



Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Voortgang Bereikbaarheidsprogramma	TELEFOONNUMMER	06-34175187
DATUM	27-06-2023	E-MAILADRES	Jan- willem.grotenhuis@provincie- utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-390784346-192	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Jan-Willem Grotenhuis	TEAM	ET1
		PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
BIJLAGE	Concept Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (7 juni 2023)		

Geachte dames en heren,

Essentie/ samenvatting:

Voor u ligt een eerste concept van het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (zie bijlage 1). Het Bereikbaarheidsprogramma (vanaf hier: BBP) bevat de uitwerking van het bereikbaarheidsbeleid voor de komende jaren, inclusief de kaders voor de begroting en personele inzet. Het concept BBP geeft inzicht in de complete en integrale bereikbaarheidsopgave en bevat een aanpak voor de komende jaren, nog zonder politieke en financiële keuzes. De koers van het nieuwe college moet hierin nog worden verwerkt. Omdat de onderhandelingen over een nieuw coalitieakkoord nog lopen, verwachten we na de zomer het concept BBP verder te kunnen toespitsen op de keuzes van het nieuwe college. Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van het BBP en de globale planning van het vervolg. Deze brief geeft bovendien inzicht in een aantal scenario's, waarover een keuze moet worden gemaakt in het nieuwe BBP.

Inleiding: positie en status concept BBP

Het BBP is een programma van de provinciale Omgevingsvisie en bevat de beleidsuitwerking van het provinciale mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid. Lange termijn ambities uit de Omgevingsvisie vertaalt het BBP naar concrete mobiliteits- en bereikbaarheidsdoelen voor de kortere termijn (van 2024-2029). Doelen voor onder andere verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid, verdeeld over mobiliteitsthema's als openbaar vervoer, (vaar)wegen en fiets. Daarnaast bevat het BBP de koers voor de komende zes jaar en biedt het inzichten in de organisatie en aanpak en in de verdeling van de financiën op hoofdlijnen. Het BBP vormt ook de opmaat naar Uitvoeringsprogramma's met concrete acties, activiteiten en projecten.

Mobiliteit is geen doel op zich. Bereikbaarheid en mobiliteit volgen op ruimtelijke keuzes, zoals waar gaan we wonen, werken en recreëren. Ook de verandering van het klimaat, de energietransitie en de zorg voor een gezonde leefomgeving bepalen de bereikbaarheidsopgave.

Dit concept BBP is een eerste resultaat van het proces de afgelopen maanden. Het is een tussenproduct waarin een mogelijke opbouw en structuur van het BBP is weergegeven, maar nog zonder politieke en financiële keuzes. In dit concept moeten diverse thema's nog verder worden uitgebreid, aangescherpt en geconcretiseerd. Bovendien moet de koers van het nieuwe college nog richting geven aan het BBP, zodat de afspraken in het nieuwe coalitieakkoord een plaats krijgen in het bereikbaarheidsbeleid.

Het concept BBP geeft een overzicht van alle huidige beleidsambities voor bereikbaarheid in één document. Dit is nog niet eerder samengebracht in één document. Daarom is het concept BBP ook belangrijk voor de onderhandelaars van het nieuwe collegeakkoord en zijn zij zeer recent ook geïnformeerd over het concept BBP.

Proces

Om te komen tot een breed gedragen BBP, zetten we nadrukkelijk in op (regio)participatie. De bereikbaarheidsopgaven zijn complex. Niet alleen inhoudelijk, maar ook gezien de vele betrokken partijen en uiteenlopende belangen. Het participatieproces richt zich op het ophalen en integreren van gerichte informatie vanuit verschillende invalshoeken en bronnen. Ook u hebben wij op verschillende momenten betrokken in het proces via:

- een Stateninformatiesessie (31 augustus 2022);
- een Statenbrief - UTSP-390784346-54 (8 november 2022);
- een startgesprek in de commissie Milieu en Mobiliteit (30 november 2022);
- een Stateninformatiesessie (1 februari 2023).

Keuzes zijn nodig

Om het BBP een beleidsprogramma te laten zijn dat behalve ambitieus ook realistisch en haalbaar is, zijn keuzes nodig. Maatschappelijke ontwikkelingen en urgenties zorgen ervoor dat er veel op de provincie afkomt. Opgaven worden groter en complexer dan voorheen. Denk aan de stikstofproblematiek en de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. De 'Groeisprong 2040' becijfert dat er forse (extra) investeringen nodig zijn om de bereikbaarheidsambities uit de Omgevingsvisie te realiseren. Daarbij speelt ook de spanning op de arbeidsmarkt en het tekort aan voldoende gekwalificeerde medewerkers, wat de provinciale uitvoeringskracht raakt. Dit alles heeft gevolgen voor het realiseren van de ambities: met de huidige beschikbare menskracht (personeel) en middelen (financiën) kunnen we niet inzetten op alle bereikbaarheidsambities.

Via de 'Kaderbrief 2024-2027' informeerden wij u al over de noodzaak om 16fte extra in te zetten voor de BO MIRT afspraken uit 2022. Structureel maken we ruimte voor 5 extra formatieplaatsen en voor tijdelijke inzet van 5 extra fte in de komende 4 jaar. De overig benodigde inzet is ter beoordeling aan de onderhandelaars voor de nieuwe collegeperiode. Ook de opgaven om vanuit mobiliteit bij te dragen aan duurzaamheid, circulariteit, energietransitie en klimaat vragen extra inzet van de provincie. In het nieuwe coalitieakkoord zijn daarom keuzes nodig die richting geven aan een BBP en aansluiten bij de financiële en organisatorische kaders. Het nieuwe college staat voor de uitdaging om hierin een koers te kiezen.

Om te komen tot keuzes geven we een aantal scenario's mee. Deze scenario's geven in grove lijnen een aantal denkrichtingen om het bereikbaarheidsbeleid te laten aansluiten bij de financiële en organisatorische mogelijkheden. Dit sluit aan op de beïnvloedingsruimte en de draaiknoppen voor extensiveren, zoals verwoord in het Overdrachtsdocument (februari 2023).

1. Scenario 'scherpe keuzes'

Bij een gelijkblijvend budget en een stabiel werknemersbestand zijn scherpe keuzes nodig in het bereikbaarheidsbeleid. Dit vraagt om moeilijke afwegingen. Enerzijds heeft de provincie wettelijke taken zoals het beheren en onderhouden van de infrastructuur en het uitvoeren van de OV-concessies, die we moeten continueren. Anderzijds hebben we ook de verplichtingen vanuit het Klimaatakkoord en de inzet op verduurzaming van mobiliteit, zoals met het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Daarnaast hebben we bijvoorbeeld als provincie de afgelopen jaren veel ingezet op fietsbereikbaarheid. We hebben een regionale taak opgepakt, waarin we samenwerken en waarop gemeenten programmeren; het niet continueren van deze taak doet de vele inspanningen van de afgelopen jaren weer te niet.

Het uitvoeren van veel van deze kerntaken is geen keuze, maar er ligt wel vrijheid in de mate van kwaliteit waarmee we deze taken uitvoeren. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de keuze om taken in eigen beheer te doen of uit te besteden aan de markt.

In het huidige concept BBP dragen we bij aan tal van beleidsdoelen. Dit vraagt een aanzienlijke personele inzet en mogelijk aanvullende investeringen voor de provincie. In de situatie 'gelijkblijvend budget en stabiel werknemersbestand' is het niet langer realistisch om op alle beleidsdoelen in te zetten. Dit kan door bepaalde beleidsdoelen bij te stellen (zie hiervoor ook de draaiknoppen in bijlage 4 van het overdrachtsdocument), zoals het beperken of staken van:

- bereikbaar maken van grote woningbouwprojecten/ vervoersnetwerken laten meegroeien met de mobiliteitstoename
- bevorderen van doorstroming van autoverkeer
- beleidsinzet op goederenvervoer
- beleidsinzet op projecten op het hoofdwegennet of spoor
- beleidsinzet op luchtkwaliteit, geluid en veiligheid
- realiseren van doorfietsroutes
- stimuleren van gedragsverandering
- verduurzamen van mobiliteit

Elke keuze voor het bijstellen van ambities en terugbrengen/prioriteren van provinciale verantwoordelijkheden vraagt om het herzien van afspraken met regionale- en rijkspartijen. Bovendien heeft de keuze om ambities bij te stellen en provinciale verantwoordelijkheden terug te brengen het nadeel dat we minder snel de doelen uit de Omgevingsvisie bereiken.

2. Scenario 'groei in menskracht'

Bij een scenario waarin de organisatie meer ruimte krijgt voor personele inzet, is het mogelijk om een groter deel van de ambitie op te nemen in het BBP. Kanttekening hierbij is de krapte op de arbeidsmarkt: het werven van nieuwe collega's is nog steeds bijzonder lastig. Vanzelfsprekend vraagt het werven en inwerken ook een doorlooptijd die invloed heeft op de snelheid waarmee ambities kunnen worden opgepakt.

Afhankelijk van de mate waarin we ruimte krijgen om in personele capaciteit te groeien, moeten we alsnog keuzes maken in het bereikbaarheidsbeleid. Door de doorlooptijd van werven en inwerken moeten ambities worden uitgesteld. Ook in dit scenario zijn duidelijke keuzes nodig in het terugbrengen en/of prioriteren van provinciale ambities. Dit sluit aan bij het vorige scenario, alleen in een mindere mate.

Bij het scenario 'groei in menskracht' kan het risico optreden dat er onvoldoende financiële middelen zijn om alle ambities uit te voeren. In het BBP moet het nieuwe college daarom goed kijken naar wat past in de meerjarenbegroting.

3. Scenario 'groei in budget'

Een groei van het budget voor de bereikbaarheidsopgave maakt het mogelijk dat de ambities en financiële kaders op elkaar aansluiten. Kanttekening hierbij is dat er ook personele capaciteit moet zijn om de projecten uit te voeren. Met aanvullende financiële middelen is het ook mogelijk om tijdelijk personeel in te huren, als deel van de oplossing. Hoewel ook de markt last heeft van de krapte op de arbeidsmarkt.

De belangrijkste financiële uitdaging zit in twee zaken:

- structurele (exploitatie) lasten van infrastructuur en materieel (o.a. vanwege de groei van de bevolking);
- investeringsgeld en kapitaallasten voor nieuwe traminfrastructuur.

Aangezien de ambitie voor het bereikbaarheidsprogramma in veel opzichten een afgeleide is van de huidige ruimtelijke en maatschappelijke ambities op woningbouw, klimaat en gezonde leefomgeving, kan het bereikbaarheidsprogramma deze ambities alleen faciliteren wanneer de financiële ruimte voor de lange termijn ook aansluit op deze bredere ruimtelijke ambities.

4. Scenario 'groei in menskracht en budget'

Afhankelijk van de mate waarin menskracht en budget mag groeien, kunnen meer ambities worden waargemaakt. Ook hier zijn grenzen in de mogelijkheden waarmee gekwalificeerd personeel tijdig kan worden geworven, en de mate waarin de regionale partners kunnen meewerken aan de ambities.

Vervolprocedure/ voortgang:

Het overdrachtsdocument geeft het nieuwe college input voor het maken van keuzes (draaiknoppen van inhoudelijke beleidskeuzes, personele capaciteit en budget). Na vorming van het coalitieakkoord zal de koers van het nieuwe college in het concept BBP worden opgenomen, waarbij de keuzes van het college ook naast de personele en financiële kaders van het BBP worden gelegd.

We houden u de komende maanden geïnformeerd volgens de afspraken in de 'Werkwijzen programma's en projectbesluiten'. Zodra de koers van het nieuwe college in het concept BBP is verwerkt, wordt u geïnformeerd met een Statenbrief over het nieuwe concept BBP. Dit concept wordt vervolgens ook besproken in de Commissie Milieu & Mobiliteit, voordat het ter inzage wordt gelegd. Indien er interesse is, kunnen wij één of meerdere Stateninformatiesessies over dit onderwerp organiseren. Gedeputeerde Staten stelt uiteindelijk het BBP vast en deelt het definitieve BBP met u via een Statenbrief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen