

## Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: beleidsindicatoren in beleidsprogramma's wegen, verkeer en vervoer

Cie-datum : 16 juni 2005

Cie-nummer: 2005IME55

---

<b>Procedure:</b> in GS (na Cie. Vergadering) op: n.v.t.	inspraak:nee
eerdere behandeling in cie: nee	op:
in PS: nee	op:

---

Behandelend ambtenaar: Jan Miltenburg  
Portefeuillehouder: dhr dr. G. Mik

toestel: 3726

---

### Inleiding

Bij de behandeling van de begroting 2004 is door provinciale staten de wens geuit de bij de beleidsprogramma's opgenomen beleidsindicatoren nader te concretiseren. In dat verband heeft uw commissie in april 2004 gesproken over de indicatoren voor het programma exploitatie openbaar vervoer.

In een brief van 24 februari 2005 aan provinciale staten heeft de statengriffie aangekondigd dat in het tweede kwartaal 2005 er een vervolg komt op de bijeenkomst van april 2004.

In overleg met de voorzitter van de Cie IME, de betrokken gedeputeerde en de directeur van de dienst WVV wordt voorgesteld om in de vergadering van uw commissie van 16 juni 2005 te discussiëren over de beleidsindicatoren zoals die zijn opgenomen in de op 14 december 2004 door gedeputeerde staten vastgestelde SMPU beleidsmonitor (is ter kennisneming in uw vergadering van 20 januari 2005 gebracht). In die beleidsmonitor is aangegeven welke beleidsindicatoren in principe in de beleidprogramma's wegen, verkeer en vervoer worden opgenomen.

Een overzicht met die indicatoren en de beleidsdoelen per programma is bijgevoegd.

Wij willen aan de bespreking van de beleidsindicatoren een nieuwe indeling van de programma's en productgroepen WVV koppelen. In december 2003 is het SMPU vastgesteld. De beleidsmonitor is vervolgens gebaseerd op de beleidsdoelen van dat SMPU. Een indeling van programma's en productgroepen die eveneens gebaseerd is op die beleidsdoelen ligt in de rede en maakt het tot een samenhangend geheel gericht op het sturen van het beleid op hoofdlijnen. De nieuwe indeling is bijgevoegd ter ondersteuning van de discussie over de beleidsindicatoren. Die indeling wordt gehanteerd ingaande de begroting 2006.

---

Vervolg inleiding op pagina 2: nee

### Wordt geagendeerd:

X om advies over de volgende vraag:

Vindt de commissie de elf beleidsindicatoren voor de drie beleidsprogramma's van wegen, verkeer en vervoer een afgewogen set van indicatoren die voldoende is voor het sturen van het beleid op hoofdlijnen en die goed aansluit bij de nieuwe indeling van de programma's en productgroepen?

---

**Beoogd effect**

Een afgewogen set van indicatoren die voldoende is voor het sturen van het beleid op hoofdlijnen en die goed aansluit bij de nieuwe indeling van de programma's en productgroepen.

**Bijlagen**

1. Overzicht met beleidsdoelen en beleidsindicatoren per programma.
  2. De complete tabel met indicatoren uit de SMPU beleidsmonitor, vastgesteld door GS op 14 december 2004.
  3. Nieuwe indeling van programma's en productgroepen wegen, verkeer en vervoer ingaande begroting 2006
-

## Bijlage 1 overzicht met beleidsdoelen en beleidsindicatoren per programma

Beleidsprogramma's	Beleidsdoel (voorlopige tekst, definitieve volgt in begroting 2006)	Beleidsindicatoren t.b.v. programmabegroting
4.1 Doelmatig verkeer- en vervoersysteem	<p>Het realiseren van een doelmatig verkeer- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.</p> <p>De auto-, openbaarvervoer- en fietsnetwerken in de provincie Utrecht moeten functioneren als één doelmatig verkeer- en vervoersysteem, 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.</p>	% kruispunten waar geen dubbele stops in de spitsperiodes voorkomen
		% trajecten met gemiddelde trajectsnelheid groter dan 40 km/h in de spitsperiodes
		Verhouding autogebruik en OV gebruik
		% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over lijngebonden OV
		% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over een CVV-systeem
		% bussen dat < 4 minuten afwijking heeft op de haltes volgens dienstregeling
		Gemiddelde waardering van de reiziger t.a.v. de sociale veiligheid (subjectief)
		Aantal incidenten t.a.v. sociale veiligheid
4.2 Verkeersveiligheid	<p>Het verbeteren van de veiligheid van het verkeer- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden. Concreet is dit vertaald als:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reductie van het aantal verkeersdoden met 25% en het aantal ziekenhuisgewonden met 10% in de periode 1998 – 2010.</li> <li>2. Verkeersdeelnemers hebben benodigde kennis, vaardigheden en houding voor een veilige verkeersdeelname.</li> </ol>	Gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer provinciale weg
		Aantal wegvakken en/of kruisingen dat >2,5 maal het gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer heeft
4.3 Kwaliteit leefomgeving	Het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving tot een niveau waarbij sprake is van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving en een vitale natuur, waarbij geen vitale hulpbronnen worden uitgeput.	Aantal woningen met meer dan 65 dB(A) geluidbelasting

**Bijlage 2 De complete tabel met indicatoren uit de SMPU beleidsmonitor, vastgesteld door GS op 14 december 2004.**

Indicator	meetmethode	Doel 2015	Uitgangssituatie	Gebruik in de begroting	Update frequentie	Kosten t/m 2015
<b>DOELMATIG VERKEER- EN VERVOERSYSTEEM</b>						
<b>Optimale benutting capaciteit autowegen</b>						
1	% kruispunten waar geen dubbele stops in de spitsperiodes voorkomen	Steekproef: 28 kruisingen met VRI's op 4 representatieve dagen	100%	2004	Ja Progr 41	jaarlijks 720 uur VIW
<b>Optimale doorstroming autowegen</b>						
2	% trajecten met gemiddelde trajectsnelheid groter dan 40 km/h in de spitsperiodes	Steekproef: 10 trajecten	100%	2000-2002	Ja Progr 41	Twee jaarlijks 500.000 euro, 200 uur VPO
<b>Behoud marktaandeel OV bij stijgende automobieliteit</b>						
3	Verhouding autogebruik en OV gebruik (modal split)	Steekproef: landelijke enquête (OVG/MON)	Situatie 2002	2002	Ja Progr 41	jaarlijks 60 uur VPO
<b>Behoud sociale functie OV</b>						
4	% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over lijngebonden OV	Integraal, obv kernen in provinciale concessiegebieden	Situatie 2004	2004	Ja Progr 41	jaarlijks 60 uur VBV
5	% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over een CVV-systeem	Integraal, obv kernen in provinciale concessiegebieden	Situatie 2004	2004	Ja Progr 41	jaarlijks 60 uur VBV
<b>Verbetering kwaliteit OV</b>						
6	% buslijnen dat voldoet aan het basiskwaliteitsniveau van de frequentie per lijnsoort zoals benoemd in het SMPU	Integraal voor alle provinciale concessies, obv dienstregeling	100%	2004	nee	jaarlijks 96 uur VBV
7	% buslijnen dat voldoet aan het basiskwaliteitsniveau van de trajectsnelheden per lijnsoort zoals benoemd in het SMPU	Integraal voor alle provinciale concessies, obv dienstregeling	100%	2004	nee	jaarlijks 96 uur VBV
8	% bussen dat < 4 minuten afwijking heeft op de haltes volgens dienstregeling	Steekproef onder de provinciale concessies	90%	2004	Ja Progr 41	jaarlijks PM euro 200 uur VBV
9	Gemiddelde waardering van de reiziger t.a.v. de sociale veiligheid (subjectief)	Landelijke steekproef obv. enquêtes	≥ 7,5	2003	Ja Progr 41	jaarlijks 60 uur VBV
10	Aantal incidenten t.a.v. sociale veiligheid	Integraal: door houders van provinciale concessies	10% afname	2004	Ja Progr 41	jaarlijks 60 uur VBV
<b>Toename gebruik fiets</b>						
11	Aantal fietskilometers	Steekproef: landelijke enquête (OVG/MON)	1,2 mld	2002	nee	jaarlijks 60 uur VPO
<b>Verbeteren verkeersveiligheid</b>						
12	Prognose van het aantal verkeersdoden in 2010 obv historische reeks vanaf 1998	Integraal over totale provincie, methode lineaire extrapolatie	25% afname in 2010 tov 1998	1998	nee	jaarlijks 60 uur VPO
13	Prognose van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 obv historische reeks vanaf 1998	Integraal over totale provincie, methode lineaire extrapolatie	10% afname in 2010	1998	Nee	jaarlijks 60 uur VPO
14	Gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer provinciale weg	Integraal over provinciale wegen en kruisingen, methode: kruisingen worden vergeleken met een weglengte-equivalent	10% afname in 2010	1998	Ja Progr 42	Jaarlijks 60 uur VPO
15	Aantal wegvakken en/of kruisingen dat >2,5 maal het gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer heeft	Integraal over provinciale wegen en kruisingen, methode: kruisingen worden vergeleken met een weglengte-equivalent	Geen	1998	Ja Progr 42	jaarlijks 60 uur VPO

**KWALITEIT  
LEEFOMGEVING**

**Verbeteren sociale  
leefkwaliteit**

16	% knelpunten met goede oversteekbaarheid (beleidsuitwerking nodig)	Steekproef: de 16 knelpunten uit het SMPU op 2 representatieve dagen	100%	2005	nee	jaarlijks	200 uur VPO
17	Aantal gemelde incidenten op fietsverbindingen	Integraal voor provinciale wegen, obv rapportage politie	geen incidenten in 2010	2004	nee	jaarlijks	60 uur VPO

**Reductie geluidhinder**

18	Aantal woningen met meer dan 65 dB(A) geluidbelasting	Integraal voor alle provinciale wegen, obv berekening	≤ 500 woningen in 2010	2000	Ja Progr 43	Twee jaarlijks	150.000 euro, 100 uren VPO
19	% inwoners dat ernstige geluidhinder ondervindt van wegverkeer	Steekproef, obv enquête	Halvering % in 2010	2001	nee	Vier jaarlijks	Milieu monitor WEM

**Reductie lucht- en  
geurhinder**

20	Aantal woningen waarbij de luchtkwaliteitsgrenswaarden overschreden worden	Integraal obv modelberekeningen voor omgeving provinciale wegen	Geen in 2010	2004	nee	Jaarlijks	Milieu monitor WEM
21	% inwoners dat ernstige geurhinder ondervindt van wegverkeer	Steekproef, obv enquête	Geen in 2010	2001	nee	Vier jaarlijks	Milieu monitor WEM

**Reductie hinder  
wegverlichting**

22	% van de wegverlichting in de EHS dat voldoet aan de CROW richtlijn	Integraal voor provinciale wegen in natuurgebieden	100% in 2010	2004	nee	jaarlijks	60 uur VIW
----	---	--	--------------	------	-----	-----------	------------

**Reductie CO2 uitstoot**

23	CO2 uitstoot door wegverkeer	Integraal voor alle wegen in de provincie	0,22 Mton minder in 2010	1997	nee	Twee jaarlijks	Milieu monitor WEM
----	------------------------------	---	--------------------------	------	-----	----------------	--------------------

Opmerkingen:

1. De monitor bestaat uit 23 indicatoren die signalen geven over de ontwikkelingen tav beleidsdoelen.
2. Van deze 23 indicatoren zijn er 11 opgenomen in de begroting. Van de begrotingsindicatoren hebben er 6 specifiek betrekking op OV en de provinciale concessieverlening. In de begroting van 2005 zijn bovengenoemde indicatoren al opgenomen. Hierbij is slechts voor een klein deel concrete invulling gegeven met cijfermateriaal.

### Bijlage 3 Nieuwe indeling programma's en productgroepen wegen, verkeer en vervoer

Ter illustratie zijn in dit overzicht per productgroep producten toegevoegd.

Programma (PS)	Productgroep (GS)	Product (dienst)
4.1 Doelmatig verkeer- en vervoersysteem	4.1.1 Auto / Fiets (betreft dezelfde infrastructuur en infrastructurele maatregelen; onder Product is wel een nadere uitsplitsing gemaakt naar fysieke projecten auto en fiets)  (ook goederenvervoer en dynamisch vervoermanagement vallen onder 4.1.1)	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Ontwikkeling en uitwerking beleid: beleidsnota's en projectvoorstellen (incl. verzamelen en verwerken verkeersinformatie)
		Projecten auto
		Projecten fiets
		Projecten beheer en onderhoud
		Inspectie en onderhoudsmaatregelen (betreft Het reguliere onderhoud)
	4.1.2 Openbaar vervoer	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Ontwikkeling en uitwerking beleid: beleidsnota's en projectvoorstellen
		Projecten OV (w.o. concessieverlening, RSS, corridors)
		Concessiebeheer
4.1.3 Vaartuig	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning	
	Beheer waterwegen	
	Bruggen	
4.2 Verkeersveiligheid	4.2.1 Verkeersveilige infrastructuur	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Ontwikkeling en uitwerking beleid: beleidsnota's en projectvoorstellen
		Projecten verkeersveiligheid (infrastructurele projecten met als hoofddoel verkeersveiligheid)
		Handhaving (Scheepvaart)Wegenverordening
	4.2.2 Gedragsbeïnvloeding	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Ontwikkeling en uitwerking beleid: beleidsnota's en projectvoorstellen
		Projecten (gericht op educatie, voorlichting / informatie)
		Informatiepunt gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid
	4.2.3 Handhaving verkeersregels	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Handhavingprogramma (beleidsuitwerking)
Projecten handhaven verkeersregels (flitspalen, ISA, bestuurlijke boetes)		
4.3 Kwaliteit leefomgeving	4.3.1 Vermindering verkeershinder (geluid, lucht, oversteekbaarheid, externe veiligheid zoals routenet gevaarlijke stoffen)	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Ontwikkeling en uitwerking beleid: beleidsnota's en projectvoorstellen
		Projecten en verkeershinder beperkende maatregelen
	4.3.2 Natuurvriendelijke verkeersmaatregelen (barrières bodem en water, licht, energie)	Beleidsadvisering en bestuursondersteuning
		Ontwikkeling en uitwerking beleid: beleidsnota's en projectvoorstellen
		Projecten en uitvoeringsmaatregelen (zoals ecoducten, parkeervoorzieningen Heuvelrug)

#### PM:

#### Hoofddoelen Strategisch Mobiliteitsplan provincie Utrecht 2004-2015:

- 1.Het realiseren van een doelmatig verkeer- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.
- 2.Het verbeteren van de veiligheid van het verkeer- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.
- 3.Het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.