



Naam BLD-189	Statenvoorstel Kadernota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan		
Betreft vergadering	Commissie Economie en Mobiliteit	19 januari 2015	
	Provinciale Staten	13 februari 2015	
	Statenbreed		
Verzenddatum	19 december 2014		
Commissiegriffier	Annemieke Lobik	0118 631888	am.lobik@zeeland.nl
Inhoudelijk ambtenaar	Wim Kant	0118 631382	wa.kant@zeeland.nl
Adviseur	Simon de Visser	0118 631594	s.de.visser@zeeland.nl
Verantwoordelijk bestuurder	C. van Beveren		

Inhoudelijk	
Naam voorstel	Statenvoorstel Kadernota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Aanleiding	Op 4 juli 2014 is de Startnota PVVP vastgesteld; nu volgt de Kadernota en in het najaar 2015 de Beleidsnota. Het nieuwe PVVP is een visie tot 2028, met een beleidsprogramma voor telkens vier jaar.
Bevoegdheid	PS
Wat stellen GS voor?	Kadernota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan vaststellen
Argumenten	Bij het opstellen van de visie op mobiliteit wordt aangesloten bij de lange termijndoelstellingen in 'Zeeland 2040'. Daarbij wordt ingespeeld op de kernkwaliteiten van Zeeland. Samenwerking met andere partijen is noodzakelijk.
Doelen en effecten	Het Zeeuws mobiliteitsbeleid wordt samengevat als bereikbaar en veilig met respect voor leefomgeving.
Kosten en dekking	<p>Vanaf 2016 wordt de specifieke Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van € 25,6 miljoen opgenomen in het provinciefonds. In de kadernota wordt nog uitgegaan van een ongewijzigde inzet van de middelen voor mobiliteit. Als opgave (7.4) is opgenomen dat er een nieuw besluit over de toedeling van middelen moet worden genomen. Een logisch moment daarvoor is na verdere invulling van het beleid in het nieuwe (ontwerp) PVVP.</p> <p>De in het financieel overzicht opgenomen bedragen wijken af van de in de begroting 2015 met meerjarenperspectief opgenomen bedragen. Dit komt door niet opgenomen kosten voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inzet provinciaal personeel; • tijdelijke extra middelen uit onder meer beleidsprogramma 2011-2015 • kosten beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur

Overige informatie	<p>Er wordt een voorstel voorgelegd met stellingen en voornemens, die bepalend zijn voor de verdere uitwerking in de beleidsnota PVVP. In de tekst zijn steeds kaders weergegeven; inhoudende keuzes, opgaven of belangrijke uitgangspunten die door GS aan PS worden voorgelegd.</p> <p>Gelet op de noodzakelijke samenhang in het beleid heeft GS besloten deze kaders niet in een soort meerkeuzevraag (verschillende alternatieven en daarbij horende consequenties) te presenteren.</p>
Na commissiebehandeling op 19 januari 2015	<p>Gedeputeerde Van Beveren heeft de volgende toezeggingen gedaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ik zal u informeren over de inhoud van de ideale variant en de minimumvariant van de BKWO (Basiskenmerken wegontwerp, pagina 18); - GS zal schriftelijk reageren op de adviezen van het ROVZ, POVV en het PCO m.b.t. de Kadernota PVVP. <p>In reactie op de vraag naar het aantal kleine kernen (minder dan 1000 inwoners) wordt een bijlage bij het verslag gevoegd.</p> <p>Ook de vraag van de SP-fractie waarom er € 200.000,- is verschoven van Openbaar Vervoer naar Infra, wordt middels het verslag beantwoord.</p>

Gedeputeerde
belast met
behandeling: Beveren, C. van

Vergadering PS: 13-02-2015
Nr: BLD-189
Agenda nr:
Vergadering GS: 16 december 2014
Nr: 14018476

Onderwerp: Kadernota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Zeeland

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Op 4 juli 2014 is door uw Staten besloten na voorafgaande evaluatie van het huidige beleid een nieuw Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) te ontwikkelen. Met dat besluit is tevens de reikwijdte en de vorm van het nieuwe beleidsplan aangegeven. Het nieuwe PVVP moet een integraal plan van en voor de Provincie Zeeland zijn met een visiedeel tot 2028 en een beleidsprogramma voor vier jaar, d.w.z. de komende collegeperiode. Op de startnota volgt de kadernota die nu aan u ter vaststelling wordt voorgelegd. Daarmee stelt u de visie op de mobiliteit in Zeeland op hoofdlijnen vast en stelt u kaders aan het verder in te vullen beleid. Binnen de door u te stellen kaders zal ons college vervolgens gaan werken aan het ontwerp-PVVP dat vervolgens een inspraakronde ingaat. Het definitieve plan zal dan door uw Staten in het najaar worden vastgesteld.

Wat willen we bereiken?

Veel is bereikt de afgelopen jaren en nieuwe doelen zijn gesteld, want Zeeland is nog niet "af". In essentie is het Zeeuws verlangen uit Zeeland 2040 het kompas om hiermee aan de slag te gaan. Om te citeren:

"Het Zeeuws Verlangen voor 2040 is een florerende netwerksamenleving en een netwerkeconomie met een sterke sociale samenhang, ondersteund door een faciliterende overheid. Daardoor krijgen sociale en technologische innovaties de ruimte. Dit versterkt de samenwerking tussen burgers, maatschappelijke organisaties, ondernemers, kennisinstellingen en overheden. Deze samenwerking is gericht op het gezamenlijke belang: een actieve, gezonde en open samenleving, gebaseerd op de eigen kracht en waarden.

Dit is een belangrijk citaat uit de lange termijn visie van Provinciale Staten die wij als onderlegger zullen gebruiken voor de visie op mobiliteit. De horizon van het PVVP wordt korter, maar de komende twaalf jaar zijn wel belangrijk in het bereiken van lange termijn doelstellingen. Hoewel mobiliteit niet veel wordt genoemd in Zeeland 2040, komt de faciliterende overheid in een florerende netwerksamenleving haast nergens zo sterk tot uitdrukking als op dit beleidsterrein. Dat is verder uit te drukken en uit te werken door in te spelen op de **kerkwaliteiten van Zeeland**:

- Zeeland is een open gebied met een grote samenhang naar het omliggend gebied. Goede (fysieke) verbindingen met de Randstad, Vlaanderen en Brabant zijn nodig. Betrouwbaarheid en snelheid zijn dan belangrijke begrippen!
- Het benutten van economische kansen vraagt een optimale bereikbaarheid (bedrijvigheid) en tegelijkertijd een ruimte voor beleving van de omgevingskwaliteiten (recreatie en toerisme).

- De kwaliteit van leven waarbij kan worden genoten van natuur, cultuur en recreatieve mogelijkheden vraagt om een balans tussen enerzijds een goede bereikbaarheid via snelle verbindingen en anderzijds het bewaken van omgevingskwaliteiten.
- Een sociaal Zeeland vraagt een actieve en stimulerende rol van de overheid en een maatschappelijk middenveld in Zeeland om er voor te zorgen dat voorzieningen bereikbaar zijn ook voor mensen die minder zelfredzaam zijn.
- Tot slot moeten mensen die mobiel zijn zich veilig voelen en vooral zich veilig kunnen verplaatsen.

Voor dit alles is een instrumentarium nodig en is het meer en meer noodzakelijk dat er wordt samengewerkt met partijen binnen – en buiten Zeeland. Want alleen kunnen we het niet!

Naast samenwerken moeten we uiteraard de goede dingen doen, én vooral de dingen goed doen. Dan is het noodzakelijk keuzes te maken, focus aan te brengen, want we kunnen niet alles (tegelijker-tijd). En voorkomen moet worden dat door versnippering van maatregelen en middelen de effectiviteit daarvan vermindert. Als vertaling van onze ambities worden die keuzes voorgelegd via de vierjaarlijkse beleidsprogramma's.

Bij de uitwerking van het beleid zijn naast de kernkwaliteiten en karakteristieken van Zeeland de gebruikers of doelgroepen een belangrijke invalshoek van waaruit we het mobiliteitsbeleid opbouwen en structureren. Te noemen zijn toeristen en recreanten, transporteurs en verladers, scholieren, landbouw en sociaal verkeer.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

In de diverse hoofdstukken van de kadernota, zijn steeds verschillende kaders of opgaven gesteld. Deze opgaven zijn tot stand gekomen na een intensief consultatieproces met interne- en externe partijen. Ook uw Staten(leden) hebben geparticipeerd in deze consultaties en gebruik gemaakt van de mogelijkheid van het aandragen van opgaven voor het Zeeuwse mobiliteitsbeleid.

Deze opgaven komen uitgebreid aan de orde in de kadernota. In het kort gaat het om opgaven met betrekking tot het basisbeleid voor mobiliteit. Samen te vatten als bereikbaar en veilig met respect voor de leefomgeving. Bovenop het basisbeleid worden **accenten** gezet via drie thema's die uitgaan van ruimtelijke karakteristieken van Zeeland en gericht zijn op specifieke doelgroepen. Aan elk thema is een hoofdstuk gewijd.

Bedrijvigheid vraagt een goed en robuust hoofdnetwerk bestaande uit weg-, spoor- en waterwegen. Dit hoofdnetwerk is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en inwoners van Zeeland. Oude principes zoals het 'hoefijzerconcept' worden geactualiseerd. Multimodaal goederenvervoer speelt voor de Zeeuwse havens en industrie een belangrijke rol. Ook snelle openbaarvervoerverbindingen voor bijvoorbeeld de forenzen zijn van grote waarde.

Toerisme en Recreatie en de mobiliteitsvraagstukken die hiermee samenhangen zijn voor Zeeland van groot belang. Inspelen op kansen voor duurzaam transport is daarbij belangrijk. Met het thema bedrijvigheid is er een zeker spanningsveld. Want enerzijds is een optimale bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen van belang. Anderzijds staat juist het beleven van natuur en cultuur in Zeeland via bijvoorbeeld fietsen en wandelen centraal.

Tenslotte, belangrijke mobiliteitsvraagstukken spelen zich af rond het thema **wonen en leven**. Schaalvergroting - en daarmee grotere afstanden - is een vraagstuk in gebieden waar door krimp het draagvlak voor voorzieningen vermindert. Bereikbaarheid van voorzieningen, niet in absolute zin maar vooral kwalitatief en voor bepaalde doelgroepen is een belangrijk thema. Bereikbaarheid om maatschappelijk mee te kunnen doen! Investeren in knooppunten van met name openbaar vervoer zijn gelet op de grotere afstanden tot halten van het kernnet van belang. Hoewel de Provincie zelfredzaamheid wil stimuleren bijvoorbeeld in de vorm van buurtbussen, zien wij voor onszelf samen met partijen als gemeenten en zorgaanbieders een rol in de ondersteuning van mensen die minder zelfredzaam zijn. Vraagafhankelijk vervoer in de vorm van deeltaxi's of deel-autosystemen moet slim en efficiënt georganiseerd worden.

Wat doen we daarvoor?

In de opgaven, die geformuleerd zijn als stellingen of voornemens, zijn uitgangspunten met een zeker abstractieniveau neergelegd, die bepalend zijn voor de verdere uitwerking van het beleid. Het gaat dan vooral om de vraag "wat willen we bereiken?". De "hoe-vraag" volgt in de verdere uitwerking van het PVVP en met name in het voor vier jaar geldende beleidsprogramma. Wij vragen of u de opgaven zoals opgenomen in deze kadernota herkent en kunt onderschrijven.

De kadernota hebben wij inmiddels voor advies voorgelegd aan het Provinciaal Overleg Verkeer en Verver, het ROVZ plenair en Provinciale Commissie voor het Omgevingsbeleid. De adviezen van deze organen worden nagezonden.

Deze opgaven worden krijgen invulling via het beleidsplan in een drietrapsraket:

- een visiedeel dat een planhorizon tot 2028 heeft en ook eenzelfde houdbaarheidsdatum kent. Het beschrijft de Zeeuwse doelen op het gebied van verkeer en vervoer en geeft daarmee in de dynamische tijd waarin we leven houvast over wat wordt nagestreefd;
- daarnaast is er een beleidsprogramma dat door het iedere vier jaar te herijken flexibiliteit biedt. In dit plan is voor de meer korte termijn vastgelegd wat wordt uitgevoerd om de (lange termijn) doelen te realiseren. Ook biedt dit beleidsprogramma voor de middellange termijn een agenda van een wat hoger abstractieniveau en met meer flexibiliteit in wat wanneer wordt uitgevoerd.
- tot slot zijn er jaarprogramma's waarin is vastgelegd wat er dat jaar aan concrete projecten wordt uitgevoerd. De jaarprogramma's betreffen programmering van concrete uitvoering.

Het visiedocument en het beleidsprogramma voor vier jaar vormen samen het PVVP en zijn de bevoegdheid van Provinciale Staten. Het jaarprogramma is uitvoering binnen het beleidsprogramma en is derhalve de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten.

Wat mag het kosten?

In hoofdstuk 7 van de kadernota zijn de financiële en organisatorische kaders opgenomen. Bepalend daarvoor zijn de verschillende rollen die de Provincie heeft en in welke verdeling deze van tijd tot tijd actueel zijn. In de komende periode lijkt - mede ingegeven door de financieel economische omstandigheden - de rol van investeerder minder prominent. Meer samenwerken, nog scherper prioriteren en innovatiever omgaan met de voorliggende uitdagingen is waar we het verschil willen maken.

Op mobiliteitsgebied zien wij voor het geografische gebiedsdeel Zeeland een beleidsmatige regisseursrol en een leidende rol in het vormgeven van samenwerking met en tussen andere relevante partijen. De noodzaak tot samenwerking is ook en vooral ingegeven door de schaarser wordende middelen, waardoor mogelijk winst voor de samenwerkende partijen valt te behalen. Ook dient in deze context het kwaliteitsbeleid voor (in eerste instantie) de provinciale infrastructuur tegen het licht te worden gehouden. Basisprincipe is het leveren van kwaliteit. Niettemin dient onderzocht welk kwaliteitsniveau absoluut noodzakelijk is en de mate waarin daarbij kan worden gedifferentieerd b.v. naar type gebied, wegfunctie of gebruik.

Het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid van de Provincie Zeeland wordt voor een belangrijk deel bekostigd vanuit de in medebewind door de Rijksoverheid verstrekte Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Per 2016 wordt de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer gedecentraliseerd naar het provinciefonds. Met de kadernota wordt uitgaan dat wij deze middelen ook na decentralisatie in blijven zetten voor mobiliteitsdoeleinden.

Ruim 75% van deze uitkering is geormerkt en met de nieuwe concessie ook voor langere tijd vastgelegd voor het openbaar vervoer in Zeeland. Sturingsmogelijkheden zijn niet afwezig maar wel beperkter dan voor de overige middelen. Voor het overige deel van de mobiliteitsuitgaven, uitgezonderd de uitgaven voor beheer en onderhoud, is dan circa € 6,8 miljoen beschikbaar. Dit is bestemd voor verkeersveiligheidsbeleid, onderzoek en ontwikkeling en kwalitatieve verbeteringen aan de infrastructuur. In onderstaande tabel is de **huidige** verdeling in de vorm van een meerjarenraming inzichtelijk gemaakt. Nieuw beleid op grond van de prioriteiten die voortvloeien uit het nieuwe PVVP kunnen leiden tot een andere verdeling van middelen. In de bedragen afkomstig uit de algemene middelen is nog geen rekening gehouden met extra incidentele bezuinigingen als gevolg van tegenvallend Delta dividend.

Meerjarenraming budgetten mobiliteit 2015 – 2019

	2015	2016	2017	2018	2019
BDU-uitkering / Provinciefonds	25.600.000	25.600.000	25.600.000	25.600.000	25.600.000
Algemene middelen	1.700.000	1.700.000	1.700.000	1.700.000	1.700.000
Totaal Inkomsten	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000
<i>Uitgavencomponenten</i>					
Exploitatie Openbaar Vervoer	20.700.000	20.500.000	20.500.000	20.500.000	20.500.000
ROVZ	750.000	750.000	750.000	750.000	750.000
Infrastructuur	5.600.000	5.800.000	5.800.000	5.800.000	5.800.000
Onderzoek en beleidsuitvoering PVVP	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Totaal uitgaven	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000

Onder infrastructuur dient ook begrepen te worden investeringen in samenwerkingsprojecten met andere partijen w.o. met name de andere wegbeheerders in Zeeland. Als voorbeeld mag de ontsluiting van de Marinierskazerne dienen. Voor zowel de buitenhaven, bedrijventerrein Souburg II als de Marinierskazerne is het noodzakelijk te investeren in de wegenstructuur en ontsluiting. Betrokken wegbeheerders in het gebied zijn Rijkswaterstaat, het Waterschap, de gemeente Vlissingen en de Provincie. Onderling zijn afspraken gemaakt over de investeringen in de wegenstructuur binnen het gebied, de ontsluiting en het aandeel van betrokken partijen daarin. Een deel van het in de meerjarenraming opgenomen bedrag bestemd voor investeringen, is beschikbaar voor bijdragen aan andere wegbeheerders. Dat zal in de toekomst anders worden vorm gegeven dan het traditionele subsidiëren, waarbij de Provincie reageert op aanvragen van gemeenten en Waterschap. Er wordt gezamenlijk en gericht op zoek gegaan naar investeringen met een groter en gezamenlijk belang voor de Zeeuwse samenleving. Dit bij voorkeur in een meerjarenperspectief en gebaseerd op de lange- termijnvisie van het PVVP.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter,

A.W. Smit, secretaris.

Ontwerpbesluit

Provinciale Staten van Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 16 december 2014, nr. 14018476;

besluiten:

de Kadernota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Zeeland vast te stellen.