

## Vragen Jaarrekening 2016

Ingediend door	Vraag	Antwoord
<p><b>P. Overkleeft (D66)</b></p>	<p>1) p.44: Hier wordt opgemerkt dat het flexibele budget voor uitvoering van groene regelgeving niet is benut. Hoe verhoudt dit zich tot de behoefte aan extra handhaving in het buitengebied?</p>	<p>Het genoemde flexibel budget is bedoeld om incidentele projecten of onvoorziene zaken snel op te kunnen pakken. In 2016 heeft de focus gelegen op het aanstellen van de 2 groene boa's. De provincie Utrecht heeft in overleg met betrokken gemeenten om te stimuleren dat hun inzet voor groen toezicht op peil blijft en heeft besloten om structureel € 250.000,- budget vrij te maken voor meer groen toezicht in het buitengebied. Aandacht moet vooral worden besteed aan stroperij, wildcrossen, afvaldumpingen en andere illegale activiteiten. Deze extra structurele inzet is opgenomen in een aanvullende opdracht aan de RUD Utrecht, waardoor een verder versterkende concentratie van deze werkzaamheden plaatsvindt. De twee fulltime boa's richten zich specifiek op de bestrijding van bovengenoemde activiteiten om daarmee landschappelijke waarden, natuurwaarden en het leefmilieu intact te houden. Het accent van dit extra toezicht ligt vooral op de Utrechtse Heuvelrug.</p> <p>Daarnaast zijn de voorbereidende taken voor de Wet Natuurbescherming uitgevoerd binnen de lumpsum. Er zijn in 2016 geen andere incidentele projecten geweest. Hierdoor is het flexibel budget niet volledig aangewend.</p>
	<p>2) p.44: Onder de noemer balansafwikkelingen wordt gemeld dat er verplichtingen uit eerdere jaren zijn komen te vervallen. Wat voor soort verplichtingen betrof dit en waar schuiven deze middelen nu naartoe?</p>	<p>De middelen vallen vrij aan de algemene middelen. Dit betreft allerlei verplichtingen voor uitvoeringskosten binnen het programma Landelijk gebied zoals communicatie, advies, inhuur, waarvan de uiteindelijke kosten lager zijn uitgevallen dan op basis van het contract verwacht werd.</p>
	<p>3) p.100: De risico's van het project HvH zijn nu uitgesplitst wat het inzichtelijker maakt. Kan ook weergegeven worden hoe de risico's zich ontwikkelen ten opzichte van eerdere jaren?</p>	<p>Het risicoprofiel van het programma HvdH is op 1-1-17 € 3,2 mln., € 4,6 mln. op 1-1-16 en € 3,8 mln. op 1-1-15. De toename in 2015 is te verklaren door de risico's op afdracht van vennootschapsbelasting. De afname in het afgelopen jaar laat zich onder andere verklaren door het wegvallen van de risico's in het project Westelijke Corridor omdat dit project vrijwel is afgerond. Bij het onderdeel vliegbasis zijn de risico's niet wezenlijk veranderd. Ieder jaar worden de grondexploitaties hvdh en vliegbasis in de commissie geagendeerd, met daarin de volledige risicoanalyse.</p>

	<p>4) p.39: we zouden graag een update krijgen over de stand van zaken rond het ecoduct bij de N226. In welk stadium bevindt het proces zich nu? Hoe wordt het participatieproces vormgegeven? Zijn er lessen getrokken uit het proces rond de N227 en hoe worden die toegepast?</p>	<p>De gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft op 15 september 2016 een motie aangenomen waarin is opgenomen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de gemeente vroegtijdig betrokken wil worden in de gedachtenvorming over het verbinden van natuurgebieden aan weerszijden van de N226</li> <li>- de gemeente alle alternatieven voor de N226 onderzocht wil hebben en niet alleen een ecoduct op effectiviteit en kostenefficiëntie, ook gezien de uitspraak van de Raad over de gewenste snelheidsverlaging</li> <li>- voor eind 2016 een oriënterend bespreking met alle betrokkenen plaats moet vinden waarin het verdere proces over de besluitvorming over de N226 wordt besproken.</li> </ul> <p>N.a.v de motie zijn de volgende actiepunten geweest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de gemeente wordt uitvoerig betrokken bij de gedachtenvorming en het proces</li> <li>- er is een onderzoekopdracht geformuleerd en in overleg met de gemeente voorgelegd aan de Federatie Groene Heuvelrug. Volgens planning wordt de opdracht in de zomer 2017 uitgevoerd.</li> <li>- een (constructief) oriënterende bespreking met alle betrokken partijen heeft medio januari 2017 plaats gevonden.</li> </ul> <p>Lopende projectonderdelen:</p> <p>Er loopt een studie naar de noodzakelijke maatregelen op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie (wordt in september afgerond)</p> <p>Er loopt een verkenning naar inpassingsmogelijkheden in vigerend bestemmingsplan.</p> <p>Planning: Volgens planning kan (onder voorbehoud uitkomsten alternatieven) de aanbesteding eind 2017 plaats vinden.</p> <p>Lessen van de procedure ecoduct N227: De gemeente intensief betrekken in de voorbereidingsfase.(wat overigens ook bij de N227 heeft plaats gevonden)</p>
	<p>5) p.41: Hier valt het volgende te lezen: 'De breed samengestelde reeënbeheercommissies sturen in hun jaarlijkse werkplannen steeds meer op lokaal maatwerk dat nodig is om in eerste instantie aanrijdingen te voorkomen.' Kan die zin een beetje worden toegelicht? Wie zitten er in die commissies, wat verstaan we hier bijvoorbeeld onder 'lokaal maatwerk' en welke middelen worden ingezet om aanrijdingen te voorkomen?</p>	<p>De samenstelling van de breed samengestelde reeënbeheercommissies is niet overal gelijk. Afhankelijk van de regio zijn de volgende belanghebbenden uit het betreffende gebied vertegenwoordigd: jacht en wildbeheer, landbouw, bosbouw, natuurbescherming, recreatie en wegbeheerders van Rijk, provincie en gemeenten. Lokaal maatwerk heeft betrekking op de gewenste reeënstand in een bepaald gebied en hoe deze gerealiseerd kan worden, maar ook op het op andere wijze oplossen van knelpunten, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een raster, extra wildspiegels of een andere voorziening om aanrijdingen te voorkomen.</p> <p>Binnenkort (27 juni as.) zullen GS naar verwachting het programma Oversteekbaarheid fauna 2017-2020 vaststellen, als onderdeel van het Mobiliteitsprogramma van de Mobiliteitsvisie, met daarin een overzicht van de maatregelen die voorzien zijn om de komende jaren de oversteekbaarheid van fauna op de provinciale wegen in de provincie Utrecht te verbeteren. Het programma geeft inhoudelijk en budgettair richting aan de maatregelen die de komende tijd uitgevoerd kunnen worden, de monitoring van de effectiviteit daarvan en het beheer en onderhoud.</p>

	<p>6) p.41: Er zijn 67 aanvragen binnengekomen voor POP3-middelen. Kunnen wij een overzicht krijgen van deze aanvragen en de per project toegekende middelen?</p>	<p>Zie bijlage</p>
	<p>7) p.42 Hier wordt gerept van een 'platform kernkwaliteiten landschap'. Hierover graag wat toelichting: wat voor partijen nemen daarin zitting, wat wordt precies hun opdracht en wat voor scope/mandaat/middelen krijgt het platform mee?</p>	<p>Het platform komt enkele keren per jaar bij elkaar en begint met een pilot in 4 gemeenten. In het platform zitten de 4 pilotgemeenten, de bijbehorende agrarische collectieven, Landschap Erfgoed Utrecht en Utrechts Particulier Grondbezit. Doel van het platform is om landschapselementen aan te leggen, te herstellen, te beheren en te beschermen. De agrarische collectieven krijgen een werkbudget waarmee ze in de 4 gemeenten gedurende 2 seizoenen ervaring kunnen opdoen om deze doelen te bereiken. Daarna evalueert het platform het resultaat, en worden de "best practices" uitgerold over de andere collectieven en gemeenten.</p>
	<p>8) het grondbezit van de provincie waarvoor al dan niet nog het voornemen op doorlevering bestaat is enkel als totaalbedrag opgenomen. Bestaat er ook een gespecificeerd overzicht van het grondbezit en de reden waarom dit in provinciaal bezit wordt gehouden?</p>	<p>In principe wil de provincie geen grond in bezit houden in het landelijk gebied (in het kader van de Agenda Vitaal Platteland). Zowel de grond binnen de natuur-begrenzing als daarbuiten zal op termijn verkocht worden. We verkopen echter niet alle grond tegelijk, omdat we daarmee de grondmarkt ernstig zouden verstoren. Indien er zicht is op een gebiedsontwikkeling waarbij beleidsdoelen (op het gebied van natuur, cultuur, recreatie en/of water) worden gerealiseerd, worden betreffende gronden nog enige tijd uit de verkoop gehouden. Tot slot wordt vaak ook met inrichting van nieuwe natuurgebieden gewacht, tot een substantieel deel in eigendom is van eigenaren die mee willen werken aan natuurrealisatie. Als wij een deel van die grond in eigendom hebben, wordt de verkoop pas gestart, nadat is ingericht.</p> <p>Op de webkaart kun je binnen Landelijk Gebied &gt; Grondzaken kiezen voor de kaartlaag Bezit landelijk gebied. Hier de link: <a href="https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?bookmark=a6fbb739645d4401b44efa4e14b84c00">https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?bookmark=a6fbb739645d4401b44efa4e14b84c00</a></p> <p>Op deze kaart kun je het bezit van de provincie in het landelijk gebied zien, met een indeling van de programmabureaus in categorieën. Categorie A is begrensd voor natuur of recreatie (Recreatie om de stad). Deze gronden worden verkocht aan een eindbeheerder (noemden we vroeger doorleveren). Categorie B is ruilgrond inzetbaar. Daarmee wordt bedoeld dat de verwachting is dat deze gronden nog in te zetten zijn voor natuurrealisatie of Recreatie om de Stad. Categorie C is ruilgrond verkoopbaar. Daarmee wordt overtollig bezit bedoeld, dat verkocht kan worden.</p>

## Vragen Subcommissie van de Jaarrekening

Ingedien d 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.</p> <p>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: 15%;"></th> <th style="width: 35%; 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 style="text-align: right;">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 verstrekken over hoe dit aantal zich in 2015 en 2016 heeft ontwikkeld? Wij de stellen u voor om dit voortaan als extra indicator op te nemen.</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 tijdrovende 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>																												

Ingedien d door	Vraag	Antwoord
	<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</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>

Ingedien d door	Vraag	Antwoord
	<p>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>6. <i>Doorstroming auto</i>(pag. 66) Als we de waarde van 902 vergelijken met de eerdere 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>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 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</i> (pag. 70) 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? b. Is er een trend zichtbaar wanneer dit wordt vergeleken met eerdere jaren en met andere provincies?</p>	<p><i>Antwoord a &amp; b:</i> 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 ongevallendatabank 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> a. Bij vergelijking met de</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: <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</i></p>

Ingediend door	Vraag	Antwoord																											
	<p>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>b. Bij de begrote baten is er ook een verschil maar dan veel kleiner: 42 duizend euro. Waar komt dit door?</p>	<p><i>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>b) Het verschil aan batenkant van € 42.000 heeft dezelfde achtergrond 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></p> <p>a. Hoe is de post 'Overig' opgebouwd?</p> <p>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.).</p> <p>b).</p> <table border="1" data-bbox="683 1525 1401 2011"> <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 regiogram</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> </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 regiogram	€ 22.943	€ 22.943	Subsidies Wegen en Verkeer, Infrastr. maatregelen en overig (ex BRU)	€ 113.266	€ 113.266
	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 regiogram	€ 22.943	€ 22.943																											
Subsidies Wegen en Verkeer, Infrastr. maatregelen en overig (ex BRU)	€ 113.266	€ 113.266																											

Ingedien d door	Vraag	Antwoord		
		Regiotaxi U-OV en Streek	€ 16.603	€ 9.678
		Overig	€ 28.383	€ 2.479
		<b>Totaal</b>	€ 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></p> <p>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 hekken 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</p>	<p>a). Het betreft hier: Hogere ontvangsten als gevolg van: - Niet geraamde ontvangst van de rijksbijdrage Randstadspoor ad € 4,1 mln. in december spoor kruising 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 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>		



Ingedien d door	Vraag	Antwoord
	<p>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>11. <i>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>12. <i>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</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</p>

Ingediend door	Vraag	Antwoord
	<p>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>middelen op pag. 75 ook een gemeentelijke bijdrage van € 2,0 is opgenomen. Dit bedrag is in de bijlage BRU onder Derden opgenomen.</p>
	<p>13. <i>Project Uithoflijn</i> (pag. 109)</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. Her 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>

Ingedien d door	Vraag	Antwoord
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.
	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?	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. 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.	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. 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.	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. 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 onszinns tot onduidelijkheid	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

Ingedien door	Vraag	Antwoord										
	<p>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>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 veiliger zijn geworden en wat er met dat geld is gedaan.</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 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.</p> <p>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</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. 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="683 1937 1380 2027"> <thead> <tr> <th></th> <th>Begroot Pbudget</th> <th>Realisatie Pbudget</th> <th>Begroot reserve</th> <th>Realisatie reserve</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>1.589</td> <td>1.589</td> <td>1.781</td> <td>2.097</td> </tr> </tbody> </table>		Begroot Pbudget	Realisatie Pbudget	Begroot reserve	Realisatie reserve	2013	1.589	1.589	1.781	2.097
	Begroot Pbudget	Realisatie Pbudget	Begroot reserve	Realisatie reserve								
2013	1.589	1.589	1.781	2.097								

Ingedien d door	Vraag	Antwoord					
	personeelsbudget; realisatie vanuit personeelsbudget Begroot vanuit reserve frictiekosten; realisatie vanuit frictiekosten	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						

## Vragen Jaarrekening 2016

Ingediend door	Vraag	Antwoord
<b>E. Kotkamp (Groen links)</b>	<p>1) Ik had tijdens RGW ook nog een vraag gesteld over de Reserve Ganzenakkoord die technisch was en nog schriftelijk beantwoord zou worden. Heb ik deze gemist of staat deze nog open?</p> <p>De vraag ging er om of het overgebleven bedrag uit 2016 inclusief het doorgeschoven bedrag van 2015 was, of dat er nu 2 bedragen zijn doorgeschoven (51.000 uit 2016 en 90.000 uit 2015).</p>	Het overgebleven bedrag uit 2016 is inclusief het doorgeschoven bedrag uit 2015.