

DEEL 4

MONITORING EN UITVOERINGSPROGRAMMA



13 MONITORING

De vraag naar inzicht in ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer en de effecten van het gevoerde beleid wordt steeds groter. Monitoren is een middel om dat inzicht te krijgen. Het hoofddoel van de monitor is derhalve: het objectief inzicht verkrijgen in de ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer binnen het BRU-gebied en in de effectiviteit van het gevoerde beleid. Om deze reden wordt een beleidsmonitor verkeer en vervoer uitgevoerd. De ontwikkelingen worden niet alleen gepresenteerd, maar ook geanalyseerd.

13.1 SYSTEMATIEK

Vooruitlopend op de Nota Mobiliteit is in 2003 de nulmeting NVVP-monitor opgesteld en op ambtelijk niveau vastgesteld. Het doel van de nulmeting was, naast het verzamelen van feitelijke informatie, het opdoen van kennis rondom gezamenlijke monitoring. Deze nulmeting NVVP-monitor en de ontwikkeling van het RVVP zijn aangegrepen om een eigen (beleids-)monitor verkeer en vervoer op te zetten.

Monitoring wordt standaard bij alle beleidsterreinen van het BRU uitgevoerd. De doelstellingen voor monitoring binnen het RVVP luiden:

- ◆ Vanaf 2004 wordt jaarlijks de beleidsmonitor verkeer en vervoer opgesteld door het BRU. Hierin wordt inzicht gegeven in ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer en de mate waarin de beleidsdoelstellingen van het RVVP behaald zijn.
- ◆ Monitoring en evaluatie worden vaste onderdelen van alle door het BRU te initiëren en uit te voeren (beleids)maatregelen.

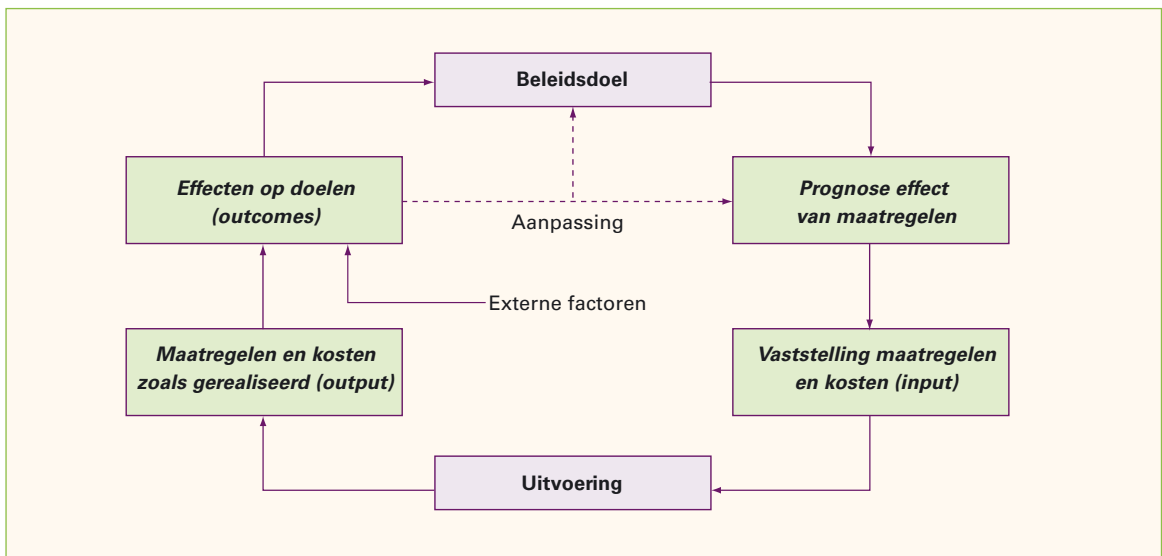
Binnen monitoring wordt in het algemeen de 'Meten = Weten' methodiek toegepast. Hierin wordt onderscheid gemaakt naar input, output en effecten van gevoerd beleid.

Uitgaande van een geconstateerd probleem wordt een beleidsdoelstelling geformuleerd. Vervolgens worden maatregelen opgesteld om het doel te bereiken waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met externe factoren en het verwachte effect van de maatregel. Na besluitvorming kunnen de maatregelen uitgevoerd worden. Vervolgens kunnen de effecten gemeten worden, zodat duidelijk wordt in hoeverre het doel behaald is. Als de maatregelen niet leiden tot het gewenste resultaat dient het beleid bijgesteld te worden: aanpassen van de doelstelling, dan wel aanpassen van het maatregelenpakket.

Het vaststellen van de beleidsdoelstellingen en het maatregelenpakket is onderdeel van het beleidsproces. In principe kan elk van de elementen uit het bovenstaand schema onderdeel vormen van de beleidsmonitor.

In de beleidsmonitor worden in eerste instantie alleen die indicatoren opgenomen die een directe relatie hebben met de beleidsdoelstellingen. Voordeel daarvan is dat naar verwachting het aantal te meten onderdelen overzichtelijk blijft en - vergelijkbaar met de NVVP-monitor - alleen de essentiële zaken gemeten worden. Voor de meer algemene trends en ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer is er het BER-Cijferboekje. Zo wordt dubbel werk voorkomen.

In onderstaand schema is de methodiek weergegeven, conform de opzet van de nulmeting NVVP-monitor.



Figuur 13.1. Monitoring en de beleidscyclus.

13.2 MONITORING IN DE PRAKTIJK

Om ontwikkelingen in beeld te krijgen, zijn gegevens van voorgaande jaren van belang. De monitor kijkt terug op basis van objectieve cijfers. Op grond van de daaruit volgende trends kunnen eventueel voorspellingen gedaan worden. Deze gegevens dienen ter onderbouwing van het beleid. De gegevens uit de monitor kunnen eveneens gebruikt worden voor de verdere ontwikkeling van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU), dat in tegenstelling tot de monitor een prognose-instrument is.

De monitor van het jaar 2004 wordt beschouwd als nulmeting: een weergave van de huidige situatie op de diverse beleidsterreinen. Na vaststelling van het RVVP wordt het beleid verder uitgewerkt in beleidsmaatregelen. Ook voor de beleidsmonitor verkeer en vervoer van het BRU geldt dus dat er sprake is van een groeiproces. Het instrument is dynamisch: het is altijd mogelijk om onderwerpen toe te voegen en te verwijderen. Uiteraard dient dit wel met zorg te gebeuren om te voorkomen dat er geen meerjarig inzicht in ontwikkelingen meer gegeven kan worden.

De beleidsmonitor richt zich in eerste instantie op een kwantitatieve weergave van de ontwikkelingen. Daar waar nuttig en gewenst kunnen ook kwalitatieve aspecten meegenomen worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan klanttevredenheid in het openbaar vervoer of beleving van de sociale veiligheid.



13.3 RELATIE MET ANDERE MONITORINGSACTIVITEITEN

De beleidsmonitor Verkeer en Vervoer wordt geen op zichzelf staand instrument. Er zal afstemming plaatsvinden met andere monitoringsinstrumenten. Dit betreft zowel monitoringsystemen van de eigen BRU-organisatie als die van omringende overheden: gemeenten, provincie en rijkswaterstaat. Het afstemmen heeft in ieder geval betrekking op het uitwisselen van gegevens en het gebruik van indicatoren. Door afstemming kan voorkomen worden dat er meerdere monitoringsystemen met elk hun eigen indicatoren naast elkaar ontstaan voor dezelfde onderwerpen. Uiteraard monitort iedere organisatie haar eigen beleid. Er vindt afstemming plaats met het BER-Cijferboekje dat Rijkswaterstaat Directie Utrecht, de Provincie Utrecht, BRU en Gewest Eemland jaarlijks produceren.

De in de inleiding genoemde NVVP-monitor wordt gebaseerd op een samenhangend stelsel van regionale monitors. De beleidsmonitor verkeer en vervoer van het BRU krijgt dus een directe relatie met de NVVP-monitor.

13.4 GROEI-MODEL

Basis voor de beleidsmonitor vormt het RVVP. De doelstellingen per thema zullen geoperationaliseerd worden naar te meten indicatoren. Deze indicatoren vormen het vertrekpunt van de monitor. Op deze wijze wordt de beleidsmonitor een overzichtelijk instrument. Voor de algemene ontwikkelingen kan het BER-Cijferboekje gebruikt worden. In een tweede fase kunnen indicatoren worden toegevoegd die een minder directe relatie met de beleidsdoelstellingen hebben. Het betreft algemenere informatie omtrent verkeer en vervoer en maatschappelijke trends. Deze extra informatie wordt alleen opgenomen als daar vanuit de beleidsmonitor aanleiding toe is (informatie is noodzakelijk om ontwikkelingen te kunnen verklaren) of er specifieke vraag naar is vanuit de BRU-organisatie. Met dit groeimodel wordt voorkomen dat er te veel informatie wordt opgenomen.

13.5 PROJECTEVALUATIES

De beleidsmonitor heeft betrekking op het gehele BRU-gebied. Het cijfermateriaal wordt geaggregeerd naar bijvoorbeeld gemeenten, corridors, enz. Effecten van specifieke maatregelen kunnen in dat geval lastiger achterhaald worden. Anderzijds geldt dat uitspraken op een hoger abstractieniveau gedaan worden omdat de effecten van specifieke, kleinschalige projecten niet of nauwelijks bekend zijn. Om inzicht te krijgen in de effecten van specifieke maatregelen is het van belang dat monitoring en evaluatie vaste onderdelen van een project worden. Dit geldt ook voor projecten die door het BRU zelf geïnitieerd worden. Dit betekent dat voor ieder project met enige omvang minimaal een nulmeting en een nameting gehouden moeten worden. Op deze wijze kan inzicht in de effecten verkregen worden. In de beleidsmonitor kan vervolgens verwezen worden naar de projectevaluaties.



14 DE UITVOERING VAN HET BELEID

Beleid zonder uitvoering blijft bij mooie woorden en goede voornemens. Het BRU beschouwt een daadkrachtige uitvoering van maatregelen dan ook als een van de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst.

OPZET VAN HET HOOFDSTUK

Dit hoofdstuk kent twee hoofdonderdelen. In het eerste deel wordt in 14.1 een overzicht gegeven van de maatregelen die het BRU nodig acht om de regio bereikbaar te houden en de functie van verkeersknoop van Nederland te kunnen vervullen. Voor zover mogelijk worden ook de kosten opgenomen bij de maatregelen.

De geraamde uitgaven worden geconfronteerd met de geschatte middelen van het BRU (14.2). In het tweede deel wordt ingegaan op de systematiek en de inhoud van de BRU-subsidies en het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV). In 14.3 zijn voorstellen opgenomen om te komen tot een nieuwe aanpak. Paragraaf 14.4 is gewijd aan de prioriteitstelling. Deze laatste twee paragrafen moeten worden gezien als een opmaat naar het RUVV

UITVOEREN VAN WAT IS AFGESPROKEN

In de eerste plaats dienen de projecten waartoe de regio en ook de andere overheden reeds hebben besloten te worden uitgevoerd. Het betreft autoprojecten zoals de spitsstroken en de verlegging van de A2, maar ook een aantal belangrijke openbaar-vervoerprojecten: de openbaar-vervoerterminal op Utrecht Centraal, Randstadspoor en de HOV-bril tussen Leidsche Rijn, Utrecht Centraal en De Uithof.

14.1 PROJECTENOVERZICHT

Deze paragraaf bevat een overzicht van de projecten die voortvloeien uit het beleid en de confrontatie van het beleid met de verkeerseffecten. Dit levert een overzicht op van maatregelen die de regio tot de periode 2015 noodzakelijk acht om de (economische) kerngebieden goed te laten functioneren en de rol van knooppunt van Nederland te kunnen vervullen.

Het RVVP levert projecten op van verschillende aard.

In de eerste plaats zijn dat strategische projecten, waarbij samen met andere overheden de richting moet worden bepaald voor een bepaald beleidsonderdeel. De functie van het RVVP ten aanzien van deze projecten is het op de agenda plaatsen van de problemen. In tabel 14.1 worden de RVVP-projecten opgesomd.

PROJECT	TOELICHTING	GERAAMDE KOSTEN (IN MLN.)	BETROKKEN INSTANTIES
3. RUIMTELIJKE ORDENING			
3.4/12.2/12.3 Ontsluiting RSP-locaties	Overzicht van benodigde infrastructuur is nodig. Financiering ten laste van locaties.	400	BRU, gemeenten, provincie, rijk
4. AUTO			
4.3 Kleinere infrastructuur- maatregelen	Diverse veelal gemeentelijke maatregelen.	50	Gemeenten, BRU
4.3 Ontwikkelen netwerkvisie	Nader afspreken van de functies van verschillende wegen. Realisatie.	40	BRU, provincie, rijk, gemeenten
4.3/12.2 Prijsbeleid	Onmisbare maatregel om regio in beweging te houden. Initiatief ligt bij het rijk.	Neutraal	Rijk, BRU

PROJECT	TOELICHTING	GERAAMDE KOSTEN	BETROKKEN INSTANTIES
4.3/12.2/12.3 Opstellen Ringenplan (incl. snelheidsverlaging en NRU, maatregelen A27 en A12, zie 12.2)	Aan welke doelen dient de Ring (en de verschil- lende onderdelen) te voldoen en welke maat- regelen zijn hiervoor nodig? Inclusief realisatie.	1000	Rijk, BRU, provincie, gemeenten
4.3. Dynamisch verkeersmanagement (DVM)	Meer actuele informatie over het onderliggend wegennet met mogelijkheden om het reisgedrag aan te passen. Beleid en maatregelen.	100	BRU, provincie, rijk, gemeenten
4.3/12.2/12.3 Aansluitingenplan	Vrijwel alle aansluitingen vormen een knelpunt. Beleid en programma ontwikkelen om situatie te verbeteren.	750	Rijk, BRU, provincie, gemeenten
4.3/12.2/12.3 Westelijke invalsroutes Utrecht (+ Europa)	Verbeteren ontsluiting kerngebied.	60	Gemeente
4.3/12.2/12.3 Aansluiting Driebergen Zeist A12, spoortunnel	Oplossen verkeersproblemen en aanleg ongelijkvloerse kruising van het spoor.	50	Gemeenten, rijk, BRU, provincie
4.3/12.2/12.3 Ontsluiting kerngebied Houten	Oplossen ontsluitingproblematiek Houten. Opgepakt in project A12 SALTO.	80	BRU, gemeenten, provincie, rijk
4.3/12.2/12.3 Ontsluiting kerngebied Nieuwegein + interne structuur	Infrastructuur gelijk op laten lopen met de ontwikkeling van het centrum.	20	Gemeente, BRU
12.2 Buffercapaciteit A28 bij Zeist	Om ring draaiende te houden in de spits.	80	Rijk, gemeente
12.3 Verkeersproblemen De Bilt, Bunnik, IJsselstein, Maarssen, Vianen	Prognoses laten verkeersproblemen zien bij de (interne) afwikkeling van het verkeer.	80	Gemeenten, BRU
5. FIETS			
5.3.5 Realisatie regionaal fietsnet	Zowel aanleg van fietsverbindingen als kwalitatief verbeteren daarvan.	100	Gemeenten, BRU, provincie
5.2.5 Diefstalpreventie	Aanleg stallingen en starten preventieprojecten.	10	Gemeenten, BRU, Openbaar ministerie
6. OPENBAAR VERVOER			
6.5.1 Infrastructuur	Diverse infrastructuurmaatregelen.	200	Rijk, BRU, provincie
6.5.1 Revisie sneltram	Sneltram dient vervangen te worden.	150	BRU, rijk
7. MOBILITEITSMANAGEMENT EN PARKEREN			
Diverse maatregelen		50	
8. VERKEERSVEILIGHEID			
8.2 Duurzaam Veilig	Infrastructurele maatregelen.	40	Gemeenten, provincie, BRU
8.3 Gedrag en educatie	Stimuleren van verkeersveilig gedrag.	10	BRU, gemeenten, provincie
9. LEEFBAARHEID			
Opstellen verkeersmilieukaart	Inclusief onderhoud.	5	BRU, gemeenten, provincie
10. GOEDERENVERVOER			
Diverse maatregelen		25	Transportsector, BRU, gemeenten

Tabel 14.1. Lijst met projecten.

De maatregelen in tabel 14.1 komen ten laste van diverse overheden. Zoals nu veelal geen schatting is te maken van de kosten, zo kan ook geen verdeling worden gemaakt over de verschillende organisaties. Veel van de grote kostenposten zullen betrekking hebben op rijkswegen. De kosten worden totaal geraamd op circa € 3,5 miljard.

14.2 GLOBALE RAMING BESCHIKBARE MIDDELEN

De beschikbare middelen zijn geraamd volgens de huidige inzichten en opgenomen in tabel 14.2.

ITEM	MIN.	MAX.
GDU	300	400
Financiering toegezegde projecten	-10	-25
Bijdragen gemeenten	300	400
Bijdragen provincie en rijk	160	250
TOTAAL	750	1025

Tabel 14.2. Globale raming van de beschikbare middelen in de planperiode 2005-2015 (in € mln.; inzicht en prijspeil per 1 september 2003).

In tabel 14.2 is ervan uitgegaan dat de gemeentelijke bijdrage even hoog is als de GDU-bijdrage van de rijksoverheid. De projecten zijn in tabel 14.1 geraamd op globaal € 3,5 miljard.

De beschikbare middelen daarentegen komen op € 0,75 tot € 1,0 mld. Dit betekent dat de beschikbare middelen onvoldoende zijn om de ambities van het BRU te realiseren. Er zijn dus meer middelen nodig.

De beschikbare middelen zijn volstrekt onvoldoende om de projecten uit tabel 14.1 te realiseren. Als dit zo blijft betekent dit dat de problematiek zal toenemen en de doelen verder buiten bereik komen te liggen. Toenemende congestie in de draaischijf Utrecht heeft een uitstraling tot ver over de grenzen van de regio. Daarom is het van nationaal belang dat het regionale verkeer goed doorstroomt. Het BRU verwacht daarom dat de rijksoverheid zijn inspanning zal verhogen.

Daarnaast zal de regio op zoek gaan naar nieuwe geldbronnen, bijvoorbeeld:

- ◆ prijsmaatregelen waarbij aangesloten wordt op rijksbeleid;
- ◆ constructies met publiekprivate samenwerking.

Desondanks zal het nodig zijn over te gaan tot een prioriteitstelling van maatregelen.

14.3 PRIORITEITSTELLING

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de prioriteiten. Hierbij wordt stilgestaan bij investeringen, exploitatie en overige maatregelen.

14.3.1 ALGEMENE PRIORITEITSTELLING (BENUTTEN, BEPRIJZEN EN BOUWEN)

Bij het doen van investeringen in auto-, openbaar vervoer- en fietsprojecten ten behoeve van het oplossen van problemen in de verkeersafwikkeling, de veiligheidssituatie of de leefbaarheidssituatie, hanteert het BRU de volgende prioriteitsvolgorde:

- ◆ **Benutten.**
Pogen de problemen op te lossen door de voorzieningen op een andere of intensievere wijze te benutten. Vaak zijn hiervoor kleine investeringen nodig.
- ◆ **Beprijzen.**
Uit onderzoek blijkt beprijzen een effectief middel om vooral doorstromingsproblemen voor het autoverkeer op te lossen.

◆ **Bouwen.**

Als er na het toepassen van benutten en beprijzen nog structurele problemen overblijven is bouwen aan de orde: wegverbreding, aanleg nieuwe weg, spoorverdubbeling, aanleg busbaan, enz. Overigens zal er in de meeste gevallen geen sprake zijn van volgtijdelijkheid: benutten en beprijzen zijn zodanig andere sporen dat deze parallel plaats kunnen vinden. Essentie van bovenstaande lijst is dat eerst gezocht wordt naar andere oplossingen voordat gekozen wordt voor het bouwen van nieuwe voorzieningen. Uitgangspunt is dat de maatregel met het hoogste rendement wordt gekozen. Dit principe is ook leidend bij investeringen voor openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en goederenvervoer.

14.3.2 PRIORITEITSTELLING VOOR REGIONALE INVESTERINGSBIJDRAGEN

Bij de prioriteitstelling van projecten om in aanmerking te komen voor subsidie is het BRU voornemens de volgende criteria te hanteren³¹:

- ◆ Het rendement van de projectinvesteringen. Bijvoorbeeld, hoeveel reizigers hebben profijt van de investering, of in hoeverre wordt de verkeersveiligheid of de leefbaarheid vergroot? Of, in hoeverre wordt met een investering in een fietspad de noodzaak van een (grotere) investering in een auto- of busroute voorkomen?
Kortom, welke investering levert het meeste op, in relatie tot de omvang daarvan?
- ◆ Projecten die meerdere hoofddoelen bevorderen (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid) hebben prioriteit boven projecten die één hoofddoel bevorderen.
- ◆ Projecten met een regionale functie, d.w.z. van belang voor meerdere gemeenten, gaan voor projecten die alleen van lokaal belang zijn.
- ◆ Projecten die samenhangen met de ontsluiting van prioritaire kerngebieden (zie 3.1) genieten prioriteit.
- ◆ Projecten die samenhangen met het ontsluiten van nieuwe (VINEX-) locaties hebben prioriteit boven andere³².
- ◆ Fietsprojecten hebben prioriteit boven auto- en openbaar-vervoerprojecten.

14.3.3 PRIORITEITSTELLING VOOR REGIONALE EXPLOITATIEBIJDRAGEN

Bij de exploitatie van het openbaar vervoer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd bij het bepalen van de prioriteiten (ook te hanteren bij opgelegde bezuinigingen)³³:

- ◆ De reizigersaantallen.
- ◆ Projecten van regionaal belang gaan voor projecten van uitsluitend lokaal belang.
- ◆ Projecten die leiden tot de oplossing van knelpunten in de capaciteit.
- ◆ Projecten die samenhangen met de ontsluiting van kerngebieden en nieuwe locaties.
- ◆ Verbindende lijnen hebben prioriteit boven ontsluitende lijnen.
- ◆ Lijnen met hogere frequentie hebben prioriteit boven lijnen met lagere frequentie.
- ◆ Lijnen die rijden over de hele dag hebben prioriteit boven spitslijnen.

Een leidend principe bij het bepalen van de prioriteiten is de wenselijkheid van een heldere structuur van kwalitatief goede lijnen (snelheid en frequentie), gericht op de ontsluiting van de kerngebieden en de belangrijkste treinstations in de regio.

31 De opsomming impliceert geen rangorde van de criteria.

32 Overigens dienen investeringen t.b.v. nieuwe locaties in eerste instantie gefinancierd te worden uit de grondexploitatie.

33 De volgorde impliceert geen rangorde.



14.4 INFRASTRUCTUURSUBSIDIES

Het BRU beheert de subsidiestromen voor een aantal regelingen, waarvan de GDU-plus (Gebundelde Doeluitkering-plus) de belangrijkste is. De uitvoering van deze regeling valt sinds 1 januari 2004 onder verantwoordelijkheid van het BRU. Het gaat om het beheer van de subsidies voor infrastructuur tot een investeringsbedrag van € 112,5 miljoen. Voor de grote projecten (zogenaamde MIT-projecten) met een investeringsbedrag hoger dan € 112,5 miljoen vervult het BRU een intermediaire rol tussen subsidieontvanger en rijk.

De algemene gang van zaken bij de subsidieregelingen is dat het aanmelden, aanvragen en uitwerken van de plannen een taak en verantwoordelijkheid is van de wegbeheerders. Het BRU stelt een subsidieverordening vast en is uitvoerder van de subsidieregeling. Het is aan de wegbeheerders om initiatief te nemen tot het feitelijk voorbereiden en uitvoeren van projecten.

Het BRU heeft tot nu toe projecten voor het openbaar vervoer, de fiets en flankerende voorzieningen hoger gesubsidieerd dan projecten voor autowegen en verkeersveiligheid. In de praktijk is een hoger deel dan het normatieve aandeel besteed aan verkeersveiligheidsmaatregelen. Aan openbaar vervoer en flankerend beleid is relatief weinig uitgegeven. Dit heeft onder andere te maken met de De-Boerregeling van waaruit veel openbaar vervoerprojecten zijn gesubsidieerd. In de afgelopen jaren is gemiddeld € 7 mln. per jaar uitgekeerd aan subsidies voor regionale projecten. Naast reserveringen voor projecten van wegbeheerders zijn ook bestuurlijke reserveringen van GDU-gelden gedaan, o.a. voor de overkapping A2.

Voor de komende periode 2004-2010 is recent een subsidie GDU-plus van circa € 30 mln. per jaar in het vooruitzicht gesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

14.4.1 HUIDIGE TOETSINGSCRITERIA

Projecten worden tot op heden door het BRU getoetst en gescoord op een aantal criteria, waaronder:

- ◆ Het rendement van de investering.
- ◆ De bijdrage aan de doelstellingen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
- ◆ De mate waarin een project van regionale betekenis is.
- ◆ Het aantal reizigers dat wordt bediend.
- ◆ Ontsluiting van nieuwe locaties.

Verkeersveiligheidsprojecten zijn tot nu toe niet geprioriteerd, alle aangedragen projecten kunnen tot nu toe worden gerealiseerd.

In het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV) 2004 is nader ingegaan op prioriteitstelling en de besteding van de middelen.

14.5 NAAR EEN NIEUWE AANPAK

Het BRU is ontevreden over de voortgang van projecten in de regio en de daaruit voortvloeiende onderbesteding van beschikbare subsidiebudgetten.

14.5.1 DE PROJECTENPARADOX

Er is sprake van een paradoxale situatie. Enerzijds wordt op basis van het beleid geconcludeerd dat de maatregelen die er uit voortkomen niet alle kunnen worden gerealiseerd, omdat het BRU en de gemeenten over onvoldoende middelen beschikken.

Anderzijds kunnen de beschikbare subsidies maar zeer beperkt worden ingezet voor projecten. Dit ondanks vele initiatieven die zijn genomen in het verleden.

Oorzaken voor het moeizaam realiseren van projecten zijn, in willekeurige volgorde:

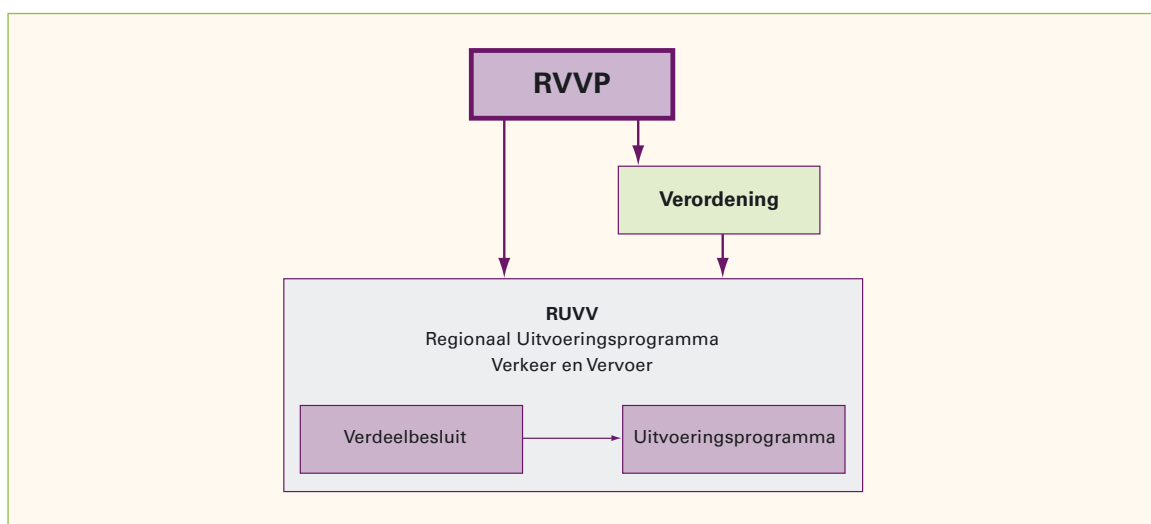
- ◆ Onvoldoende ambtelijke capaciteit bij gemeenten.
- ◆ Tegenvallers bij de planuitwerking.
- ◆ Weerstand bij de bevolking.
- ◆ Afnemende budgetten voor eigen bijdragen.
- ◆ Veranderende visies rond uit te voeren projecten.
- ◆ Veranderende prioriteiten voor het doen van investeringen.

Het BRU verwacht dat het achterblijven van de projectrealisatie door de op handen zijnde bezuinigingen alleen maar toe zal nemen.

Indien de regio wil dat de voor realisatie van het beleid noodzakelijke projecten ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, is een nieuwe aanpak nodig.

Belangrijke elementen hierbij zijn:

- ◆ De link beleid - uitvoering kan beter
Tot nu toe formuleert het BRU het beleid, maakt een subsidieregeling en wacht vervolgens op de projecten van de wegbeheerders. Of de projecten in het licht van het beleid de meest prioritaire projecten zijn is niet duidelijk. Het BRU heeft hierin uitsluitend een passieve rol. Voor de realisatie van het beleid is dit niet de beste weg.
- ◆ Projectrealisatie wordt moeilijker
Door bezuinigingen van diverse gemeenten wordt het realiseren van projecten er niet gemakkelijker op. Hierdoor verdwijnt ambtelijke capaciteit (kwalitatief en kwantitatief) om de projecten uit te werken en kunnen gemeenten minder gemakkelijk de eigen bijdrage opbrengen. Hierdoor worden de vooruitzichten op projectrealisatie er niet beter op.



Figuur 14.1. Structuur van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

14.5.2 ANDERE AANPAK

In de voorgaande hoofdstukken staan diverse maatregelen genoemd die het BRU voor de realisatie van het beleid essentieel acht. Dit betreft over het algemeen alleen de grotere maatregelen en projecten. Daarnaast kunnen kleinere projecten en maatregelen, zoals het aanleggen

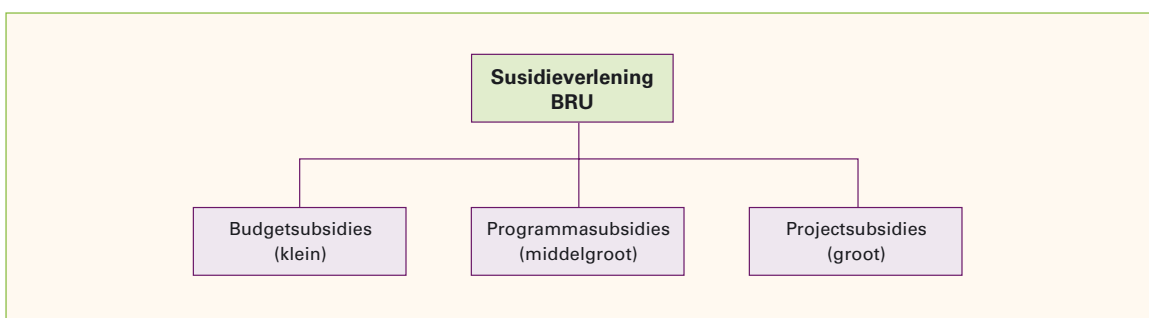
van rotondes, ook van groot belang zijn voor gemeenten.

Jaarlijks stelt het BRU een Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer vast waarin de beschikbare middelen worden verdeeld en toegekend aan projecten. Dit RUVV is inhoudelijk gebaseerd op het RVVP en juridisch op de 'Subsidieverordening V&V Infrastructuur'.

SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN

De procedure van het BRU om voor subsidies in aanmerking te komen wordt vereenvoudigd. Hij wordt versneld en toetsingsmomenten worden (zeker voor kleine projecten) geminimaliseerd. Bovendien wordt ernaar gestreefd de gemeenten meer vrijheid te bieden, waardoor zij ook meer verantwoordelijkheid krijgen.

Er zijn voortaan drie vormen van subsidieverlening: budgetsubsidie, programmasubsidie en projectsubsidie. Bij de projectaanmelding kan de subsidieaanvrager zijn voorkeur voor de wijze van subsidiëring aangeven.



Figuur 14.2. Voorgestelde subsidiemogelijkheden van het BRU.

Een klein deel van de GDU-plus wordt gereserveerd om **budgetsubsidies** aan de gemeenten te kunnen verlenen. Deze subsidies kunnen de gemeenten aanvragen voor zelf te bepalen (kleinere) projecten. De gemeenten hebben de plicht om de subsidie aan verkeersmaatregelen te besteden en zelf minimaal 10% bij te dragen. In feite is de budgetsubsidie een vorm van doordecentralisatie. Een deel van de subsidiegelden van het BRU wordt gereserveerd voor **programmasubsidie**. Hiertoe dient de gemeente een door de gemeenteraad vastgestelde projectenlijst in van kleinere projecten (tot ca. € 5 miljoen). Op basis daarvan wordt een subsidie toegekend. De gemeenten hebben vervolgens vijf jaar de tijd om de budgetten te besteden aan (een deel van) de aangegeven projecten. Ook hier is een minimale eigen bijdrage van 10% vereist³⁴. Tenslotte is er **projectsubsidie** voor grotere projecten (tot het wettelijk maximum van €112,5 miljoen). De BRU-gemeenten en andere wegbeheerders kunnen voor deze subsidie in aanmerking komen. Het BRU ontwikkelt een procedure die gebaseerd is op de huidige MIT-procedure met een identificatiefase, een planfase en een realisatiefase. Het aantal toetsingsmomenten wordt teruggebracht van 5 naar 2 (en voor grotere projecten 3). De projecten die zijn genoemd in dit RVVP en die worden opgenomen in het RSP dienen de projectprocedure te volgen.

14.5.3 GDU-PLUS EN ONDERHOUD

Momenteel is het niet mogelijk dat GDU-subsidies worden verleend voor onderhoudswerkzaamheden. Met het van kracht worden van de nieuwe Wet Regionaal Verkeer en Vervoer (beoogd per 1 januari 2005) wordt onderhoud niet langer uitgesloten van subsidiëring. Ook worden dan de subsidiebudgetten voor investeringen in infrastructuur en de budgetten voor exploitatie van het openbaar vervoer samengevoegd.

Door deze ontwikkeling wordt de vraag actueel in hoeverre de regionale budgetbeheerders GDU-plus ook daadwerkelijk onderhoudsmaatregelen willen en zullen subsidiëren. De mogelijkheid

³⁴ Een eigen bijdrage is wettelijk voorgeschreven.

wordt dan bijvoorbeeld geopend om het onderhoud van verkeerslichten en HOV-banen te subsidiëren. Vooral door de gemeente Utrecht wordt erop aangedrongen om in het vervolg ook dit soort maatregelen subsidiabel te maken.

Hoewel het BRU vooralsnog niet voornemens is om onderhoud voor subsidiëring uit te sluiten in de nieuwe verordening GDU-plus, ligt het ook niet in de rede om op korte of middellange termijn onderhoudsprojecten in het jaarlijks GDU-plus verdeelbesluit met bijbehorend projectenprogramma op te nemen³⁵. Daarbij spelen twee overwegingen een belangrijke rol. Ten eerste voorziet het Gemeentefonds ten principale in de kosten van de instandhouding van de lokale infrastructuur. Ten tweede zullen de verwachte schaarse GDU-plus budgetten de komende 10 jaren hard nodig zijn voor het realiseren van reeds lopende projecten, zoals de HOV Leidsche Rijn en Om de Zuid en andere projecten uit dit RVVP.

In hoeverre het op de langere termijn wellicht wenselijk en mogelijk is om onderhoudsmaatregelen aan HOV-banen e.d. te subsidiëren met behulp van GDU-plusmiddelen zal te zijner tijd een onderwerp van discussie en prioriteitsafweging zijn.

14.6 REGIONAAL UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEER EN VERVOER (RUVV)

HET RUVV

In het RUVV worden de projecten uit het RVVP opgenomen. De projecten zijn zodanig gepland dat, rekening houdend met onderlinge logistieke en functionele samenhang en de beschikbaarheid van financiële middelen, de prioritaire projecten zoveel mogelijk als eerste aan bod komen.

DYNAMIEK

De uitvoering van het beleid kenmerkt zich door grote dynamiek. Daarom zal het RUVV, waarin de investeringen en regionale bijdragen zijn opgenomen, jaarlijks worden herzien. Een jaarlijkse aanpassing is nodig om adequaat in te spelen op wijzigingen in de beschikbare budgetten, veranderende visies op projecten en de wijzigingen in de planning van projecten.

OPBOUW RUVV

De kern van het RUVV wordt gevormd door de projecten die deel uitmaken van het door het BRU te subsidiëren projectenprogramma GDU-plus en OV-fonds. Vanaf 2005 gaat dit op basis van de Wet Regionaal Verkeer en Vervoer over in het BDU (Brede Doeluitkering).

Voorts zijn in het RUVV de projecten opgenomen die worden gerealiseerd in het kader van de BOR-afspraken, onderscheiden naar de drie regionale partijen van het regionale Mobiliteitsfonds: BRU, gemeente en provincie Utrecht.

Tenslotte zijn ook die projecten in het uitvoeringsprogramma opgenomen waaraan geen regionale bijdrage wordt verleend, maar die wel van eminent regionaal belang zijn. Soms hebben deze een relatie met projecten waaraan de regio wel een bijdrage verleent. Het gaat hierbij vooral om de MIT-projecten voor auto- en spoorwegen waarvoor het rijk zelf de opdrachtgever is.

Naast afzonderlijk benoemde projecten kunnen in het RUVV ook projectenprogramma's met bijbehorende budgetten voor één of meer projectcategorieën worden opgenomen die door een gemeente in een bepaalde periode worden gerealiseerd.

Ook kunnen budgetten worden opgenomen die voor een gemeente worden gereserveerd voor de uitvoering van niet vooraf benoemde projecten of maatregelen.

³⁵ Voor de goede orde zij vermeld dat het hierbij gaat om zuiver onderhoud, d.w.z. het instandhouden van de oorspronkelijke prestatie. Veelal is er naast puur onderhoud ook sprake van opwaarderen van de oorspronkelijke prestatie, d.w.z. vergroting van de gebruikswaarde (bij reconstructieplannen). In die gevallen is de kwaliteitstoevoeging in beginsel wel subsidiabel.

