233 kruising N225		IA 28	10
- Onderzoek Houten i.r.t. N229 en N410		IA 29	10
Fiets			
- N225 Fietsverbinding Rhenen – Wageningen	Verkeersveiligheid	IB 4	2.900
- Fietscomfortmeting uitvoeren		IB 1	60
- Verbeteren kwaliteit fietsroutes		IB 5	20
Openbaar vervoer			
- Experiment gratis OV	Kwaliteit leefomgeving Doelmatig V&V	IC 23	95
- Toegankelijkheid OV (haltes, materieel en infovoorziening)		IC 21	600
- Verbeteren sociale veiligheid		IC 22	150
- Knooppunten/ transferia		IC 20	500
- Onderzoek: Stichtse lijn (Utrecht – Almere)		IC 11	20
- Vervoerwaardeonderzoek PON-lijn		IC 12	20
- Onderzoek kwal. bushaltes (toegankelijkheid & fietsvoorz.)		IC 15b	30
- Opwaarderen verbindende corridors provinciebreed		IC 19	80
VERKEERSVEILIGHEID			
- N221/ A1 Wakkerendijk Baarn	Doelmatigheid auto	II 5	2.000
- N414 Twee aansluitingen bij Baarn	Doelmatigheid auto	II 5	1.000
- N234 Maartensdijk – De Bilt	Doelmatigheid auto/ fiets	IA 23	2.000 - 3.800 ²
- Essentiële kenmerken		II 6	100
- Convenant t.b.v. doelstellingen		II 1	20
KWALITEIT LEEFOMGEVING			
- Faunapassages op de N409 en de N417		III 22	80
- Medefinanciering ecoduct N237		III 35	1.000
OVERIGE PROJECTEN			
- Ontwerpen mobiliteitstoets, incl. opname in plantoetsing		IV 7	20
- Bijdrage plus- en spitsstroken en randstadspoor		IV 22	PM
TOTAAL			48.200

Uitgaande van bovenstaande afwegingscriteria zijn al deze nieuwe projecten het waard om opgenomen te worden in het nieuwe UMP 2004-2008.

Met dit UMP wordt ruim € 48 mln. aan nieuwe projecten toegevoegd aan het vorige UMP2003-2007 waar € 57 mln. gereserveerd was van het Richtprogramma. In het vorige UMP stond al een vooruitblik om in 2008 al € 1,1 mln. te reserveren voor het Richtprogramma-project "Vervanging verhardingsconstructies". Dit betekent dat er met het UMP 2004-2008 totaal ruim € 106 mln. aan Richtprogramma projecten financieel belegd is. Wat neer komt op een kleine 40% van het totale Richtprogramma van € 269 mln..

Voor de duidelijkheid: voor alle projecten uit het nog door de staten vast te stellen Richtprogramma is via het Coalitieakkoord de financiering aanwezig.

De projecten nieuwe instroom met betrekking tot een doelmatig verkeer en vervoersysteem voor de auto zijn een behoorlijk financieel aandeel in het voorstel. Dit is volledig toe te schrijven aan de relatief grote reservering in deze periode voor de A12 Bravo. Op het terrein van openbaar vervoer en fiets wordt een relatief kleine aanspraak gemaakt op de UMP-middelen. Dit komt omdat er – met het aflopen van de 'De Boer-subsidieregeling' van het Rijk – recentelijk veel OV-projecten (uitvoeringsprojecten als busbanen, voorrangregelingen en VRI's) zijn afgerond. De projecten die wij nu voorstellen zijn gericht op onderzoek en het stimuleren van bijvoorbeeld Connexxion en gemeenten om het OV beter toegankelijk te maken. Bij een groot

¹ Restant van doorloop PVVP-beleid (zie hoofdstuk 2)

² In de vervolgtabellen wordt uitgegaan van de hoogste geschatte provinciale bijdrage.

aantal van onze fietsprojecten ligt het accent voornamelijk op de bevordering van de verkeersveiligheid voor de fietsers in plaats van op de doorstroming voor de fiets. Wel nemen wij het initiatief om de kwaliteit van de fietspaden te verbeteren. Op dit moment worden, als onderdeel van Agenda 2010, een fors aantal fietsprojecten voorbereid. Deze zullen, conform de hiervoor genoemde systematiek, in het Richtprogramma van het SMPU opgenomen worden en vervolgens in de komende jaren instromen in het UMP.

Eén van de verkeersveiligheidsprojecten die wij voorstellen voor nieuwe instroom is het doorvoeren van landelijk vastgestelde minimale eisen op onze wegen door te voeren (essentiële kenmerken). In het verlengde van dit project plaatsen wij langs diverse provinciale wegen motorvriendelijke geleiderails. Deze investering wordt buiten het UMP om gedaan.

De kwaliteit van de leefomgeving is in het huidige UMP in slechts een beperkt aantal projecten hoofddoelstelling. In diverse projecten wordt de kwaliteit van de leefomgeving genoemd als een belangrijke neven-doelstelling die uiteindelijk een significant aandeel van de geplande investering vormt.

Deze conclusies samen met het eerder genoemde afwegingskader vormen de basis voor de voorbereiding van nieuwe instroom uit het Richtprogramma voor het Uitvoeringsprogramma van de komende jaren.

Het aantal verkeersveiligheidsprojecten dat met dit UMP voorgesteld wordt om in te stromen is beperkt. In 2004 zullen studies opgepakt worden om oplossingen aan te dragen voor enkele verkeersveiligheidsknelpunten, zodat ze volgend jaar in het UMP kunnen instromen. Dit geldt ook voor OV-projecten.

Onder de noemer nieuwe instroom staat het project 'Bijdrage plus- en spitsstroken en Randstadspoor' genoemd, oa. bedoeld voor de kosten van eventuele voorfinanciering. In 2004 zal bekend worden hoe het Rijk verder gaat met de plus- en spitsstroken en met name Randstadspoor. De bijdrage die wij nu opnemen als PM-post is bedoeld om de ontwikkeling van randstadspoor te bespoedigen.

4. Financieel meerjaren perspectief

Alle financiële reserveringen die voor projecten in het UMP gemaakt worden moeten ook gedekt zijn. Dit gebeurt enerzijds door externe financieringsbronnen als bijdragen van gemeenten of subsidies. Er zijn twee 'externe' fondsen die beheerd worden door de provincie. Dit zijn het BOR-fonds en de Gebundelde Doeluitkering Verkeer en Vervoer van het rijk (GDU). In de projectoverzichten worden deze gelden 'bijdrage derden' genoemd. De eigen provinciale bijdrage wordt gedekt door middelen uit de voorziening Grote Wegenwerken. Via de provinciale begroting worden jaarlijks middelen toegevoegd aan deze voorziening. In de onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op het BOR-fonds en de GDU voor zover deze betrekking hebben op de dekking van Richtprogrammaprojecten. De laatste hoofdstuk gaat specifiek in op de dekking van het provinciaal aandeel van de UMP projecten vanuit de Voorziening Grote Wegenwerken.

4.1 BOR-fonds

Het BOR-fonds is in dit nieuwe UMP opgenomen als een aparte voorziening. Omdat over de besteding en verantwoording aparte afspraken gemaakt zijn met het rijk wordt in het UMP alleen ter informatie een overzicht gegeven van de financiële stand van zaken van de projecten. Alleen bij de A12-BRAVO projecten staan de geplande BOR-gelden wel in het UMP als bijdrage derden opgenomen. De BOR-voorziening is een bestaande 'pot' met geld en kan ieder moment tot en met 2010 aangewend worden onder de met het rijk afgesproken voorwaarden. In tabel 3 staat wat op dit moment het verwachte kasritme is voor de BOR-projecten. De projecten die alleen vanuit het BOR-fonds betaald worden, staan in het UMP 2004-2008 apart vermeld.

Tabel 3: Financieel overzicht BOR-fonds (nu nog t.l.v. GWW wordt gedeclareerd bij BOR-fonds)

Project	Res. BOR	Gevolgen voor het BOR-fonds								Totaal bested
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
BOR algemeen	100	20	20	20	20	20	0	0	0	5
N412	6.800	0	0	6.800	0	0	0	0	0	30
N201	18.100	200	1.100	2.000	1.000	500	1.500	5.800	6.000	56
N230	6.800	0	1.000	2.000	2.000	1.800	0	0	0	0
N237	6.800	50	550	2.300	2.000	1.900	0	0	0	0
A12 bravo/ N198	6.800	0	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	0	0	0
Totaal ³	45.400	270	3.870	14.320	6.220	5.420	3.500	5.800	6.000	91
Rentebaten BOR	1.700									
Bijdragen A2	1.300	0	0	0	0	0	1.300	0	0	0
Totaal	1.300	0	0	0	0	0	1.300	0	0	0

³ Exclusief rentebaten tot 2003 € 1,7 miljoen

(Stand van zaken 1-1-2003; x € 1.000)

In het UMP staat wel een post BOR terugbetalingsregeling BOR ten laste van de Voorziening Grote Wegenwerken. Dit is een post die bedoeld is voor de interne afrekening met de treasurer die het BOR-geld heeft voorgeschoten. Het gaat hier om een totaal bedrag (inclusief rente) van € 26,185 mln..

Resultaten van vermogensbeheer van de BOR gelden van de Provincie Utrecht zijn tot 2003 ca € 1,7 mln. Ter dekking van de provinciale financiële toezegging aan het rijk voor de verlegging van de A2 is € 1,3 mln. van deze rentebaten gereserveerd (PS 7-10-2002; 2002wvv001430i).

4.2 GDU

Jaarlijks beschikt het rijk aan de provincies en kaderwetgebieden middelen ten behoeve van Regionale Infrastructuur Verkeer en Vervoer. Dit gebeurt onder de noemer Gebundelde Doeluitkering Verkeer en Vervoer (GDU). Randvoorwaarde bij besteding van deze middelen is dat het aan Verkeer en Vervoer (in brede zin) wordt uitgegeven en dat over de besteding overeenstemming is met de inliggende wegbeheerders.

In dit UMP zijn GDU bedragen opgenomen, als bijdrage derden, voor een totaal bijna € 2,5 mln. wat in 2002 en 2003 beschikt is (beschikking 2002 € 1,385 mln., aanvullende beschikking onderuitputting 1999 € 314.000, beschikking 2003 € 750.000).

In de toekomst zal de regeling GDU aangepast worden tot GDU+. Wegbeheerders kunnen dan voor projecten tot € 112,5 mln. niet meer bij het rijk subsidie vragen, maar kunnen dan in aanmerking komen voor de GDU via Provincie en kaderwetgebieden. Tegelijkertijd verlopen een aantal andere Interimregelingen (oa. Interimregeling Duurzaam Veilig (IDV), De Boer subsidie, bijdragen aan Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) en bijdrage Vervoersmanagement) en worden allen ondergebracht bij de GDU. Hiertegenover staat een verhoging van het jaarlijkse GDU budget. De minister van VenW bereidt het besluit tot GDU+ voor met als ingangsdatum 1-1-2004.

Met de ontvlechting (1-1-2004) krijgt de provincie ook de verantwoordelijkheid voor subsidieverlening aan de 'nieuwe' 13 gemeenten. Nog niet duidelijk is hoeveel extra middelen het rijk als gevolg hiervan zal beschikken.

Ter dekking van het Richtprogramma is ervan uitgegaan dat jaarlijks € 1 mln. vanuit de GDU als bijdrage derden aan provinciale projecten zal worden beschikt.

4.3 Voorziening Grote Wegenwerken

Het provinciaal aandeel van de projecten in het UMP wordt gedekt door de voorziening Grote Wegen Werken. Het UMP 2003-2007 liet tot het eind van 2007 een overplanning zien van € 1,5 miljoen. Zoals eerder genoemd (zie hoofdstuk 1) is deze overplanning weggewerkt.

Voor de uitvoering van het Richtprogramma is € 269 miljoen beschikbaar. Dit bedrag is in de eerste plaats opgebouwd (zie ook annex 1) uit de reguliere stortingen in de voorziening voor de periode 2008 tot 2015 (zijnde € 145 miljoen). Daarnaast zijn met het nieuwe coalitieakkoord aanvullende middelen (zijnde € 124 miljoen) beschikbaar gesteld vanaf 2004, zodat in 2004 al van start gegaan kan worden met de uitvoering van het Richtprogramma. Rekening houdend met bezuinigingen en met gewijzigde kasritmes van lopende projecten betekent dit dat er voor nieuwe instroom in de periode 2004-2008 zo'n € 37 mln. beschikbaar is binnen de Voorziening Grote Wegenwerken.

In deze planperiode worden ook investeringen gedaan voor lopende projecten en de projecten die nu instromen en gebaseerd zijn op het PVVP. In tabel 1 is een voorstel gedaan voor nieuwe instroom die gebaseerd is op het SMPU. Het projectvoorstel nieuwe instroom SMPU telt op tot € 48,2 miljoen. Samen met de lopende projecten betekent dit dat er € 135,5 miljoen aan middelen ingepland moeten worden. Wanneer wij al deze reserveringen ten laste willen brengen van de planperiode zou er eind 2008 een situatie van € 10,5 miljoen overplanning ontstaan. Dit is vooral het gevolg van de grote reservering voor de A12-west Bravo (€ 29,7 miljoen) die geheel in deze periode wordt ingepland en een belangrijk onderdeel is van het Richtprogramma. Wij hebben getracht de overplanning te beperken. Met name voor de projecten die nu nieuw zullen stromen is het mogelijk om de realisatiefase naar een later moment in de planperiode te verplaatsen. Een deel van de uitgaven die achteraf gedaan worden vallen dan buiten de reikwijdte van het UMP 2004-2008. In tabel 4 laten wij een samenvattend overzicht zien waarin de geplande middelen voor de periode 2004-2008 in relatie staan tot de beschikbare

middelen. Het complete overzicht van lopende en nieuwe projecten is bijgevoegd in bijlage 1 van het UMP 2004-2008. Als gevolg van deze actie bedraagt de overplanning eind 2008 € 8.2 miljoen.

In dit UMP is de voorziening Rond- en Randwegen opgenomen met een bedrag van € 567.000. Met de doorvoering van het coalitieakkoord in de begroting zal de reservering voor deze subsidie aangevuld worden tot € 5 mln..

Tabel 4: Stand van de voorziening Grote Wegenwerken per jaar (x € 1.000)

Stand van de voorziening	Gevolgen voor de voorziening Grote Wegen Werken						Totaal
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Stand van de voorziening per 1 januari	27.755	25.397	6.133	8.249	6.046	-1.415	27.755
Inkomsten							
Storting regulier	15.958	8.890	10.371	9.899	10.342	9.709	65.169
Storting t.b.v. BOR-fonds	0	0	8.486	0	0	0	8.486
Storting coalitieakkoord	0	1.500	1.500	7.940	7.940	7.940	26.820
Bezuiniging	0	-524	-661	-1.019	-1.019	0	-3.223
Totaal inkomsten	15.958	9.866	19.696	16.820	17.263	17.649	97.252
Uitgaven							
Auto	14.791	23.517	12.011	12.260	17.025	17.884	97.488
Fiets	2.534	213	1.137	948	907	907	6.645
Openbaar vervoer	-587	593	425	305	295	270	1.302
Verkeersveiligheid	1.255	2.978	3.451	5.382	6.665	5.039	24.770
Kwaliteit leefomgeving	417	2.606	1.344	924	674	1.241	7.206
Overig	-95	-777	-787	-797	-842	-842	-4.140
Totaal uitgaven	18.316	29.129	17.581	19.022	24.724	24.499	133.272
Stand van de voorziening per 31 december	25.397	6.133	8.249	6.046	-1.415	-8.265	-8.265

Risico

De bezuinigingen noodzaken tot prioritering ten aanzien van de instroom en fasering van projecten. Door de bezuinigingen neemt de mate van overplanning toe van € 5 mln. tot € 8,2 mln. Toch stellen we voor de totale nieuwe instroom vanuit het nieuwe Richtprogramma op te nemen in het UMP. Dit om recht te doen aan het voornemen uit het coalitieakkoord om uitvoering prioriteit te geven. Meer uitstel vertraagt vaak onnodig de uitvoering. En het kan niet zo zijn dat de instroom van één groot project als de A12- BRAVO moet leiden tot het stilleggen van de nog zeer veel uit te voeren (kleinere) projecten uit het Richtprogramma.

Bovendien kan de overplanning er voor zorgen dat onvoorzien temporerisering van projecten niet tot overschotten leidt. Een nauwkeurige monitoring van de financiën moet er zorg voor dragen dat de overplanning niet leidt tot overschrijding van het beschikbare budget.

Als er toch een daadwerkelijk tekort op de begroting dreigt te ontstaan zal bij het opstellen van komende UMP's de noodzaak ontstaan tot scherpe prioritering van de nieuwe instroom vanuit het Richtprogramma al dan niet in combinatie met temporerisering van projecten uit het lopende uitvoeringsprogramma.

De overplanning zoals wij deze nu verwachten zal geen gevolgen hebben voor de uitvoering van het totale Richtprogramma. Bij de start van de uitvoering van het SMPU hebben wij gekozen om enkele van onze initiatieven zichtbaar te maken en grote projecten op te pakken. Deze zijn allemaal opgenomen in het Richtprogramma of worden gedekt vanuit vrijkomende middelen bij het PVVP. Dit laatste geldt overigens alleen voor de twee projecten die gebaseerd zijn op het PVVP en een relatie vertonen met het SMPU. De oplossing voor de overplanning wordt gezocht in de ruimte van het programma voor de jaren na 2008.