

Vragen Subcommissie van de Jaarrekening

Ingediend door	Vraag	Antwoord																													
J. Germs	<p>Vorming voorziening non activiteitsregeling. 8,7 miljoen euro.</p> <p>Ik wil graag een duidelijke onderbouwing van deze voorziening. Graag per jaar de verwachte uitgaven ten laste van deze voorziening.</p> <p>Dan kunnen wij volgen hoe de opbouw is en hoe lang dit gaat duren.</p> <p>Ook duidelijk bespreken met de accountant van EY.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;"></th> <th style="width: 30%; text-align: center;">Aantal deelnemers:</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">Bedrag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2017</td> <td style="text-align: center;">38</td> <td style="text-align: right;">1.944.245</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2018</td> <td style="text-align: center;">37</td> <td style="text-align: right;">1.792.461</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2019</td> <td style="text-align: center;">27</td> <td style="text-align: right;">1.397.709</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2020</td> <td style="text-align: center;">24</td> <td style="text-align: right;">1.262.447</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2021</td> <td style="text-align: center;">20</td> <td style="text-align: right;">1.094.425</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2022</td> <td style="text-align: center;">18</td> <td style="text-align: right;">801.093</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2023</td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: right;">350.255</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: right;">91.640</td> </tr> </tbody> </table>		Aantal deelnemers:	Bedrag	2017	38	1.944.245	2018	37	1.792.461	2019	27	1.397.709	2020	24	1.262.447	2021	20	1.094.425	2022	18	801.093	2023	9	350.255	2024	4	91.640	<p>8.734.274</p> <p>Bovenstaande bedragen zijn gebaseerd op de huidige loonsom. Deze bedragen zijn exclusief toekomstige cao stijgingen of premiestijgingen. Er zijn nog 3 medewerkers vanuit de reorganisatie 2012 die in de toekomst nog gebruik kunnen maken van de NAR regeling maar dit nog niet hebben gedaan. In bovenstaande berekening zijn zij nog niet meegenomen.</p>	
	Aantal deelnemers:	Bedrag																													
2017	38	1.944.245																													
2018	37	1.792.461																													
2019	27	1.397.709																													
2020	24	1.262.447																													
2021	20	1.094.425																													
2022	18	801.093																													
2023	9	350.255																													
2024	4	91.640																													
H. van Essen	<p><i>1. Delta-aanpak waterkwaliteit, tabel op pag. 50</i></p> <p>Veiligheid regionale waterkeringen: de waarden die genoemd staan bij begroting voor 2015 en 2016 en realisatie voor 2015 komen niet overeen met wat er staat in de programmabegroting 2017. De waarde in de begroting voor 2016 moet 68% zijn; 76% is voor 2017. Kortom, alles lijkt één jaar verschoven (ambitie voor 2016 hoort bij 2017). Waar staan de juiste waarden, in de begroting 2017 of in deze jaarrekening?</p>	Volgt voor de cie RGW																													
	<p><i>2. Geluid op pag. 50</i></p> <p>Er wordt in de tekst gerefereerd aan het aantal woningen met hoge geluidsbelasting. Kunt u ons informatie</p>	<p>Eind juni worden de nieuwe geluidbelastingkaarten vastgesteld door GS waaruit blijkt hoeveel woningen een hoge geluidbelasting hebben. Deze kaarten geven inzicht in de geluidbelasting over het jaar 2016. Geluidsbelastingskaarten worden niet elk jaar berekend omdat het een</p>																													

Ingediend door	Vraag	Antwoord
	<p>verstrekken over hoe dit aantal zich in 2015 en 2016 heeft ontwikkeld?</p> <p>Wij de stellen u voor om dit voortaan als extra indicator op te nemen.</p>	<p>tijdroevende activiteit is. Op basis van EU verplichtingen wordt dit één maal per vijf jaar berekend en daarbovenop wordt er in die vijfjaarlijkse periode eenmaal een tussentijdse berekening uitgevoerd (2014). Omdat er niet jaarlijks een berekening plaatsvindt, raden wij u af om nu al het aantal woningen met een hoge geluidbelasting als indicator op te nemen. Met de invoering van de omgevingswet wordt een jaarlijkse monitoring verplicht en kan de indicator wel worden opgenomen. De voorbereidingen hiervoor worden nu getroffen.</p>
	<p>3. <i>Versterken energietransitie, pag. 56/57</i></p> <p>a. Hoe is de toename van 2,1% naar 2,5% hernieuwbare energie opgebouwd?</p> <p>b. In welke sectoren en hoe is de energiebesparing van 3,8% gerealiseerd en wat is de verwachting voor 2016 en 2017? Onlangs werd bekend dat totale energiegebruik in NL in 2016 is toegenomen i.p.v. gedaald. Is de verwachting dat dit ook in Utrecht het geval is?</p>	<p>a. De toename bestaat voor de helft uit windenergie en voor de andere helft uit zonne-energie.</p> <p>b. Wij baseren de gerealiseerde energiebesparing op openbare informatie van Stedin (energie in beeld). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen zakelijke en particuliere gebruikers. De besparing bij de zakelijke gebruikers (6,2%) van groter dan bij de particulieren (1,1%). De energiebesparing is in alle zakelijke sectoren ongeveer gelijk. Het verbruik van gas en elektriciteit is ook in de provincie Utrecht toegenomen in 2016. Naar verwachting met circa 2%.</p>
	<p>4. <i>Investeringsimpuls energieagenda (in de tabel)</i></p> <p>Het aantal kansrijke initiatieven dat zich in 2016 aandiende was laag. Hoe ontwikkelt dat zich momenteel? En wat doet de provincie eraan om meer initiatieven los te krijgen?</p>	<p>Wij zien een toename in het aantal initiatieven voor met name zonnevelden. Zowel door binnenlandse als buitenlandse partijen. Wij helpen deze partijen om een goede entree te maken bij gemeenten en mengen ons in de gesprekken over een goede landschappelijke inpassing. Wij hebben onze inzet geïntensiveerd om de lokale gesprekken over diverse windmolenplannen en energielandschappen.</p>
	<p>5. <i>Actieplan fiets (pag. 64)</i></p> <p>a. In 2015 en nogmaals in 2016 is toegezegd dat er indicator(en) in ontwikkeling waren om de voortgang op het vlak van onze ambities op gebied van Fietsbereikbaarheid in beeld te brengen. Waarom ontbreekt deze nog steeds en wanneer kunnen we deze verwachten?</p> <p>b. In het coalitieakkoord is als ambitie gesteld het aandeel van de fiets in de spits te verdubbelen. Hoe groot is dit aandeel in 2016 ongeveer en hoe heeft het zich de laatste jaren ontwikkeld?</p>	<p>a) Vanuit het programma fiets wordt gewerkt aan een beheersysteem waar het monitoringsplan fiets onderdeel van wordt, met als doel om procesmatig en inhoudelijk te kunnen rapporteren. De indicatoren komen voor de zomer beschikbaar vanuit de leverancier. Eind van 2017 is de eerste voortgangsrapportage gereed.</p> <p>b) Dit zal uit de voortgangsrapportage volgen.</p>
	<p>6. <i>Doorstroming auto (pag. 66)</i></p> <p>Als we de waarde van 902 vergelijken met de eerdere</p>	<p>De voertuigverliesuren zijn gebaseerd op miljoenen GPS-metingen. Bij de bepaling van de voertuigverliesuren voor de jaren 2011 tot en met 2014 is gebruik gemaakt van het dataproduct Analytical Traffic Patterns, dat afkomstig</p>

Ingediend door	Vraag	Antwoord
	<p>gerapporteerde waarde van 1333 voor 2014 dan valt op dat het aantal voertuigverliesuren op provinciale wegen in 2015 met 32% is gedaald. Waar kan deze daling door worden verklaard en waar in de provincie heeft deze daling vooral plaats gevonden?</p>	<p>is van dataleverancier HERE. In 2015 is dit product echter door de dataleverancier vervangen door een nieuw dataproduct genaamd Traffic Analytics. Traffic Analytics kent een andere rekenmethodiek op de achterliggende data, die nauwkeuriger en betrouwbaarder is dan de rekenmethodiek van Analytical Traffic Patterns.</p> <p>Wegens de verschillen in rekenmethodiek zijn de resultaten van het jaar 2015, welke bepaald zijn aan de hand van het nieuwe product Traffic Analytics, niet één op één te vergelijken met de resultaten van voorgaande jaren. Om alsnog tot een trendanalyse te komen, vindt op dit moment, aan de hand van het nieuwe product Traffic Analytics, voor de jaren 2013 en 2014, een herberekening plaats. De resultaten van deze herberekening zijn, net als de resultaten voor het jaar 2016, in de zomer van 2017 beschikbaar. Deze resultaten kunnen daarna met u gedeeld worden.</p>
	<p>7. <i>Verkeersveiligheid (pag. 70)</i></p> <p>a. Het aantal verkeersdoden op provinciale wegen is in 2016 verdubbeld van 5 naar 10. Wat waren de oorzaken van deze dodelijke ongevallen in 2015 en 2016 en welke soorten weggebruikers betrof het?</p> <p>b. Is er een trend zichtbaar wanneer dit wordt vergeleken met eerdere jaren en met andere provincies?</p>	<p><i>Antwoord a & b:</i></p> <p>In een aparte informatiesessie verkeersveiligheid (georganiseerd voor de commissie MME op 20 maart) hebben we bijgevoegde infographic m.b.t. de ongevalcijfers laten zien. Deze schetst een analyse van onder andere de dodelijke ongevallen in de provincie Utrecht t/m 2015.</p> <p>Wat betreft de cijfers over 2016. Het CBS heeft op 2 mei 2017 het aantal verkeersdoden over 2016 bekend gemaakt. Tegelijkertijd is bekend gemaakt dat de ongevallendatabase pas eind 2017 beschikbaar komt: achtergrond hiervan is een verandering in het informeren van de Tweede Kamer door het ministerie over de verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Dit betekent dat nadere analyses van verkeersdoden, bijvoorbeeld naar wegbeheerder, vervoerswijze of locatie in onze provincie, over 2016 pas mogelijk zijn eind 2017.</p>
	<p>8. <i>Financiële verantwoording programma Bereikbaarheid, bij tabel op pag. 72</i></p> <p>a. Bij vergelijking met de programmabegroting 2017 valt op dat de totale lasten en baten voor het programma Bereikbaarheid zoals begroot voor 2016 verschillen van wat er nu in de jaarrekening staat onder zowel oorspronkelijke begroting als na wijziging. Vooral bij lasten is het verschil erg groot: de 293.672 duizend begroot voor 2016 in de programmabegroting 2017 is ruim 80 miljoen lager dan wat er nu staat bij begroting na wijziging. Hoe kan het dat deze cijfers niet overeen komen?</p>	<p>a) Deze verschillen laten zich verklaren door de wijzigingen die hebben plaatsgevonden bij de Najaarsrapportage 2016. De belangrijkste wijziging is de bijstelling van het RUVV. Daarin staat hierover vermeld bij het programma Bereikbaarheid:</p> <p><i>“De prognose realisatie lasten voor programma 5 wordt in deze najaarsrapportage met ca 75 mln. naar boven bijgesteld. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door bijstellingen in de Infrastructurele maatregelen OV uit het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV)”.</i></p> <p>In de Programmabegroting 2017 is de begrotingswijziging over 2016 vanuit de Najaarsnota door een fout niet verwerkt in de jaarschijf 2016.</p> <p>a) Het verschil aan batenkant van € 42.000 heeft dezelfde achtergrond</p>

Ingediend door	Vraag	Antwoord																																				
	<p>b. Bij de begrote baten is er ook een verschil maar dan veel kleiner: 42 duizend euro. Waar komt dit door?</p>	<p>als de vraag onder a. Het verschil wordt veroorzaakt door een wijziging van de begroting 2016 in de Najaarsnota 2016. De wijziging betreft voornamelijk de doorberekening van kosten aan het project Uithoflijn. Deze wijziging is tekstueel toegelicht in de Najaarsnota, maar wel opgenomen in de cijferprognose van het programma Bereikbaarheid. Deze begrotingswijziging is echter door een fout niet verwerkt in de Programmabegroting 2017, jaarschijf 2016.</p>																																				
	<p>9. <i>Financiële verantwoording programma Bereikbaarheid, bij schijfdiagram op pag. 73:</i> a. Hoe is de post 'Overig' opgebouwd? b. Kunt u van elk van de bedragen in dit overzicht aangeven hoeveel daarvan valt 'binnen de hekken van de BRU'? Dat is met de informatie uit de bijlage op pag. 201 niet volledig te herleiden.</p>	<p>a). Hieronder vallen de lasten in 2016 voor knooppunt Hoevelaken (€ 7,3 mln.), Stationsgebied Driebergen-Zeist (€ 6,7 mln.) , Verdiepte ligging Soesterberg (€ 8,2 mln.), Noordelijke Ring Utrecht (NRU) (€ 5 mln.) en diverse beleidsuitgaven voor OV (€ 2,5 mln.). b).</p> <table border="1" data-bbox="1108 563 1870 1150"> <thead> <tr> <th></th> <th>Totaal</th> <th>Waarvan BRU</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Projecten BDU</td> <td>€ 24.623</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Projecten VERDER incl. RVM</td> <td>€ 11.208</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Projecten GWW/ BOR</td> <td>€ 35.860</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dagelijks onderhoud</td> <td>€ 5.495</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Voorziening groot onderhoud</td> <td>€ 10.195</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Concessie U-OV en Streek</td> <td>€ 72.363</td> <td>€ 43.456</td> </tr> <tr> <td>Beheer regiotram</td> <td>€ 22.943</td> <td>€ 22.943</td> </tr> <tr> <td>Subsidies Wegen en Verkeer, Infrastr. maatregelen en overig (ex BRU)</td> <td>€ 113.266</td> <td>€ 113.266</td> </tr> <tr> <td>Regiotaxi U-OV en Streek</td> <td>€ 16.603</td> <td>€ 9.678</td> </tr> <tr> <td>Overig</td> <td>€ 28.383</td> <td>€ 2.479</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>€ 340.939</td> <td>€ 191.822</td> </tr> </tbody> </table>		Totaal	Waarvan BRU	Projecten BDU	€ 24.623		Projecten VERDER incl. RVM	€ 11.208		Projecten GWW/ BOR	€ 35.860		Dagelijks onderhoud	€ 5.495		Voorziening groot onderhoud	€ 10.195		Concessie U-OV en Streek	€ 72.363	€ 43.456	Beheer regiotram	€ 22.943	€ 22.943	Subsidies Wegen en Verkeer, Infrastr. maatregelen en overig (ex BRU)	€ 113.266	€ 113.266	Regiotaxi U-OV en Streek	€ 16.603	€ 9.678	Overig	€ 28.383	€ 2.479	Totaal	€ 340.939	€ 191.822
	Totaal	Waarvan BRU																																				
Projecten BDU	€ 24.623																																					
Projecten VERDER incl. RVM	€ 11.208																																					
Projecten GWW/ BOR	€ 35.860																																					
Dagelijks onderhoud	€ 5.495																																					
Voorziening groot onderhoud	€ 10.195																																					
Concessie U-OV en Streek	€ 72.363	€ 43.456																																				
Beheer regiotram	€ 22.943	€ 22.943																																				
Subsidies Wegen en Verkeer, Infrastr. maatregelen en overig (ex BRU)	€ 113.266	€ 113.266																																				
Regiotaxi U-OV en Streek	€ 16.603	€ 9.678																																				
Overig	€ 28.383	€ 2.479																																				
Totaal	€ 340.939	€ 191.822																																				
	<p>10. <i>Reserve Mobiliteitsprogramma (GWW): toelichting op de onttrekkingen op pag. 77 en in tabel met bestemmingsreserves op pag. 171</i> a. Wat is de reden dat er in 2016 50 mln. is gestort in de bestemmingsreserve voor het Mobiliteitsprogramma i.p.v. de begrote 39 mln.? Bovenaan pag. 77 staat hier al iets over vermeld maar we zouden graag wat meer toelichting krijgen. Meer specifiek hierover: welke projecten betreft het hier, is dit ook deels binnen de</p>	<p>a). Het betreft hier: Hogere ontvangsten als gevolg van: - Niet geraamde ontvangst van de rijksbijdrage Randstadspoor ad € 4,1 mln. in december spoorkruising Barcman Wuytier in Amersfoort - Niet geraamde bijdrage ad € 1,2 mln. compensatie BDU uitkering Loenen/Breukelen - overige ontvangsten in het kader van Beter Benutten Vervolg ad € 1 mln. Lagere uitgaven projecten BDU € 3.493 - De lagere uitgaven zijn voornamelijk veroorzaakt doordat de gemeenten de door hun uitgevoerde Beter Benutten-1 projecten nog niet bij ons in rekening</p>																																				

Ingediend door	Vraag	Antwoord
	<p>hebben van het BRU of enkel daarbuiten en hoeveel is er meer ontvangen en hoeveel minder uitgegeven?</p> <p>b. In de tekst worden op verschillende plaatsen meevallers genoemd van projecten waarvan de kosten lager zijn uitgevallen. Ook in eerdere jaren waren er soms mee- of tegenvallers. Kunnen we een overzicht krijgen van meer- of minderkosten van de mobiliteitsprojecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd met de oorzaak daarvan? Hoe groot is sinds de start van het Mobiliteitsprogramma de totale cumulatieve mee- of tegenvaller over alle tot nu toe binnen deze reserve uitgevoerde projecten?</p> <p>c. Hoe groot is de totale cumulatieve storting die is voorzien in deze bestemmingsreserve vanaf 2017 tot het einde van dit programma?</p> <p>d. Hoe groot zijn de verwachte totale cumulatieve bestedingen conform de in het programma voorziene projecten in de periode 2017 tot het einde van dit programma en hoe zijn deze opgebouwd?</p>	<p>hebben gebracht. Het gaat hier enkel om projecten buiten de hekken van het BRU</p> <p>b). In de jaarrekening gaat het om mee- of tegenvallers binnen de jaarschijven ten opzichte van de begrote kasritmes. Aangezien projecten doorgaans een meerjarig karakter hebben, geeft dit niet per definitie een representatief beeld van het financiële projectverloop. De daadwerkelijke meer- of minderkosten dienen over de gehele doorlooptijd van het project te worden gezien. Een overzicht daarvan voor wat betreft de mobiliteitsprojecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd is momenteel niet beschikbaar. Niet alleen is de administratie momenteel niet ingericht om dit snel inzichtelijk te maken. Tevens wordt dit verder gecompliceerd door het feit dat er veelal sprake is van meerdere dekkingsbronnen en eindafrekeningen die pas plaatsvinden na eindoplevering van het project.</p> <p>c). Hiervoor verwijzen wij naar de paragraaf Financiering en investeringen van het Mobiliteitsplan, p. 51. Binnen een jaar zal het mobiliteitsplan inclusief genoemde tabel worden geactualiseerd. Op dit moment</p> <p>d). Hiervoor verwijzen wij ook naar de paragraaf Financiering en investeringen van het Mobiliteitsplan, p. 51. Binnen een jaar zal het mobiliteitsplan inclusief genoemde tabel worden geactualiseerd. Op dit moment</p>
	<p><i>11. Niet uit de balans blijvende verplichtingen (pag. 176)</i></p> <p>Hoe is de 21,613 mln die hier staat genoemd bij het Mobiliteitsprogramma opgebouwd?</p>	<p>De € 21.613 mln. zijn verplichtingen voornamelijk betrekking hebbend op opdrachten van diverse uitvoeringsprojecten Grote Wegenwerken. Het betreffen ongeveer 230 opdrachten die in 2016 zijn gegeven waarvan de prestatie niet meer in 2016 (of gedeeltelijk) geleverd werd, maar realisatie in 2017 zal plaatsvinden.</p>
	<p><i>12. Incidentele baten en lasten (pag. 185) en BRU (pag. 201)</i></p> <p>a. Hoe kunnen we de in deze tabel genoemde bedragen relateren aan de cijfers op pag. 73-76 en op pag. 201?</p> <p>b. Heeft het 'overlopend passief' op pag. 201 (84,988 mln.) te maken met de op pag. 75 genoemde inzet van niet bestede BDU-gelden van voor 2016 (86,9 mln.)? Hoe zijn deze aan elkaar gerelateerd en waarom verschillen ze?</p>	<p>De staat van Incidentele baten en lasten (IBL) is niet direct te relateren aan de verschillenanalyse van programma 5. De Verschillenanalyse omvat op taakniveau een analyse. De staat van IBL is een weergave van de belangrijkste specifieke incidentele baten en lasten, onderdeel van de totale analyse van het programma. De bijlage BRU op pag. 201 kan wel gerelateerd worden aan de staat van IBL. De lasten van Integratie BRU op de staat IBL zijn € 1,4 mln. hoger dan op de bijlage BRU vanwege de toerekening van centrale overhead, groot € 1,4 mln. Dit bedrag wordt niet meegenomen in de berekening van het "BRU hek", weergegeven in de bijlage.</p> <p>Het overlopend passief opgenomen in de bijlage BRU en de inzet van niet bestede BDU middelen hebben met elkaar te maken. Het gaat om hetzelfde. Niet bestede BDU middelen worden als "overlopend passief" verantwoord op de balans. Het verschil van € 2,0 mln. komt omdat onder de niet bestede BDU middelen</p>

Ingediend door	Vraag	Antwoord
		op pag. 75 ook een gemeentelijke bijdrage van € 2,0 is opgenomen. Dit bedrag is in de bijlage BRU onder Derden opgenomen.
	<p>13. <i>Project Uithoflijn (pag. 109)</i></p> <p>a. Hoe is het gewogen risicoprofiel van 24,6 mln. opgebouwd?</p> <p>b. Waar kunnen we dit risico terugvinden in de risicoanalyse in hoofdstuk 4.1 (pag. 112-125)?</p> <p>c. Hoe is dit risico financieel afgedekt?</p> <p>d. Ligt er ook deel van het risico bij anderen, zo ja bij wie en hoeveel?</p>	<p>a) Het gewogen risicoprofiel is opgebouwd door kwartaalsgewijs alle projectrisico's te beoordelen en financieel te wegen. Door ontwikkelingen binnen het project kunnen risico's in het volgende kwartaal gemitigeerd zijn en er weer nieuwe risico's opgetreden.</p> <p>b) Dit risico is opgenomen in de tabel Concernrisicoprofiel. De dekking van dit risico (en alle andere OV risico's) dient tot 2019 uit het "hek om de BRU" voorzien te worden.</p> <p>c) Het financieel gewogen risico is momenteel hoger dan het beschikbare project-onvoorzien. Momenteel worden aanvullende beheersmaatregelen uitgewerkt op basis waarvan de Stuurgroep een eventuele bijstelling van het project- onvoorzien kan overwegen.</p> <p>d) Provincie en gemeente zijn samen opdrachtgever voor het project Uithoflijn. Het risico is verdeeld in een verhouding van 76% provincie en 24% Gemeente Utrecht.</p>
	<p>14. <i>Overige vragen</i></p> <p>a. Waar zit de in de laatste PS-vergadering gemelde meevaller in de aanleg van Salto (N421)?</p> <p>b. Waar kunnen we het risico van de claim van de gemeente Houten op (een deel van) deze meevaller terugvinden in de risicoanalyse in hoofdstuk 4.1 (pag. 112-125)?</p> <p>c. Waaruit worden de subsidies uit het uitvoeringsverordening Actieplan Fiets betaald?</p> <p>d. Hoeveel is hier aan besteed in 2016 (graag uitgesplitst naar projectniveau)?</p>	<p>a). De meevaller zit in het BRU subsidiebudget en wordt verwerkt in 2017.</p> <p>b). Er is hier geen sprake van een risico, aangezien het hier gaat om een verdelingsvraagstuk van resterende middelen binnen het project.</p> <p>c). De subsidies uit de uitvoeringsverordening Actieplan fiets worden betaald uit de reserve Mobiliteitsprogramma.</p> <p>d). In 2016 is er € 2.635 mln. uitgegeven. Het betreft 7 voorschotten aan 7 projecten bij 6 gemeenten.</p>
A. Poppe	p. 64 en p. 171 VERDER: in hoeverre zijn de restbedragen € 22.6 miljoen (aandeel Provincie), respectievelijk € 73.793 miljoen geoormerkt aan specifieke projecten? Graag een overzicht daarvan, of een verwijzing naar waar deze projecten te vinden zijn, inclusief de planning en de gekoppelde bedragen.	In de voortgangsrapportage VERDER januari 2017 is de stand van het programma en de projecten opgenomen. Deze is op 6-6-2017 aan Provinciale Staten verzonden.

Ingediend door	Vraag	Antwoord
	<p>P.64 en p. 171 VERDER: op p. 64 staat een bedrag van € 107,8 miljoen onder 'nog aan te wenden binnen'. Hoe verhoudt zich dit bedrag ten opzichte van de op p. 171 genoemde reserve VERDER ad € 73,793 miljoen?</p>	<p>Het bedrag van 107,8 miljoen is het totaal budget van alle regionale VERDER partners waarover nog een bestuurlijk besluit moet worden genomen. Het bedrag in de reserve betreft alleen de provincie en is bestemd voor daadwerkelijke uitgaven.</p>
	<p>p. 75 en p. 171 BDU: Graag een nadere toelichting op de tekst onder de kop 'baten' op p. 75 en uitleg hoe de op p. 75 genoemde bedragen te relateren zijn aan het verloop van de bestemmingsreserve op p. 171.</p>	<p>De BDU middelen OV maken deel uit van het zogenaamde BRU hek. Zie ook bijlage BRU op pag. 201. Het heeft te maken met de transitieafspraken dat de door de BRU vastgestelde meerjarenbegroting tot 2020 gehandhaafd blijft. Betekent dat de verschillende taakvelden van voormalig BRU, zoals OV Concessie, Regiotram en het RUVV afrekenen met de bestemmingsreserve Rijksbijdrage BDU, ingesteld bij de Najaarsnota 2016.</p>
	<p>P. 171 Reserve BDU: de reserve BDU heeft per ultimo 2016 een stand van € 9,328 miljoen. In hoeverre is dit bedrag geoormerkt? Graag een overzicht van de projecten/uitgaven waaraan dit bedrag gekoppeld is, inclusief de planning en de betrokken bedragen.</p>	<p>De bestemmingsreserve Rijksbijdrage BDU is ingesteld bij de Najaarsnota 2016. Het wordt gebruikt voor het afrekenen van de taakvelden voormalig BRU zijnde het verschil tussen de ontvangen BDU middelen en de uitvoeringslasten van de taakvelden van voormalig BRU. De bestemmingsreserve is tot en met de duur van het BRU hek, 2019 geoormerkt, om mee- en tegenvallers af te rekenen. Er is dus geen koppeling met projecten of specifieke uitgaven.</p>
	<p>p. 70 Meer verkeersdoden in 2016, wel 7. De SP vindt dit onverdraaglijk. Even als het aantal (ernstig) gewonden. Bij het ontbreken van voldoende politie om de pakkansen te vergroten wordt er meer hufferig gedrag vertoond. Er wordt steeds meer geïnvesteerd in opleiding bij rijexamens maar dit vertaald zich niet naar gedrag op de weg. Ook het vaker 130 rijden op de snelwegen leidt onsinziens tot onduidelijkheid en er zou gewoon weer 1 snelheid nl. 120 km moeten worden ingevoerd. Graag willen wij uitleg over hoe het college dit gaat aanpakken.</p>	<p>Ook wij zijn verontrust over de stijging van het aantal verkeersdoden en (ernstig) gewonden. Als provincie proberen we de verkeersveiligheid te vergroten door in te zetten op infrastructuur, educatie/voorlichting en verkeershandhaving, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018. En door te kiezen voor focusgroepen, die kwetsbaar zijn in het verkeer (beginnende bestuurders, jonge en oudere fietsers). De genoemde sporen worden in hoofdlijnen als volgt geconcretiseerd. Voor infrastructuur via de trajectaanpak, door het nemen van infrastructurele maatregelen. Voor educatie/voorlichting door het realiseren van producten waarmee een goede basis wordt gelegd voor verkeersgedrag en vaardigheden. Voor alle leeftijdsgroepen. Voor verkeershandhaving door overleg met politie en Openbaar Ministerie over de locaties van snelheids- en roodlichtcontroles, op basis van gegevens over ongevallen, oorzaken en overtredingen. Daarnaast zijn we samen met andere wegbeheerders een proactieve verkeersveiligheidsaanpak aan het ontwikkelen om risico's zoals snelheid beter in beeld te krijgen zodat we daar gericht op kunnen anticiperen.</p>
	<p>p. 73 Er is subsidie verleend voor het verbeteren van de sociale veiligheid bij U-OV. De SP wil graag weten of dat is gelukt met het begrote geld en of de bussen cq. de tram ook daadwerkelijk</p>	<p>Vanaf kwartaal 3 (besluit is in najaar genomen) van 2016 is U-OV intensief aan de slag gegaan met de voorbereidingen voor de implementatie van het extra plan service en veiligheid. Er is contact gelegd met de RET die positieve</p>

Ingediend door	Vraag	Antwoord					
	<p>veiliger zijn geworden en wat er met dat geld is gedaan.</p>	<p>ervaringen heeft met het veiliger maken van metro en tram daar. Er is geïnvesteerd in de werving van toezichthouders. Er zijn besprekingen geweest hoe de opleidingen vorm en inhoud te geven. In Q4 is verder gewerkt aan het kader waarin de toezichthouders in samenwerking met de boa's hun werkzaamheden kunnen gaan uitvoeren. De tram werd de basis van de inzet van de toezichthouders, maar na de introductie zal men ook in de bussen over het hele vervoergebied zichtbaar aanwezig zijn. Dit zal wel probleem gestuurd gaan gebeuren en de meldingen van medewerkers en passagiers zullen hier dan ook als input moeten gaan dienen. Denk voor wat betreft de inzet van toezichthouders ook aan instap begeleiding lijn 12, 28 en de zichtbare aanwezigheid op de lijnen 74 en 77. De toezichthouders zijn half januari 2017 daadwerkelijk ingezet.</p> <p>Resultaten voor de inzet van toezichthouders zijn dus vanaf 2017 te zien- voor het extra plan was Q3 2016 vooral implementeren en voorbereiden. Er is extra aanvullende subsidie verleend voor bovenstaande activiteiten in 2016.</p>					
	<p>p124 r211 en verder. Risico's worden opgevangen door BDU gelden. Zijn deze gelden toereikend en mogen we concluderen dat het met de BRU financieel niet goed is gegaan, mede door de buffers vroegtijdig te moeten aanspreken?</p>	<p>Het risicoprofiel op pag. 124 wordt afgedekt door de Niet bestede BDU middelen en bestemmingsreserve Rijksmiddelen. Mocht het risicoprofiel zich wijzigen dan wordt het "vermogen" om risico's op te vangen opnieuw bepaald. Het aanspreken van buffers komt doordat bestedingen eerder zijn uitgevoerd dan geplande, specifiek subsidies vanuit RUVV zoals de subsidie voor de Uithoflijn.</p>					
<p>N. Hoefnagels</p>	<p>Hoeveel personen maken momenteel gebruik van de NAR-regeling? Hoeveel personen kunnen in de toekomst nog gebruik maken van deze regeling? En om welke reden kan personeel dat momenteel werkzaam is voor de provincie, in de toekomst alsnog gebruik maken van deze regeling, als het doel van de reorganisatie al bereikt is (675 fte)?</p> <p>Kan worden aangegeven hoe vanaf 2013 de kosten voor de ambtenaren die onder de NAR vallen, gefinancierd zijn? Svp per jaar onderscheid maken in: Begroot vanuit personeelsbudget; realisatie vanuit personeelsbudget Begroot vanuit reserve frictiekosten; realisatie vanuit frictiekosten</p>	<p>In 2017 zijn er 37 deelnemers.</p> <p>Er zijn nog 3 medewerkers die nu nog geen gebruik maken van de NAR maar vanwege de gemaakte afspraken ten tijde van de reorganisatie uit 2012 nog aanspraak kunnen maken op de NAR regeling.</p> <p>Buiten deze 3 medewerkers zijn er geen andere medewerkers die aanspraak op deze regeling kunnen maken.</p> <p>De kosten van de NAR vallen onder de frictiekosten. Naast de NAR kosten vallen onder andere ook de kosten van de projectorganisatie, de WW kosten, flankerend beleid en kosten voor herplaatsers hieronder. Omdat er bij het opstellen van de begroting geprobeerd werd om zo veel mogelijk binnen de personeelsbudgetten op te vangen en het een mix is van meerdere kosten is de begroting op een hoger niveau opgesteld.</p> <p>Nu de NAR op een andere manier wordt gefinancierd is de verwachting dat er op het personeelsbudget ruimte ontstaat.</p> <table border="1" data-bbox="1108 1401 1796 1428"> <tr> <td></td> <td>Begroot</td> <td>Realisatie</td> <td>Begroot</td> <td>Realisatie</td> </tr> </table>		Begroot	Realisatie	Begroot	Realisatie
	Begroot	Realisatie	Begroot	Realisatie			

Ingediend door	Vraag	Antwoord				
			Pbudget	Pbudget	reserve	reserve
		2013	1.589	1.589	1.781	2.097
		2014	0	0	3.450	2.617
		2015	1.275	1.275	2.486	1.419
		2016	2.891	2.891	635	893
		De realisatie van de NAR was als volgt.				
			Realisatie NAR			
		2013	179.000			
		2014	1.056.000			
		2015	1.712.000			
		2016	1.908.000			