

Bijlage 2 Programmabegroting 2007 Financieel overzicht Doelmatig Verkeers- en vervoerssysteem

Programma: 4.5	Doelmatig verkeer- en vervoerssysteem	Portefeuillehouder
Productgroepen:	1. Auto en fiets	Dhr. Dr. G. Mik
	2. Openbaar vervoer	Dhr. Dr. G. Mik
	3. Vaartuig	Dhr. Dr. G. Mik Dhr. J. Binnekamp

Rechtmatigheid van het gevoerde beleid: juridisch - en beleidskader

- Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht
- Coalitieakkoord 2003-2007
- Planwet verkeer en vervoer
- Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
- Nota Mobiliteit
- Wet personenvervoer 2000
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan (UMP) 2007-2011
- Meerjarenplanning voorziening beheer en onderhoud wegen 2007-2011
- Wegenverkeerswet
- (Scheepvaart)wegenverordening provincie Utrecht
- Integrale beheer- en inrichtingsvisie Eem

Doel

Het realiseren van een doelmatig verkeer- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.

De auto-, openbaar vervoer- en fietsnetwerken in de provincie Utrecht moeten functioneren als één doelmatig verkeer- en vervoerssysteem, dat als zodanig wordt ontwikkeld en (dynamisch) gemanaged. Of een systeem doelmatig is hangt af van de optelsom van (voldoende) capaciteit, kwaliteit en samenhang, afgezet tegen de vraag naar mobiliteit.

Indicatoren voor maatschappelijke effecten

Maatschappelijke effecten gaan over de invloed van provinciaal beleid op de maatschappij. Met behulp van indicatoren en meetwaarden signaleren we in hoeverre doelstellingen van provinciaal beleid bereikt worden. De uitkomsten kunnen ook beïnvloed worden door externe omstandigheden of door derden zonder dat de provincie daar invloed op heeft.

Indicatoren voor maatschappelijke effecten	Signaalfunctie bij doelnummer	Meetwaarden bij de indicatoren				
		2006	2007	2008	2009	2010
1 % kruispunten waar geen dubbele stops in de spitsperiodes voorkomen	1	55	60	60	60	60
2 % trajecten met gemiddelde trajectsnelheid groter dan 40 km/u in de spitsperiodes	1	80	80	85	85	85

Indicatoren voor maatschappelijke effecten	Signaalfunctie bij doelnummer	Meetwaarden bij de indicatoren				
		2006	2007	2008	2009	2010
3 Verhouding autogebruik en openbaar vervoergebruik	1	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
4 % van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over lijngebonden openbaar vervoer	1	99,8	99,8	99,8	99,8	99,8
5 % van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over een CVV-systeem	1	95	95	95	95	95
6 % bussen dat < 4 minuten afwijking heeft op de haltes volgens dienstregeling	1	25	25	30	35	35
7 Gemiddelde waardering van de reiziger ten aanzien van de sociale veiligheid (subjectief)	1	> 7,5	> 7,5	> 7,5	> 7,5	> 7,5
8 Aantal incidenten ten aanzien van sociale veiligheid	1	n.n.b.*)	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.

*) Er is nog overleg met de politie gaande om deze cijfers van hen geleverd te krijgen.

Samenstelling van dit programma

Aan de doelstellingen van een beleidsprogramma wordt bijgedragen vanuit regulier beleid en vanuit projecten.

Aan de realisatie van dit beleidsprogramma zijn de volgende productgroepen verbonden:

Auto en fiets

In deze productgroep gaat het om activiteiten ter bevordering van een doelmatig functioneren van het provinciale wegennet. Adviseren, ontwikkelen en uitwerken van beleid, auto- en fietsprojecten, goederenvervoer, vervoermanagement en beheer en onderhoud van wegen zijn hier de steekwoorden.

Openbaar vervoer

In deze productgroep gaat het om activiteiten ter bevordering van een doelmatig functioneren van het openbaar vervoer. Hier zijn de steekwoorden: het ontwikkelen en uitwerken van openbaar vervoerbeleid, advisering en uitvoeren van openbaar vervoerprojecten, concessieverlening en concessiebeheer, Randstadspoor.

Vaarttuig

De integrale beheer- en inrichtingsvisie Eem en het Baggerbeleidsplan 2004-2008 vormen de basis voor de uitvoering van het beleid voor het bevaarbaar houden van provinciale waterwegen.

In de scheepvaartwegenverordening zijn onder andere de openingstijden van de provinciale beweegbare bruggen aan gegeven. Met de invoering van het op afstand bedienen van provinciale bruggen, zoals recent op de Vecht, kan op efficiënte wijze de doorvaart gediend worden.

Aan de realisatie van dit beleidsprogramma zijn de volgende projecten verbonden:

A12Bravo projectnummer 9: 'Verbindingsweg aansluiting Woerden-Oost – Veldhuizerweg'

Het project 'Verbindingsweg aansluiting Woerden-Oost – Veldhuizerweg' (A12Bravo projectnr. 9) maakt deel uit van A12Bravo-programma. Het project omvat het aanleggen van een verbindingsweg tussen de nieuwe aansluiting Woerden-Oost van de A12 (A12Bravo projectnr. 7) en de Veldhuizerweg bij Leidsche Rijn. De provincie Utrecht is initiatiefnemer en uitvoerder van dit project.

De voorbereidende werkzaamheden tot en met het definitieve ontwerp zijn inmiddels afgerond. Grondverwerving en aanbesteding (design&construct) zijn de volgende stappen in het project. De A12Bravo-projecten 7 en 9 worden samen aanbesteed met Rijkswaterstaat als opdrachtgever. De openstelling van de weg

voor het verkeer is gepland voor 2009. De totale kosten bedragen € 10 miljoen, welke zijn gedekt in het BOR en het UMP.

Project herinrichting stationsgebied Driebergen - Zeist

Doel van het project is een kwaliteitsverbetering van het stationsgebied Driebergen-Zeist door een pakket van met elkaar samenhangende maatregelen:

1. een toekomstvaste oplossing, inrichting en inpassing van omgeving spoor en Hoofdstraat (N225) (spooraanpassing, ongelijkvloerse kruising spoor/N225, aanpassing verkeerscapaciteit N225, afhandeling langzaam verkeer, kwalitatief hoogwaardige inpassing in de Stichtse Lustwarande);
2. de ontwikkeling van het stationsgebied tot een multifunctioneel centrum en openbaar vervoerknoop (parkeervoorzieningen, busstation, multifunctioneel stationsgebouw);
3. kwaliteitsverbetering (in brede zin) van de stationsomgeving (inrichting functioneel aansluitend bij station, kwalitatief aansluiten bij de Stichtse Lustwarande).

De maatregelen onder 1 en 2 zijn ondergebracht in een deelproject Infra, het onder 3 genoemde valt onder het deelproject Gebiedsontwikkeling.

Bestaand beleid en nieuwe ontwikkelingen

Verkenning Ring Utrecht en driehoek A27 – A1 – A28

Op dit moment wordt de verkenning ring Utrecht uitgevoerd. In de loop van 2006 zal daarbij duidelijk worden welke planstudies er opgestart zullen worden. Deze planstudies leveren daarmee een bijdrage aan de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet. Dan zal ook duidelijk worden in hoeverre daarvoor financiële bijdragen nodig zijn van de provincie Utrecht.

Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU)

Naar aanleiding van de vaststelling van de Nota Mobiliteit door de Eerste Kamer (d.d. 21 februari 2006) wordt het SMPU geactualiseerd. Hiervoor is een beleidsevaluatie van het huidige SMPU opgesteld. Deze "Tussenbalans" is in de loop van 2006 opgeleverd en is mede bepalend voor de "Nota van wijzigingen SMPU" die, na de inspraakprocedure, in de loop van 2007 wordt vastgesteld.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer

Er zijn verschillende onderdelen die worden bekostigd uit de Brede Doeluitkering (BDU). Het betreft het openbaar vervoer, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid, de Stichting Vervoersanalyse en Mobiliteitsadvies, een deel van het richtprogramma, BDU voor provinciale projecten en de BDU voor de gemeenten. Voor het laatste onderdeel is vanwege het nieuwe karakter van de BDU een handelwijze BDU-infraprojecten opgesteld.

Invoering OV-Chipkaart

De provincie, het BRU en de vier door hen geconcessioneerde vervoerders gaan uit van de invoeringsdatum in 2008. Om de planning te halen zullen de vervoerders de nodige voorbereidingen moeten treffen. Naast investeringen in apparatuur zullen ook financiële middelen nodig zijn voor de communicatie naar reizigers en personeel.

Randstadspoor

De provincie Utrecht heeft samen met andere regionale overheden het projectbureau Randstadspoor opgericht. Het projectbureau werkt hard aan het realiseren van het concept Randstadspoor dat moet leiden tot hoogfrequente treindiensten in de regio Utrecht. In 2006 zijn de eerste stappen gezet om op de as Breukelen – Utrecht vanaf december 2008 de frequentie te verhogen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een zogenaamde business case Breukelen – Utrecht Centraal. Dit betekent dat vanaf 2008 de eerste as van vijf assen in gebruik wordt genomen. Voor de resterende assen zullen in 2007 plannen worden gemaakt hoe op deze verbindingen Randstadspoor gerealiseerd kan worden. Hiervoor zal een gehele business case Randstadspoor worden opgesteld waarmee afspraken tussen overheden, railbeheerder en vervoerder worden vastgelegd.

Financiële overzichten bij dit programma

Tabel 1: Totalen van de baten en lasten van dit programma		<i>Bedragen x € 1.000</i>				
	2006	2007	2008	2009	2010	
Lasten:	109.551	122.485	136.000	140.607	106.515	
Baten:	69.106	80.155	87.882	104.535	61.343	
Saldo van dit programma (excl. overhead):	40.446	42.330	48.118	36.072	45.171	
Centrale overhead		2.952	2.952	2.952	2.952	
Hiervan komt ten laste van de reserve(s) bij dit programma in totaal:	-20.169	-21.745	-28.959	-16.859	-25.933	
Per saldo beslag op de algemene middelen:	20.277	23.537	22.111	22.165	22.190	

Tabel 2: Samenstelling van baten en lasten meerjarig (structureel / incidenteel, exclusief centrale overhead)		<i>Bedragen x € 1.000</i>				
	2006	2007	2008	2009	2010	
Structurele lasten voorgaande jaren (zie begroting vorig jaar)	20.270	20.355	20.355	20.355	20.355	
Mutaties in structurele lasten:						
- Correctie prijscompensatie storting reserve Grote Wegenwerken	-45	-45	-45	-45	-45	
- Apparaatskosten		-391	-476	-476	-476	
- Apparaatskosten afstandbediening Eembrug		-142	-142	-142	-142	
- Apparaatskosten privatisering Geerbrug		-50	-50	-50	-50	
- Apparaatskosten aankoop steunpunt Huis ter Heide		-150	-150	-150	-150	
- Centrale overhead		-2.740	-2.740	-2.740	-2.740	
- Loon- en prijscompensatie		974	974	974	974	
- Gevolgen FUWAPROV		43	43	43	43	
- Voorziening beheer en onderhoud		1.000	1.000	1.000	1.000	
- Onvermijdbare verhoging/verlaging onderhoud wegen		111	181	235	260	
- Storting voorziening beheer en onderhoud in verband met afschaffing BPM		25	25	25	25	
- Onderhoud wegen	174	185	211	211	211	
- Afstandbediening Eembruggen		244	244	244	244	
- Kosten privatisering Geerbrug		18	18	18	18	
- Kapitaallasten steunpunt Wegverkeer Huis ter Heide		192	192	192	192	
- Stijging exploitatiekosten steunpunt Wegverkeer Huis ter Heide		50	50	50	50	
Subtotaal: structurele lasten inclusief mutaties (a)	20.399	19.679	19.690	19.744	19.769	

4.5 Doelmatig verkeer- en vervoersysteem

Incidentele lasten:					
- Materiële middelen Grote Wegenwerken	34.286	35.098	42.076	47.481	29.319
- Instroom nieuwe GWW-projecten	2.375	2.458	3.777	2.500	353
- A12 Bravo project 9	1.000	1.000	3.000	3.502	-
- Bijdrage MAP-Project Regionaal Bedrijventerrein Woerden	-	3	-	-	-
- Bijdrage Project Hart van de Heuvelrug	-	14	-	-	-
- Herinrichting Stationsgebied Driebergen-Zeist	-	PM	PM	PM	PM
- Mutatie storting voorziening beheer en onderhoud	-22	-	-	-	-
- Project Instandhouding verkeersregelinstallaties	136	-	-	-	-
- Monitoring	45	22	-	-	-
- Uitgave V&M BDU	253	253	253	253	253
- Provinciale BDU projecten	3.294	5.900	8.078	8.905	8.000
- Gemeentelijke BDU projecten	2.528	2.047	1.960	1.875	-
- Bijdrage exploitatie openbaar vervoer BDU	21.939	23.911	24.159	24.497	24.864
- Storting saldo voorziening BDU	22.664	30.226	32.631	31.474	23.581
- Verkenning Ring Utrecht en driehoek A27-A1-A28	-	50	-	-	-
- Friciekosten aankoop nieuw steunpunt Wegverkeer Huis ter Heide	-	500	-	-	-
- KAR-systeem in de verkeersregelinstallaties en bussen	-	725	-	-	-
- Versterken openbaar vervoer	100	100	-	-	-
- Randstadspoor	55	-	-	-	-
- Kapitaallasten afstandbediening bruggen	222	222	376	376	376
- Mutatie storting voorziening vaarwegen	277	277	-	-	-
Subtotaal: incidentele lasten (b)	89.152	102.806	116.310	120.863	86.746
Subtotaal lasten (a+b)	109.551	122.485	136.000	140.607	106.515
Structurele baten voorgaande jaren (zie begroting vorig jaar)					
Mutaties in structurele baten:					
- Overige structurele baten	937	907	907	907	907
Subtotaal: structurele baten inclusief mutaties (c)	937	907	907	907	907
Incidentele baten:					
- Rijksbijdrage BDU	28.738	34.426	37.922	38.507	31.834
- Onttrekking voorziening BDU	21.939	27.911	29.159	28.497	24.864
- Baten derden Grote Wegenwerken	16.942	13.129	7.791	14.033	4.166
- Baten BOR A12 Bravo project 9	550	550	550	1.200	-
- Baten BOR Grote Wegenwerken	-	3.232	11.553	21.391	-427
Subtotaal: incidentele baten (d)	68.169	79.248	86.975	103.628	60.436
Totaal baten (c+d)	69.106	80.155	87.882	104.535	61.343

Tabel 3: Verloop van de reserves bij dit programma					<i>Bedragen x € 1.000</i>
Reserve Grote Wegenwerken	2006	2007	2008	2009	2010
Stortingen	23.215	14.968	14.968	14.968	14.968
Onttrekkingen	20.169	21.645	28.959	16.859	25.933
Saldo	3.046	-6.677	-13.991	-1.891	-10.965
Dienstreserve WVV	2006	2007	2008	2009	2010
Stortingen	-	-	-	-	-
Onttrekkingen	-	100	-	-	-
Saldo	-	-100	-	-	-
Totaal van bovenstaande reserves	2006	2007	2008	2009	2010
Totaal stortingen	23.215	14.968	14.968	14.968	14.968
Totaal onttrekkingen	20.169	21.745	28.959	16.859	25.933
Totaal saldo reserves bij dit programma	3.046	-6.777	-13.991	-1.891	-10.965

Toelichting

Bij de mutaties in de structurele lasten zijn de bijdragen opgenomen die dit programma levert aan de projecten:

1. A12 Bravo project 9
2. Herinrichting Stationsgebied Driebergen-Zeist
3. MAP-project Regionaal bedrijventerrein Woerden;
4. Hart van de Heuvelrug.

Deze projecten zijn separaat opgenomen op een projectenblad.