MEMORANDUM

PROVINCIE :: UTRECHT

2015MME32

DATUM	4-2-2015
AAN	Commissie MME
VAN	Gedeputeerde Van Lunteren
DOORKIESNUMMER	06-21124578
ONDERWERP	Beantwoording vragen naar aanleiding van commissie MME, d.d. 19/01/2015

Geachte leden van de commissie MME,

Op 19 januari 2015 vond uw vergadering plaats. Door een aansluitende bijeenkomst was er helaas geen tijd meer om de ter bespreking opgevoerde statenbrieven te behandelen. Verschillende fracties hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid de vragen schriftelijk te stellen. Hieronder treft u de beantwoording aan.

Met vriendelijke groet,

Remco van Lunteren
Gedeputeerde Mobiliteit, Economie en Financien

9. Statenbrief ontwerp Programma van Eisen concessie busvervoer

Mevrouw M. Hoek, 50PLUS
Aangezien in Noord Stichtse Vecht waar de kernen, Vreeland, en Nigtevecht uiteindelijk structureel zonder openbaar komen te zitten is er misschien een mogelijkheid om het vanuit Noord-Holland te realiseren. Nigtevecht is zo, wie, zo gericht op Weesp ook vanwege de aansluiting op NS en alle andere voorzieningen van begraven tot bibliotheek etc. Ook Vreeland is gericht op Noord-Holland zowel Hilversum en Weesp.
De Lijn 122 is de aller dunste verbinding, 9 personen, het is voor de leefbaarheid van voornoemde kernen noodzakelijk om deze 'dunne' lijn te behouden.
Mijn vraag is dus: Graag overleg met Provincie Noord-Holland en Connexxion of zij bereidt zijn om vanuit Noord-Holland deze, zo noodzakelijke, voorziening willen verzorgen.

Op dit moment is het resultaat van de aanbesteding niet bekend. Pas na gunning is duidelijk welk buslijnennet er vanaf december 2016 gaat rijden. Dan is ook bekend of Vreeland en Nigtevecht een busverbinding krijgen. De concessiehouder kan bijvoorbeeld een buurtbus aanbieden. En anders heeft de gemeente Stichtse Vecht nog de mogelijkheid om een buurtbus op te starten.
Een overleg met Noord-Holland/Connexxion over deze specifieke busverbinding is derhalve pas aan de orde als de uitkomst van de aanbesteding bekend is.

10. Bestedingsplan BDU

De heer I. Thonon, D66
Er staat dat de reservering OV die over is aan het einde van de concessieperiode gebruikt gaat worden voor het betalen van het Mobiliteitsplan. Maar, welk onderdeel is dat dan van het Mobiliteitsplan: ook OV, of wegen, fietspaden en dergelijke?

De bijdrage aan het ROV gaat met een derde naar beneden vanaf 2016, terwijl het college bij de N411 zegt dat gedrag 90% van de ongelukken veroorzaakt. Waarom dan die verlaging?

De bijdrage van het ROV is de afgelopen jaren met € 500.000,- per jaar gelijk gebleven en ook voor de komende vier jaar blijft dit zo. In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is € 2.000.000,- beschikbaar gesteld voor verkeerseducatie en verkeersvoorlichting ('oude' ROV-budget'). Daarnaast is in 2013 het restant van het

egalisatiefonds, in totaal € 220.000,-, teruggestort in de BDU. In 2013 is van het totale budget van € 720.000 (€ 500.000 en € 220.000) een bedrag van € 264.000 nog niet besteed. Dit bedrag is toegevoegd aan het budget 2015. Hierdoor is er in 2015 meer te besteden, respectievelijk € 764.000,-.

De heer A. Meijer, SP
Wij lezen: Het budget voor Beter Benutten is verhoogd met de indexering van de Rijksbijdrage voor dit programma en vanaf 2014 zijn de begrote uitgaven geactualiseerd. Ook de verwachte Rijksbijdrage voor Beter Benutten in 2015 is bijgesteld.
Bovengenoemde aanpassingen hebben geleid tot een kleine bijstelling van de Reserve mobiliteitsplan, waarmee de vrije bestedingsruimte vanaf 2015 gelijk aan nul is.

Vraag: wat zijn exact de gevolgen van het feit dat "de vrije bestedingsruimte vanaf 2015 gelijk aan nul" is? Welke bestemmingen kunnen dan niet meer worden aangepast anders dan tot dusver?

Dat de vrije bestedingsruimte gelijk aan "nul" is betekent dat alle rijksbijdragen tot en met 2015 een bestemming hebben gekregen. Er zijn geen middelen "over" waarvan nog niet is bepaald waar ze aan besteed worden. Het gevolg is dat er buiten het Mobiliteitsplan geen BDU middelen zijn voor mobiliteit.

11. Samenwerkingsagenda provincies/IPO en EZ aanpak MKB innovatieondersteuning

De heer G. Smakman, D66
Als D66 fractie ondersteunen we de intentie om te komen tot stroomlijning van instrumentarium en middelen op het gebied van innovatie-ondersteuning. Ook ondersteunen wij de keus om meer provinciegrensoverschrijdende mogelijkheden te scheppen. We achten dit essentieel bij het slagvaardig kunnen opereren in consortia, met partijen die in verschillende provincies zijn gevestigd.

Tegelijk valt op dat in het document al weer drie nieuwe instrumenten van de zijde van EZ worden aangekondigd:
- vroege fase stimulering
- MKB-financieringsfaciliteit voor noordvleugel bij ontbreken van rijksondersteunende ROM's
- MKB innovatiefonds Noordvleugel voor financiering

We constateren dat er kennelijk steeds weer opnieuw de behoefte bestaat om instrumentarium te verbeteren, aan te vullen e.d.

Vraag 1: Hoe kijkt het college aan tegen het voorstel tot stroomlijning. Wat betekent dit voorstel voor de bestaande provinciale stimuleringsinstrumenten.

De decentralisering van het economisch beleid heeft als voordeel dat specifieke instrumenten ter ondersteuning van de economie kunnen worden ingezet en dat daarbij rekening gehouden kan worden met de specifieke speerpunten en kwaliteiten binnen een regio. De stroomlijning die nu wordt voorgesteld heeft betrekking op het slimmer organiseren van bestaande instrumenten en het vergroten van de slagkracht door het samenvoegen van beschikbare middelen zonder dat dit ten koste gaat van de regio specifieke focus. Dit is ook een randvoorwaarde in de onderhandeling met het Rijk.
Er worden overigens niet drie extra instrumenten opgezet. De financieringsfaciliteit MKB voor de Noordvleugel is hetzelfde instrument als het MKB innovatiefonds en het vroege fase financieringsfonds is een al bestaand Rijksinstrument. Door dit bestaande instrumentarium te matchen met provinciale instrumenten wordt voor MKB duidelijker waar ondersteuningsmogelijkheden zijn

Vraag 2: Wat gaat de provincie er aan doen om de noodzakelijke voorlichting en transparantie te bereiken voor de ondernemers, waardoor de middelen zo effectief kunnen worden ingezet en de afhankelijkheid van subsidieadviseurs minder groot wordt?

Regelingen worden gepubliceerd via de staatcourant, de provinciale website en de site van de economicboardutrecht. In bijeenkomsten worden regelingen toegelicht en worden (markt)partijen uitgedaagd om met passende voorstellen te komen. Zoals bij de vorige vraag is aangegeven is de bedoeling dat door stroomlijning het aantal regelingen en loketten vermindert waardoor het voor ondernemers sowieso overzichtelijker moet worden.

Vraag 3: Door de provincies zijn nu nog geen EFRO middelen toegezegd, omdat men eerst de mogelijkheden voor samenwerking wil verkennen. Wat wordt bedoeld, zijn er bedenkingen tegen de afspraken met EZ? Zo ja waar komen deze bedenkingen vandaan?

De contouren voor de samenwerkingsagenda waren nog niet heel scherp. Inmiddels is beter in beeld op welke wijze het Rijk middelen beschikbaar wil stellen. Wij hebben gedurende dit proces aangegeven met het Rijk in

gesprek te willen over inzet van middelen voor de samenwerkingsagenda. Inzet, hoogte en bron van de in te zetten middelen is pas recent besproken nadat duidelijk was onder welke voorwaarden het Rijk cofinanciering wil inzetten.

De heer A. Meijer, SP
In het rijtje "inhoud samenwerkingsagenda" lezen wij niets over maakindustrie en werkgelegenheid voor lager opgeleiden en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt, terwijl er toch diverse uitspraken van de Staten zijn die aangeven dat zij deze belangen nadrukkelijk meegenomen willen zien in de beleidsvorming. Waarom lezen wij hier niets over en op welke wijze worden deze belangen in de samenwerkingsagenda behartigd?

De samenwerkingsagenda is geen beleidsvormend document. De samenwerkingsagenda is slechts bedoeld om de dienstverlening vanuit Rijk en provincies aan het innovatieve MKB te verbeteren o.a. door bestaand financieel instrumentarium beter op elkaar af te stemmen. De samenwerkingsagenda is grotendeels gebaseerd op Rijksinzet voor MKB binnen het topsectorenbeleid.

12. Tarieven 2015 concessie OV

De heer A. Meijer, SP
Vanuit de eigen financiële problematiek hanteerde BRU hogere tarieven dan de provincie. De stelling is: "De Provincie Utrecht past de tarieven aan aan die van BRU en laat de provinciale reiziger zo extra betalen als gevolg van de financiële problemen bij BRU." Klopt deze stelling naar het oordeel van het college en - zo niet - exact waarom klopt de stelling dan niet?

Deze stelling klopt niet. Met de Nota van Uitgangspunten behorende bij de verlening van de concessie provincie Utrecht 2016-2023 hebben Provinciale Staten het Utrechts Tarievenhuis vastgesteld. Een belangrijk uitgangspunt hiervan is dat er in de hele provincie Utrecht nog maar één tariefassortiment is waardoor het voor de reiziger overzichtelijker wordt. Provinciale Staten hebben vastgelegd dat er in het tariefassortiment gedifferentieerd wordt in spits- en daltarieven. Het kilometertarief in de concessie provincie Utrecht zal worden verhoogd naar een gelijk niveau met de Concessie Tram en Bus Regio Utrecht (de door het voormalige BRU uitgegeven concessie) om zo producten te kunnen financieren die reizen tijdens de daluren goedkoper maken. Per saldo blijven de reizigersopbrengsten hiermee op gelijk niveau.

13. Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018

De heer H. Graaff, CDA
Onze fractie wil het college graag bedanken voor de aandacht die met deze beide stukken is besteed aan het onderwerp verkeersveiligheid. Tijdens de begroting behandeling hebben we aandacht gevraagd voor de aanpak van de verkeersveiligheidsknelpunten in onze provincie. Aanleiding hiervoor zijn de recente ANWB onderzoeken en de ongevallencijfers. In de begroting 2015 werd opnieuw duidelijk dat het aantal verkeersslachtoffers op de provinciale wegen, ondanks de inspanningen die hiervoor de afgelopen jaren zijn gedaan, helaas nog steeds fors hoger ligt dan de doelstellingen.
Wij denken dat de toegezonden stukken een goede inhoudelijke basis bieden om een verdere verbetering van de veiligheid te bereiken en willen graag onze waardering uitspreken voor de kwaliteit van deze stukken. Wel hebben wij enkele vragen over de precieze doorwerking hiervan naar concrete maatregelen. In de begroting is te lezen dat zowel het aantal ernstige ongevallen als het aantal locaties met veel ongevallen nog steeds fors hoger ligt dan de streefwaarde. Onze fractie vindt het van belang dat de provincie blijft inzetten op het verder terugdringen hiervan. Daarom hebben wij de volgende vragen:

1. In hoeverre dragen deze uitgangspunten daadwerkelijk bij aan het terugdringen van het aantal ongevallen? Is het college voornemens om de aandacht en investeringen ten aanzien van verkeersveiligheid te vergroten?

De uitgangspunten en daarbij horende maatregelen hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid en dragen daardoor bij aan het terugdringen van het aantal ongevallen. Zo zorgt de aanleg van een rotonde i.p.v. een voorrangskruispunt (zonder verkeersregelinstallatie) ervoor dat er een afname is van 70% van het aantal verkeersongevallen. Het creëren van een obstakelvrije zone (4 m naast de verharding van de weg) levert een afname van 25% op van het aantal verkeersongevallen (beide gebaseerd op landelijke monitorcijfers). Het door u recent vastgestelde Mobiliteitsplan (juli 2014) is leidend voor verkeersveiligheidsbeleid.

2. Wordt op basis van deze uitgangspunten een doorvertaling gemaakt naar concrete maatregelen? Zo ja, op welke termijn kan het college de Staten hierover informeren?

Bij elke trajectstudie worden alle verkeersongevallen gegevens verzameld om te beoordelen of er verkeersveiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen. Dit jaar zijn er acht trajectstudies gestart. Daarnaast zetten we in op verkeerseducatie en verkeersvoorlichting en willen we door het ondersteunen van innovatieve technologieën zoals de verkeersexamen- app bijdragen aan het gewenste gedrag in het verkeer. Jaarlijks zal verantwoording afgelegd worden aan Provinciale Staten middels een voortgangsrapportage over wat de trajectaanpak (t.a.v. verkeersveiligheid) in de achterliggende periode heeft opgeleverd. Daarnaast zal er door het college jaarlijks verantwoording worden afgelegd aan de Staten over de besteding van de financiële middelen.

3. Is het gebruik van kosten baten analyses zinvol bij verkeersveiligheidsmaatregelen? In hoeverre zijn deze methoden voldoende ontwikkeld om hierop besluiten te kunnen nemen?

Kosten-batenanalyse is een nuttig instrument ter ondersteuning van de besluitvorming over investeringen in verkeersveiligheid. Het plaatst informatie over kosten, effecten en baten van (pakketten van) verkeersveiligheidsmaatregelen in een rationeel kader, en geeft inzicht in het maatschappelijk rendement van investeringen in verkeersveiligheid (SWOV-Factsheet, Kosten-batenanalyse van verkeersveiligheidsmaatregelen van december 2011).

De heer I. Thonon, D66
Vraag: twee van de programma's stoppen om verschillende redenen. Behouden we dat geld voor wél succesvolle programma's of is dit een bezuiniging?

Er is geen sprake van een bezuiniging. Geld dat we besparen door het afbouwen van het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL) en het educatieprogramma Voortgezet Veilig (VV) blijven we inzetten voor verkeerseducatie en verkeersvoorlichting.

14. Verkeersveiligheid in de trajectaanpak

De heer I. Thonon, D66
Vraag: er staat: "Indien zich een acuut verkeersveiligheidsprobleem voordoet wordt besloten tot maatwerk. Dit geeft de mogelijkheid om meteen een maatregel uit te voeren en niet te wachten tot het traject in de trajectbenadering gepland is." Waarom kan dan niet de verlichting langs de N402 meteen worden aangelegd, aangezien fietsers op dat fietspad ijs en bladeren niet kunnen zien?

Conform het Mobiliteitsplan streven wij ernaar om maatregelen zoveel mogelijk te combineren met onderhoudswerkzaamheden om daarmee de hinder voor de weggebruiker te beperken. Een ander uitgangspunt van deze zogenaamde trajectaanpak is dat er een integrale afweging wordt gemaakt tussen de diverse beleidsmatige streefwaarden. Naast het streven naar een goede verlichting streven wij namelijk ook naar bijvoorbeeld versterking van cultuurhistorische waarden waarvan sprake is op deze route langs de Vecht. Dit kan betekenen dat afgezien wordt van verlichting of dat gekozen wordt voor een specifieke vorm van verlichting die goed past bij het benadrukken van de cultuurhistorische waarden. Tevens kan langs dit wegvak de verlichting (i.v.m. de geringe breedte van de weg) niet geplaatst worden zonder de weg af te zetten. Dus is het effectief om het aanbrengen van verlichting te combineren met andere werkzaamheden.

Volgens antwoorden van een ambtenaar aan de Fietsersbond duurt het nog twee jaar voordat het fietspad aan de beurt is voor groot onderhoud en plaatsen van verlichting, volgens antwoorden van de ambtenaar die onze schriftelijke vragen beantwoordde duurt het nog vier jaar (over twee jaar besluit, en dan nog twee jaar voor procedures rondom het Inpassingsplan). Welk antwoord klopt?

Conform de huidige trajectplanning staat uitvoering van onderhoud op dit deel van de N402-Rijksstraatweg gepland in 2017.

Tweede vraag: wat is de ratio achter het kappen van de bomen op de N224, terwijl er geen verbod is op het instellen van een zone voor 60 km/u? Wij verwachten dat mensen dan juist sneller gaan rijden zonder bomen, en dat het wegbeeld met bomen langs de weg past bij een 60 km/u-zone. De oorspronkelijke gedachte in 1997 bij Duurzaam Veilig was immers: kijk naar de omgeving en pas daar de categorie van de weg, en daarmee de snelheid op aan, en niet andersom. Het college lijkt dat nu om te draaien: mensen moeten 80 km/u rijden, dus we passen de omgeving aan...

De N224 is een belangrijke ontsluitende weg tussen woon/werkgebieden en het landelijk wegennet en als gevolg daarvan is het een gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. Een gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen (autosnelwegen) en erftoegangswegen (wegen met gecombineerd gebruik en inritten).

Conform de landelijke CROW-richtlijnen is de snelheid op gebiedsontsluitingswegen standaard 80 km/uur en horen daar veilige obstakelvrije bermen bij met een breedte van 4,00m naast de verharding. Die 80/km is ook nodig om te voorkomen dat doorgaand verkeer onnodig lang op erftoegangswegen blijft rijden (wegen met gemengd verkeer; voetgangers, fietsers, langzaam verkeer, enz. en in/uitritten.

De heer A. Meijer, SP
Zowel mondeling als schriftelijk heeft de SP de uiteenlopende invalshoeken van de ANWB (EuroRAP) en de provincie aan de orde gesteld. De gedeputeerde heeft gezegd dat de ANWB de situaties uitsluitend vanuit het gezichtspunt van de automobilist benadert en dat de provincie vanuit een breder perspectief naar de verkeersveiligheid kijkt. Wat doet de Provincie Utrecht zelf (dus niet alleen in IPO-verband) om deze verschillen te overbruggen en zo onnodige begripsverwarring te voorkomen?

De methodiek van de ANWB is voor ons zinvol. De EuroRAP-uitkomsten geven ons extra handvatten en adviezen voor ons verkeersveiligheidsbeleid. De methodiek wordt gebruikt als afwegingsinstrument voor verkeersveiligheid binnen de trajectaanpak. We zien EuroRAP dan ook als een aanvulling op de al door ons aanwezige afwegingsinstrumenten die we inzetten om te komen tot de juiste afweging op het gebied van verkeersveiligheid.

15. Internationale acquisitieresultaten 2014

De heer A. Meijer, SP
De vraag is en blijft: tot welke gevolgen voor de arbeidsmarkt heeft deze acquisitie geleid? Hoeveel lager opgeleiden en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt zijn er op basis van dit acquisitiebeleid aan een baan gekomen? De simpele opmerking: "een baan is een baan" is niet toereikend. Ook dat moeilijk dit soort vragen aan de betreffende bedrijven kunnen worden gesteld overtuigt niet. Graag boter bij de vis. Harde cijfers dus!

Zoals in de rapportage acquisitieresultaten 2014 is gemeld, heeft Invest Utrecht 12 nieuwe buitenlandse bedrijven naar de provincie Utrecht gehaald en 2 bedrijven ondersteund bij hun uitbreiding. Dit levert 339 nieuwe arbeidsplaatsen op. Van 3 bedrijven weten we dat zij ook functies hebben die geschikt zijn voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Wij beschikken echter niet over harde cijfers van het aantal lager opgeleiden en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt dat op basis van ons acquisitiebeleid aan een baan is gekomen.

De door PS vastgestelde focus in internationale acquisitie is op kennisintensieve bedrijven, dit in aansluiting op de Utrechtse sterkten als een hoogopgeleide bevolking en de aanwezigheid van hoogwaardige kennis. Hieruit volgend zijn de meeste gecreëerde directe arbeidsplaatsen op het niveau van MBO, HBO of hoger. De creatie van banen bij kennisintensieve bedrijven leidt indirect wel tot banen voor lager opgeleiden (onderhoud, schoonmaak distributie e.d.).