

In ons Coalitieakkoord hebben wij € 250 miljoen gealloceerd voor het beleidsveld Mobiliteit. Ook hebben wij aangegeven dat we deze middelen vooral willen aanwenden voor verbetering van de mobiliteit en de bereikbaarheid. Voor de Gelderse samenleving, in het bijzonder voor de sectoren onderwijs, economie, transport en recreatie, is deze verbetering essentieel. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn noodzakelijk om de economische ontwikkeling te faciliteren en zij zijn van groot belang om het voor iedereen mogelijk te maken te participeren in de samenleving.

In de voorjaarsnota 2012 hebben wij overigens aangegeven dat wij in 2013 een 'mid-term review' houden waarin alle projectvoorstellen binnen de huidige taakvelden zullen worden herijkt. De mid-term review kan leiden tot een verschuiving van middelen over de taakvelden aangezien deze verdeling voor ons niet in beton is gegoten. Zoals in de voorjaarsnota is aangegeven geldt voor ons dat voor goede projecten budget beschikbaar moet kunnen zijn.

Bij Begroting 2012 hebben wij reeds € 165 miljoen bestemd voor een aantal wensen binnen het beleidsveld. Recent hebben wij nog besluiten genomen over het vervolg van het project rondweg Zaltbommel (PS2012-48) en de Stad- en Regiocontracten (PS2012-45), waarvan ook een aantal mobiliteitsprojecten onderdeel uitmaken. Het betekent dat we van de beschikbare € 250 miljoen nog € 69,3 miljoen voor deze coalitieperiode nog niet bestemd hebben, in een overzicht:

Beschikbaar CA:	€ 250 mln
Begroting 2012 (ex. PM posten):	€ 164,6mln
PS2012-48 Zaltbommel, N322:	€ 12,5 mln
PS2012-45 Bijdrage Stad en Regio:	€ 3,6 mln
Vrije ruimte:	€ 69,3 mln

Wensen

Om de nog niet bestemde middelen effectief te kunnen verdelen, hebben wij geïnventariseerd welke knelpunten, wensen en projecten een zekere inzet van onze provincie vragen. Dit blijkt een aanzienlijke lijst op te leveren en in het kort komt het neer op het onderstaande overzicht:

Weginfrastructuur

Rijksinfrastructuur (Knooppunt Hoevelaken, extra A1, A15 (Tiel-A2))	26,0
Provinciale infrastructuur (Lochem, Voorthuizen, N348, N786), investeringen i.k.v. traject-management, instandhouding, geluid, verkeersveiligheid):	160,3
Overige infrastructuur (gemeentelijke knelpunten van bovenlokaal belang):	19,0
Subtotaal:	205,3

Openbaar Vervoer

Spoor + knooppunten (aanpassingen infrastructuur, veiligheidsarrangementen, studie Apeldoorn-Arnhem, Doetinchem-Arnhem, Arnhem-Oberhausen, stationsontwikkelingen, ongelijkvloerse kruisingen):	84,1
OV-bus (Tariefacties, HOV-stadsregio, basismobiliteit, aanpassen bushaltes):	34,5
Subtotaal:	118,6

Overig

Het Nieuwe werken:	0,9
Subtotaal:	0,9

Totaal	>330
---------------	----------------

bedragen x € 1 mln

Prioriteiten

Het overzicht laat zien dat de lijst met wensen het bedrag van € 330 miljoen overschrijdt, waarbij dient te worden opgemerkt dat wij van een aantal wensen nog geen raming kunnen geven van de mogelijke kosten. Dit doordat deze projecten nog heel prematuur zijn of doordat deze projecten pas ruim na deze coalitieperiode tot realisatie kunnen komen (bijvoorbeeld grootschalige spoorprojecten zoals Arnhem-Apeldoorn). Om de beschikbare middelen goed te verdelen over de wensen dienen we keuzes te maken. Hiertoe hebben wij alle wensen beschouwd op hun belang voor onze provincie. Onderstaande stukken zijn daarbij betrokken:

- Coalitieakkoord 2011-2015 en (eerdere) bestuurlijke afspraken;
- Bijdrage aan de versterking van Gelderse samenleving en in het bijzonder voor de sectoren economie, onderwijs, transport en recreatie;
- Uitvoering / verplichting in coalitieperiode;
- Dynamisch Programmeren met overprogramming.

Over het laatste onderdeel Dynamische Programmering genoemd dient een aantal afspraken en uitgangspunten vast gelegd te worden, waarop wij later in deze notitie verder in zullen gaan.

Keuzes

Op basis van bovenstaande criteria en uitgangspunten komen wij tot de volgende prioritering van knelpunten, wensen en projecten. Dit zijn de dingen die wij willen aanpakken. Het gaat daarbij als eerste om de volgende lijst met meest wenselijke zaken / projecten, waarvoor wij groen licht willen geven voor de verdere afspraken en voorbereiding (volgorde op basis van geschatte kosten):

Knelpunt/Project	Toelichting	Totaal	Range
Station Zevenaar-Oost	Bijdrage aan de realisatie van het nieuwe station	20,0	10-20
Zuidelijke ontsluiting Food Valley	Bijdrage aan infrastructurele aanpassingen in het kader van de brug bij Rhenen. In de Begroting 2012 is een pm reservering opgenomen	10,0	5-10
Knooppunt Hoevelaken	Motie 74. Bijdrage afhankelijk van resultaten studie RWS en de bijdrage aan de Gelderse problematiek. Een Statennotitie met de huidige stand van zaken is in procedure	6,25	3-10
A1 indexering	Betreft rentekosten om uitvoering versneld mogelijk te maken	6,0	
Rondweg Voorthuizen - extra middelen	Extra middelen i.v.m. optimalisatie van het ontwerp en meer vastgoed. Statenvoorstel verwacht in 4 ^e kwartaal 2012	6,0	
N781 Wageningen-Ede	Extra investering voor trajectaanpak in relatie tot topsectoren / kennisas Ede-Wageningen incl. € 1 miljoen t.b.v. aansluiting met Parklaan	4,1	
Duurzaam veilig inrichten provinciaal wegennet	Investeringen in relatie tot trajectaanpak. O.a. om te voldoen aan wettelijke verplichting	3,0	2-3

Elst Centraal station	Infrastructurele bijdrage om de ontsluiting van het station Elst te verbeteren	3,0	
Elst centraal 3e spoor 1e fase	Infrastructurele bijdrage om het doortrekken van het keerspoor mogelijk te maken. Het gaat hier om aanpassingen in de onderliggende infrastructuur. Provinciale bijdrage 1 ^e fase betreft mogelijk een voorfinanciering. De eventuele bijdrage voor 2 ^e fase (feitelijke doortrekking keerspoor) na 2015 is pm	2,0	
Spoor Apeldoorn-Arnhem, Fase 1 en 2	Businesscase varianten: planvoorbereiding	2,0	1-2
Aanpassen bushaltes provinciale wegen	Investerings in relatie tot trajectaanpak. O.a. om te voldoen aan wettelijke eisen toegankelijkheid	2,0	1-2
Stationsomgeving Doetinchem	Bijdrage t.b.v. Programma Stad en Regio (PS2012-45)	1,5	
Tunnel Barneveld-Noord	Extra bijdrage i.v.m. nieuwe kostenramingen. Hangt af van eventuele overdracht weg naar Barneveld	1,5	1-3
Tariefacties OV, incl. Ervaar het OV	Motie 80: PS verzoeken het College in de huidige statenperiode provinciebreed de tariefacties te continueren. Selectie op relatie met economische bereikbaarheid en rendement	1,5	
Spoorverbinding Arnhem-Winterswijk	Vervolgstudie	1,0	
Bus Arnhem-Apeldoorn	Verkenning loopt. Bestuurlijke prioriteit n.a.v. studie spoor Apeldoorn-Arnhem. Betreft investeringen in Apeldoorn en Arnhem.	1,0	0,5-1
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor vraagt mogelijk een bijdrage van de provincie Gelderland	pm	-
N348 (Traverse Dieren)	Motie 66: PS verzoeken het College in overleg te gaan met gemeente Rheden over variant 3a Traverse (verlenging tunnel). Een Statennotitie is in voorbereiding	pm	-
Totalen	In miljoenen €	50-76	

Doordat de verwachte kosten van de te realiseren maatregelen een aanmerkelijke spreiding blijken te kennen en vanuit onze ervaringen dat lopende het voorbereiding- en uitvoeringsproces zich nog allerlei ontwikkelingen aandienen, nemen wij ons voor om gelijktijdig met bovenstaande wensen ook de onderstaande wensen op te pakken. Wij nemen die gelijktijdig in voorbereiding en uitvoering, maar binnen een verantwoorde ruimte van overprogrammering in combinatie met Dynamisch Programmeren. Met andere woorden ook voor de volgende lijst met wensen zetten wij het licht voor het vervolg nu al op groen (volgorde op basis van geschatte kosten):

Knelpunt/Project	Toelichting	Totaal	Range
Interregionale spoorverbinding Arnhem-Duitsland	Verkenning naar treinbediening en maakbaarheid loopt. Totale kosten voor Nederlands deel zijn maximaal € 21,6 mln. Bijdrage vanuit provincie Gelderland ligt tussen de € 5 en 8 miljoen, afhankelijk van discussie met Prorail, Rijk, regio en Duitse partners. Het betreft exploitatiekosten voor in totaal 12 jaar. Statenvoorstel is in voorbereiding	5-8	5-15

Tunnel Didam	De bijdrage van overige partijen is beschikbaar. Bestuurlijke afspraak over provinciale bijdrage	4,2	
Fietsenstallingen bij OV / fietstransferia / stadsrandtransferia	Betreft verbeteren van vervoersketen en verbeteren van bereikbaarheid steden	4,0	1-4
Geluidsmaatregelen provinciale wegen	Aanleg van stil asfalt conform de huidige beleidsuitgangspunten. Investerings met name in relatie tot geluidsoverlast woningen	2,0	2-7
Verkeersmanagement	Project in samenwerking met overige wegbeheerders. Investerings met name in stadsregio Arnhem Nijmegen. Provinciale bijdrage voor 2 jaar, daarna evaluatie ervaringen	1,5	
N314 Baak-Zutphen, traject en bedrijventerrein de Gelderhorst	Trajectaanpak N314. Verbetering ontsluiting bedrijventerrein en oplossen verkeersveiligheid probleem	1,5	1-1,5
Nieuwe werken / Slim werken / Slim reizen	Ondersteunen van het Nieuwe werken als één van de maatregelen mobiliteitsmanagement	0,9	0,5-0,9
Veiligheidsarrangement (-en) spoor	Voortzetting bestaande succesvolle samenwerking betrokken partijen op Valleilijn en op spoorlijn Arnhem-Winterswijk	0,8	0,5-0,8
Totalen	In miljoenen €	20-50	

Een overzicht van herkenbare knelpunten, wensen en projecten die wij in deze coalitieperiode niet zullen oppakken, omdat zij niet voldoen aan eerder genoemde prioritering, treft u aan in bijlage 1. Op deze wijze krijgt u een beeld van de wensen, knelpunten en projecten, waaruit wij een keuze hebben gemaakt.

Werkwijze en afspraken Dynamisch Programmeren

Ons is gebleken dat een financieel sluitende programmering binnen het beleidsveld Mobiliteit in de regel leidt tot onderbesteding. Dit wordt veroorzaakt door een ander verloop van projecten dan vooraf is in te schatten. Ook komt het voor dat wij al projecten ter hand nemen die nog in een pril stadium verkeren. Dit houdt in dat een goede analyse van het probleem en een goede afweging van de nut en noodzaak nog ontbreekt of nog niet te maken is. De indicatie van de kosten is dan ook slechts een grove schatting, zodat de kosten bij latere ramingen aanmerkelijk hoger of lager uitvallen.

In de praktijk levert een wijziging tijdens de voorbereiding en/of uitvoering van een project vrijwel altijd vertraging op en daarmee een lager bestedingstempo van middelen met onderbesteding als gevolg. Ook komt het met enige regelmaat voor dat projecten toch geen doorgang vinden, omdat bij nadere studie / beschouwing van het project de nut en noodzaak te beperkt blijkt te zijn. Daarnaast komt het voor dat een project beperkter kan zijn in zijn uiteindelijke omvang (en kosten). In die laatste situaties kan een ander project tot uitvoer worden gebracht. Echter dat vervangende project zal dan nog moeten worden opgestart, waardoor het nog lange tijd (in de regel: jaren) zal duren voordat dat project tot uitvoering komt (en de middelen besteed worden). Ook dit leidt tot een aanzienlijke onderbesteding.

Om hier een oplossing voor te bereiken willen wij binnen het beleidsveld Mobiliteit als eerste en bij wijze van proef starten met het toestaan van overprogrammering. Dat betekent dat we meer projecten in voorbereiding nemen dan daar waarvoor wij financiële middelen beschikbaar hebben, indien ze allemaal tot realisatie zouden komen. Bij vertraging of uitval van projecten ontstaat dan een ander verloop van de besteding van middelen dan in de huidige praktijk. Indien de keuze van de mate van overprogrammering correct is, is de kans kleiner dat onderbesteding optreedt. Dit betekent dat het programma Mobiliteit een grotere dynamiek zal krijgen en continu zal moeten worden geoptimaliseerd en bijgestuurd.

Binnen het beleidsveld Mobiliteit bestaat er ruime ervaring met deze werkwijze bij de kleinere mobiliteitsprojecten, die worden uitgevoerd met inzet van de structurele budgetten. Voor deze kleine projecten wordt de afgelopen jaren in de dagelijkse praktijk al een overprogrammering van 20-30% aangehouden in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma Werken aan Duurzame Mobiliteit. Door een intensieve aan- en bijsturing op het verloop de projecten én middelen wordt onder- en overbesteding voorkomen. Deze werkwijze die binnen Mobiliteit wordt gehanteerd en het gegeven dat heel veel van de projecten onder de directe aansturing van de provincie zelf vallen, maakt een goede beheersing van de uitgaven mogelijk. Overigens gaan we vanuit het beleidsveld Mobiliteit op een vergelijkbare wijze om met projecten van derden, die wij subsidiëren of anderszins een bijdrage aan leveren.

Op basis van de ervaringen willen wij deze werkwijze uitbreiden naar de grotere mobiliteitsprojecten, die uit eenmalige middelen worden gefinancierd. Hiertoe dient wel een aantal uitgangspunten en afspraken te worden vastgelegd om dat correct te laten werken.

Afspraken Dynamisch Programmeren

Om Dynamisch Programmeren met overprogrammering op een verantwoorde wijze te laten werken in de dagelijkse praktijk is een aantal afspraken noodzakelijk. De meest belangrijke zijn:

- Dat een knelpunt is opgenomen in de lijst betekent nog geen garantie dat het knelpunt wordt opgelost of dat het knelpunt wordt opgelost conform het aanvankelijke voornemen van de oplossing. Nieuwe inzichten zullen leiden tot bijstelling en in sommige gevallen tot beëindiging van een project. Immers na afsluiting van iedere deelfase van het project wordt een besluit genomen over de nut en noodzaak over het vervolg van het project. Dat betekent dat we iedere projectfase willen afsluiten met een Go / NoGo-besluit. Bijvoorbeeld na de verkenning van de problematiek kan blijken dat het probleem beperkt is van omvang en dat de geraamde kosten van mogelijke oplossingen hoog zijn. In dat geval is het logisch om een project niet verder te vervolgen. Dit brengt met zich mee dat we bij ieder project tijdens de voorbereiding helder dienen te communiceren over onze werkwijze en dat op een later moment nog besloten kan worden tot het stopzetten van het project;
- De overprogrammering wordt in eerste instantie beperkt tot 20%, omdat we met het Dynamisch Programmeren van eenmalige middelen nog meer ervaring dienen op te bouwen. Op een later moment kan wellicht een andere inschatting worden gemaakt van dit percentage;
- De volledige € 250 miljoen van het beleidsveld worden bij deze overprogrammering betrokken. Dit betekent dat we niet meer overprogrammeren dan € 50 miljoen en het betekent ook dat alle eerder genoemde projecten / besluiten uit de Begroting 2012 onderdeel uit maken van deze afspraken. Deze projecten verschillen immers qua dynamiek niet van de in deze notitie genoemde projecten;
- Indien een project vertraging oploopt in de komende periode dan is deze vertraging niet direct oorzaak van een dreigende onderbesteding, maar helpt deze vertraging juist een mogelijke overbesteding voorkomen. Dat wil niet zeggen dat vertraging geen reden is om tot actie over te gaan, want het vertragen van een project kan om andere redenen ongewenst zijn;
- Indien een project geen doorgang vindt dan betekent het niet dat er (financiële) ruimte ontstaat voor een nieuwe wens of project. Immers het vrijvallende claim op geld is nodig om uiteindelijk op een besteding van 100% uit te komen;
- Op alle projecten zal strak gestuurd worden om binnen de beschikbare (financiële) ruimte van € 250 miljoen uit te komen. Nieuwe wensen binnen projecten kunnen niet eenvoudig worden gehonoreerd. De keuze dient altijd expliciet gemaakt te worden in het licht van het grotere geheel. Dit om te voorkomen dat de overprogrammering steeds verder zal groeien i.p.v. afnemen. Beter nog: projecten dienen sober en doelmatig te worden uitgevoerd om uiteindelijk op 100% uit te komen. Goed is dus goed genoeg. Vanuit deze filosofie kunnen meer wensen / projecten worden gerealiseerd en per saldo leidt dat tot een beter resultaat voor de Gelderse samenleving;

- Indien een overbesteding gaat dreigen, doordat (bijna) alle projecten met grote voortgang lopen en/of doordat de kosten hoger uitvallen, kan het nodig zijn om één of meer projecten te temporiseren om de bestedingen binnen de 100% te houden;
- Er zal transparantie voor alle betrokken projecten en partijen worden gegeven door twee keer per jaar een rapportage van ons college aan uw Staten te verstrekken bij de voorjaarsnota en bij de begroting. Hierin zullen wij een inhoudelijke en financiële stand van zaken opnemen met alle relevante ontwikkelingen. Waar nodig zullen van uw Staten besluiten worden gevraagd om te komen tot het beste resultaat.

Vervolg

Daar deze notitie aangeeft dat wij koersen op een wijziging in werkwijze met effecten op de begroting en de relatie tussen ons college en uw Staten stellen wij voor om deze notitie met u te bespreken in de commissie Mobiliteit, Innovatie en Economie. Op basis van deze bespreking willen wij de verschillende projecten opnemen in Begroting 2013.

Arnhem, 22 mei 2012 - zaaknr. 2012-008518
Gedeputeerde Staten van Gelderland
ing. J. Markink - plv. Commissaris van de Koningin
drs. P.P.L. van Kalmthout - secretaris

+ + + + +

Bijlage 1: overzicht van wensen die geen vervolg krijgen in deze coalitieperiode

Knelpunt/Project	Toelichting	Totaal	Range
N786 Dieren-Apeldoorn	Leefbaarheidproblemen. Probleemanalyse gereed.	44,5	35-120
N348 Eefde – A1	Geen bereikbaarheidsknelpunt, wel veiligheid. Zie ook Statenvoorstel PS2011-886	30	
Verkeersveiligheid	Uitvoering Statennotitie Verkeersveiligheid (deel infrastructuur)	15	5 - 15
A15 Tiel-A2	Initiatief. Betreft Rijksinfrastructuur. Heeft relatie met programma goederenvervoer. Lobby vanuit bedrijfsleven en regio	10	0 – 10
Rondweg Lochem	Extra middelen n.a.v. optimalisatie project	10	5 - 15
Ontsluiting H2O	Ontsluiting van bedrijventerrein. Totale kosten € 22 miljoen	5,0	1 – 5
Ontsluiting N811 - Witte Kruis	Initiatief. Ontsluiting op Zevenaar-Oost / A12	5,0	1 – 5
Afstemming OV	Relatie met coalitieakkoord. Verbeteren afstemming OV-vormen. Relatie met ontwikkelteam OV	4,0	1 – 4
Spoorzone Tricht	I.v.m. verhoging treinfrequentie Den Bosch-Utrecht wordt van de provincie een bijdrage gevraagd voor een fietstunnel in Tricht	3,5	2 - 5
OV en bedrijventerreinen	Relatie met coalitieakkoord. Vooralsnog geen programmering / middelen. Relatie met ontwikkelteam OV	3,0	1 – 3
Verkeersveiligheid	Uitvoering Statennotitie Verkeersveiligheid (gedrag)	3,0	1 – 3
Diverse OV-experimenten	Relatie met coalitieakkoord. Vooralsnog geen programmering / middelen. Relatie met ontwikkelteam OV	2,0	0,5 – 2
Basismobiliteit	Initiatieven derden Basismobiliteit. Meerjarenplan gereed	2,0	0,5 – 2
Maaswaalweg Bommelerwaard	Gemeentelijk initiatief. Doortrekken van de weg t.b.v. intergemeentelijke verbinding	2,0	1 – 2
Barneveld-Noord	Initiatief. Uitbreiding transferium en P+R	1,5	
Valleilijn	Doortrekking Valleilijn. Verkenning loopt. Extra exploitatie rond € 1,5 miljoen/jaar	0,6	
N18 2e fase	Initiatief regio Achterhoek. Varsseveld – Groenlo na 2020	pm	
Sprinter Apeldoorn-Amersfoort	Initiatieffase. Betreft o.a. extra exploitatiebijdrage	pm	