

2012MME12 Memorandum

Datum : 27 januari 2012
Aan : Statencommissie MME
Van : gedeputeerde Mobiliteit Tel.
: :
Onderwerp : antwoorden op vragen SP n.a.v. Bestedingsplan BDU 2012

Hierbij de reactie op de vragen over Bestedingsplan BDU 2012, zoals gesteld door dhr Meijer (SP):

Inleiding

De mogelijkheden voor statenleden om daadwerkelijk keuzes op het terrein van verkeer en vervoer te beïnvloeden zijn niet groot. Veel aspecten horen bij de uitvoerende bevoegdheden van GS. Zeker, de gedeputeerde is altijd bereid informatie te verstrekken in de commissies Pakketstudies en MME en een aantal programma's uit het bestedingsplan BDU 2012 zijn op uiteenlopende momenten aan de orde geweest. Toch zien we in dit Bestedingsplan meer de onderlinge samenhang en kunnen daardoor betere afwegingen maken, dan wel de afwegingen van het college beter beoordelen. Bovendien is dit Bestedingsplan een goede aanleiding om de bestedingsverhouding tussen asfalt en OV nader aan de orde te stellen. Immers, waar het OV een fundamentele rol speelt ter verbetering van de mobiliteit als meest milieuvriendelijk alternatief voor de auto (naast fietsen en wandelen), is de noodzaak alle beschikbare middelen in te zetten voor een fijnmaziger, frequenter en betaalbaarder OV groter. Uiteindelijk zullen de kiezers ons vragen wat onze bijdrage geweest is op dit beleidsterrein. Verwijzingen naar kennisnamestukken voldoen dan niet.

Reactie op inleiding

Naar aanleiding van bovenstaande:

- De BDU betreft een beperkt deel van de uitgaven voor verkeer en vervoer in de provincie Utrecht en geeft daarom geen goed beeld van de bestedingen aan mobiliteit. Het beleid wordt uitgevoerd conform het Strategisch MobiliteitsPlan Utrecht (SMPU) plus dat in 2008 door de Provinciale Staten is vastgesteld. Een nieuw strategisch mobiliteitsplan is in voorbereiding en zal naar verwachting in de Staten aan de orde aan het eind van 2012.
- Uitgaven aan mobiliteit (investeringen, afdekking exploitatie tekorten, beheer en onderhoud) moeten maatschappelijk verantwoord zijn en de kwaliteit van het totale verkeerssysteem moet op orde zijn. Dat betekent dat de omvang van deze uitgaven bepaald wordt door de mate waarin bereikbaarheidsproblemen worden opgelost en de verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Op grond hiervan zal die modaliteit die tegen lage kosten veel effect heeft de meeste middelen verdienen. Hoe meer gebruikers van de investering profiteren des te groter het effect. De verhouding tussen de uitgaven voor verschillende modaliteiten is hiervan een afgeleide en geen sturingsmiddel;
- Naar aanleiding van de vergadering van de commissie MME van 9 januari jl. is besloten een informatieve bijeenkomst Mobiliteit te organiseren. In deze bijeenkomst zal het mobiliteitsbeleid van de provincie Utrecht (waaronder SMPU in relatie tot BDU, VERDER/Pakketstudies, bevoegdheden GS/PS, etc.) aan de orde komen. In samenspraak met de statengriffie is de datum voor deze bijeenkomst gepland op maandag 6 februari 2012 van 10.00 uur tot 12.00 uur.

Enige vragen ten behoeve van de gedachtenwisseling:

Vraag 1

Voor zover op dit moment te beoordelen: welk bedrag aan gemeenschapsgeld (dus van alle betrokken overheden) is er totaal geraamd voor investeringen in wegen in onze provincie gedurende deze statenperiode en welk bedrag aan gemeenschapsgeld (dus van alle betrokken overheden) is er totaal geraamd voor investeringen in het Openbaar Vervoer in onze provincie gedurende deze statenperiode? Graag uitsplitsen naar herkomst.

Reactie op vraag 1

Het vergt een uitgebreid (en kostbaar) onderzoek om bij alle alle betrokken overheden in de provincie na te gaan wat zij de komende 4 jaar gepland hebben aan investeringen in OV, auto en fiets. Bovendien zullen deze plannen in de praktijk niet allemaal gerealiseerd worden in de voorziene periode. Wel kan een beeld gegeven worden van een aantal belangrijke plannen die gemeenschappelijk in de regio worden aangepakt en die we zelf doen.

Uitgaven OV in de provincie Utrecht	In mln	totaal
Project Randstadspoor: spoorverdubbelingen, extra stations	963	
Programma Hoog frequent Spoor: station Utrecht CS	270	
Station Driebergen Zeist	175	
Sneltram naar de Uithof	320	
Uit pakket VERDER:		
• OV maatregelen: na aftrek 100 mln voor de Sneltram Uithof	122	
De structurele bijdrage BDU (38 mln) wordt grotendeel besteed aan structurele uitgaven voor OV (streekvervoer en regiotaxi) nl; 31 mln . Een structurele bijdrage van 31 mln komt overeen met een investering van 650 mln. (netto contante waarde bij 4,5% interest).	650	
Exploitatie bijdrage BRU (globaal het dubbele van de provincie)	1.300	3.800
Auto in de Provincie Utrecht		
Planstudies /rijkswegen :	2.600	
Uit de BDU:		
• MOBILITEITSAANPAK (voorheen Beter Benut)	10	
• Beloningsproef Oost (spitsmijden) , nog te besteden specifieke bijdrage van het rijk	5	
Uit pakket VERDER: Regionaal verkeersmanagement	28	2.643
Fiets in de provincie		
Uit pakket VERDER fietsmaatregelen	81	
Fiets file vrij/fietssnelwegen:	3	84
Maatregelen voor alle modaliteiten:		
Uit pakket VERDER:		
• P&R :	40	
• Mobiliteitsmanagement: 7 mln	7	
• Stedelijke distributie: 15 mln	15	
• Benuttingsmaatregelen (hiervan profiteren bus en auto).	152	
Beter Benutten incl. bijdrage bedrijfsleven	235	449
Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen zijn niet opgenomen.		

Het huidige SMPU zal worden vervangen door een nieuw mobiliteitsplan waardoor nu nog geen beeld te geven is van de voorziene investeringen door de Provincie.

In het huidige SMPU is beschikbaar gesteld:

Voor doorstroming auto: 127,5 mln minus 25 mln voor VERDER = 102 mln.

Voor bevorderen gebruik fiets: 32 mln minus 18,5 mln voor VERDER = 13,5 mln.

Voor OV doorstroming en bushaltes : 24 mln.

Voor verkeersveiligheid: 45,5 mln.

Voor leefbaarheid: 28 mln.

Deze middelen zijn inmiddels grotendeels toegewezen aan projecten.

Vraag 2

Doet, naar het oordeel van het college, het voorliggende Bestedingsplan, gezien het antwoord op vraag 1, in voldoende mate recht aan het OV? Zo ja, waarom en zo nee, waarom niet?

Reactie op vraag 2

Ja, er wordt in verhouding meer besteed aan OV dan aan auto, terwijl met de auto 5 x zo veel wordt gereisd dan met openbaar vervoer.

Vraag 3

Zijn, naar het oordeel van het college, milieu en mobiliteit niet optimaal gediend met extra investeringen in het OV ten behoeve van bekorting van de reistijden middels verlaging van de gemiddelde loopafstand naar de dichtstbijzijnde halte en buslijnen die plaatsen in onze provincie verbinden zonder "via Utrecht" te rijden? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Reactie op vraag 3

Het is gebleken dat directe snelle, frequente OV-lijnen meer reizigers trekken dan ontsluitende lijnen die langzaam en oncomfortabel worden als gevolg van kronkelende routes en vele haltingen. Zie het succes van de Zuidtangent en de hoogwaardige buslijnen in Twente. In het VERDER-pakket zitten een aantal maatregelen die de reistijd van de bussen verkorten. Wij zien dat als de beste investeringen in het streekvervoer.

Geconcentreerd bouwen op knooppunten van OV draagt er aan bij dat meer mensen op loopafstand van het OV wonen en werken.

Vraag 4

Op welke wijze draagt het voorliggende Bestedingsplan bij tot extra investeringen in het OV ten behoeve van bekorting van de reistijden middels verlaging van de gemiddelde loopafstand naar de dichtstbijzijnde halte en buslijnen die plaatsen in onze provincie verbinden zonder "via Utrecht" te rijden?

Reactie op vraag 4

In totaal wordt € 42 mln uit de BDU bijgedragen aan het VERDER-pakket, waarin voor € 223 mln aan OV-investeringen zit. Een deel hiervan wordt besteed aan nieuwe lijnen en haltes, waarmee loopafstanden naar de bus worden verkort. Als de RABO-brug met de perrons wordt verbonden, levert dit een belangrijke bijdrage aan de loopafstanden naar de trein.

Vraag 5

Zijn in het huidige economisch tijdsgewricht uitgaven aan het project Centrum Stationsgebied Amersfoort a € 4.470.000,- te verantwoorden, gezien de minimale afstand tot het nabijgelegen station? Zo ja, waarom, zo nee, waarom niet? Wie is de koper c.q. verkoper van de grond? Waarom is aan projectontwikkelaars geen bijdrage gevraagd voor de "gratis" superverbinding?

Reactie op vraag 5

Bij de instelling van de BDU waarbij verschillende regelingen tussen Rijk en provincies/gemeenten zijn samengevoegd, heeft het Rijk besloten de door haar aan Amersfoort toegezegde bijdrage voor Centrum Stationsgebied Amersfoort via de BDU van de provincie te laten lopen. De provincie wikkelt dit project "financieel-technisch" af. De gemeente Amersfoort is inhoudelijk verantwoordelijk voor dit project.

Vraag 6

Dienen de terugkeer van de vroegere buslijn 120 en herstel van de verbinding van de Amersfoortse Eemgaarde met de winkels aan de Leusderweg aldaar het belang van mobiliteit en milieu niet meer dan de miljoeneninvesteringen in het prestigeproject Centrum Stationsgebied Amersfoort? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Reactie op vraag 6

Zie reactie op vraag 5.

Lijn 120 is via station Breukelen gaan rijden op het moment dat er 4 x per uur een trein naar Utrecht ging rijden. We zien geen reden lijn 120 te veranderen.

Lijn 1 voorziet nog steeds in een verbinding tussen Eemgaarde en de Leusderweg.

Vraag 7

Welke OV verbindingen in onze provincie worden met opheffing bedreigd gedurende deze statenperiode en hoe groot zijn de investeringen die nodig zijn om deze verbindingen in stand te houden?

Reactie op vraag 7

Zolang het Rijk niet kort op de huidige structurele BDU bijdrage worden geen verbindingen in de concessie van de provincie met opheffing bedreigt. Bij het BRU wordt wel op de dienstregeling gekort.

Vraag 8

Dienen met opheffing bedreigde OV verbindingen niet juist te worden versterkt met behulp van promotie campagnes en kwalitatieve verbeteringen en moeten dergelijke campagnes en verbeteringen geen deel uitmaken van dit Bestedingsplan?

Reactie op vraag 8

Er is geen sprake van met opheffing bedreigde provinciale lijnen. Promotie campagnes worden uitgevoerd door de vervoerder en zo (mede) bekostigd uit onze bijdrage aan de vervoerder.

Vraag 9

Soms worden busjes voor 8 personen ingezet, bijvoorbeeld op lijn 143. Op welke wijze voorziet het Bestedingsplan Brede Doel Uitkering 2012 in de toegankelijkheid van deze busjes voor rolstoelgebruikers? Indien genoemd Bestedingsplan hier niet in voorziet, op welke wijze worden deze busjes dan toegankelijk gemaakt voor rolstoelgebruikers?

Reactie op vraag 9

Deze busjes zijn rolstoeltoegankelijk. Rolstoelgebruikers kunnen aan de achterzijde van het voertuig middels een plank/klep de voertuigen inkomen en verlaten.

Vraag 10

Wat zijn de voorwaarden waaronder de portefeuillehouder mobiliteit de bijdrage aan de Stichting Vervoersanalyse en Mobiliteitsadvies (VNM) verstrekt (begroot €280'000,-)?
Moeten hier geen stevige prestaties aan gekoppeld worden?

Reactie op vraag 10

De afgelopen jaren is de subsidie aan VNM afgebouwd en subsidie eindigt per 31-12-2012. Voor VNM/&Morgen is een activiteitenplan vastgesteld, waarin beschreven wordt welke activiteiten deze organisatie voor het bedrag doet, inclusief het aantal uren dat per activiteit wordt begroot. Met VNM wordt maandelijks gemonitord hoe de activiteiten verlopen, of er bijstelling in uren en aandachtsgebieden nodig is en of de beoogde doelstellingen worden behaald.

Wanneer aan het eind van het jaar blijkt dat de activiteiten met minder uren en/of budget uitgevoerd zijn, wordt het resterende bedrag teruggevorderd.

Vraag 11

Het voorliggende Bestedingsplan voorziet in €355'000,- overige kosten, waaronder ROCOV. Het directe budget voor ROCOV is vanuit de provincie ca. 10% daarvan. Waaraan wordt de rest besteed?

Reactie op vraag 11

De rest wordt besteed aan een groot aantal kleinere uitgaven waarvan een aantal eenmalig: Onderzoek naar klanttevredenheid en naar kwaliteit van het OV, onderzoek naar mogelijke OV-verbindingen, bijdragen voor vrijwilligers buurtbussen, bijdragen aan instandhouding OV-gerelateerde organisaties, inhuur menskracht tbv OV, kleine infra-aanpassingen voor het streekvervoer, etc.