PROVINCIE UTRECHT

BELEIDSAUDIT FINANCIEN MOBILITEITSPROGRAMMA'S AMBITIES EN UITVOERING IN BALANS?

PROVINCIE :: UTRECHT

Ambities en uitvoering in balans?

BELEIDSAUDIT FINANCIEN MOBILITEITSPROGRAMMA'S

maart 2018

Inhoudsopgave

Samenvatting en aanbevelingen

1. Inleiding 1
   1.1 Aanleiding beleidsaudit 1
   1.2 Samenstelling auditcommissie 2
   1.3 Onderzoeksopdracht 2
   1.4 Context 2
   1.5 Aanpak 2
   1.6 Leeswijzer 3

2. Kaderstelling en controlerende rol Provinciale Staten 4
   2.1 Inleiding 4
   2.2 Kaderstelling en controle 4

3. Mobiliteitsbeleid 6
   3.1 Inleiding 6
   3.2 Mobiliteitsplan 2014-2028 6
   3.3 Mobiliteitsplan 2019-2023 7

4. Budget begrotingsprogramma Bereikbaarheid 8
   4.1 Inleiding 8
   4.2 Transparantie begroting en jaarrekening 8
   4.3 Verantwoording en besteding middelen 10
   4.4 Meerjaren Investerings Plan (MIP) 11
   4.5 Actuele stand van zaken Mobiliteitsplan 2014-2019 12
   4.6 Transitie BRU 13

5. Financiele dekking 16
   5.1 Inleiding 16
   5.2 Specifieke middelen (Brede Doeluitkering) 16
   5.3 Algemene dekkingsmiddelen (Provinciefonds) 16
   5.4 Reserves en voorzieningen 17
   5.5 Informatieverstrekking door GS 17

6. Sturing en uitvoering
   6.1 Inleiding 19
   6.2 Planning en control 19
   6.3 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden 19
   6.4 Openbaar vervoer taken 20

Bestuurlijke reactie Gedeputeerde Staten 21

7. Bijlagen

   7.1 Overzicht geraadpleegde documenten
   7.2 Overzicht Mobiliteitsplan 2014-2028
   7.3 Overzicht stand van zaken Mobiliteitsplan 2014-2028
   7.4 Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en vervoer

SAMENVATTING

Provinciale Staten van Utrecht hebben bij de behandeling van de begroting 2018 besloten tot het uitvoeren van een beleidsaudit financiën mobiliteitsprogramma's. Daartoe is een commissie uit de Staten samengesteld die de opdracht kreeg om

a. inzicht te verschaffen in de wijze waarop omgegaan wordt met de kaders die zijn ingesteld voor de onderdelen van de begroting die vallen onder het programma Bereikbaarheid.
b. aanbevelingen te doen over de wijze waarop PS kaders stellen en GS hierover verantwoording aflegt.

De commissie heeft voor de audit als uitgangspunt genomen het Mobiliteitsplan 2015-2028, zoals dat door PS is vastgesteld op 7 juli 2014, en de begroting 2018.
Het Mobiliteitsplan bestond uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma. Het plan gaf de financiële kaders aan waarbinnen het programma zou moeten worden uitgevoerd. In totaal was € 1,3 miljard beschikbaar voor de periode 2014-2028.
Vervolgens zijn GS op basis van dit programma aan de slag gegaan.

Bevindingen

Het leeuwendeel van de provinciale begroting heeft betrekking op het begrotingsprogramma Bereikbaarheid. Het gaat hierbij in 2018 om een bedrag van € 286 mln. Hiervan heeft € 130 mln. betrekking op de exploitatie van het onderdeel Openbaar vervoer.

Bij de gehanteerde begrotingssystematiek valt op, dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen jaarlijks terugkerende (operationele) exploitatielasten en uitgaven die het karakter hebben van investeringen. Een ander kenmerk is dat de investeringen in de meeste gevallen worden betaald uit bestemmingsreserves en specifieke bijdragen van Rijk, gemeenten en derden. Een systematiek waarbij sprake is van meerdere begrotingsgrondslagen.

Het begrotingsproces is de afgelopen jaren aan een groot aantal ontwikkelingen onderhevig geweest, waardoor het inzicht van PS in de financiën van het begrotingsprogramma Bereikbaarheid bemoeilijkt is.
Genoemd kunnen worden de transitie van de BRU per 1 januari 2015, de wijziging van de regels voor het inrichten van begroting en de jaarrekening (BBV) per 1 januari 2016 en de integratie van de specifieke doeluitkering bedoeld voor verkeer en vervoer (BDU) naar het Provinciefonds per 1 januari 2017.
Niet zo verwonderlijk dat gevraagd is meer inzicht en transparantie te verkrijgen gekoppeld aan een verbetering van de leesbaarheid van dit begrotingsonderdeel.

Geconstateerd is dat in de jaarlijkse programmabegroting geen zichtbare relatie is gelegd met het door PS vastgestelde Mobiliteitsplan. Ook is in de begroting niet concreet aangegeven welke bedragen zijn geraamd voor welke maatregelen en/of projecten en hoe deze gedekt worden. Hierdoor is de kaderstellende rol van PS beperkt.

De planning en beheersing van het Mobiliteitsplan wordt sterk beïnvloed door de hoge ambities en de lange doorlooptijd van de uitvoering van veel projecten. Daarbij is de provincie veelal afhankelijk van andere overheden zoals Rijk en gemeenten. Dit maakt de beheersbaarheid van het programma complex en komt de transparantie niet altijd ten goede.

Per 1 januari 2014 was een bedrag van € 588 mln. beschikbaar voor mobiliteits-investeringen voor de periode 2014-2018. Door deze audit krijgen de Staten voor het eerst een overzicht (zie bijlage 3) van de geprogrammeerde projecten en de besteding hiervan t/m 1 januari 2017. Daarbij gaat het om investeringen die betrekking hebben op het oude Mobiliteitspplan van vóór

2014. Per 1 januari 2017 is hiervan nog € 300 mln. niet besteed. Wel zijn hier voor het grootste deel door GS verplichtingen aangegaan.
Voor de periode 2019-2028 is een bedrag € 740 mln. beschikbaar, waarvan nog maar een beperkt bedrag is besteed (zie taabel 4.3)

Van het door BRU overgedragen Uitvoeringsprogramma Verkeer en vervoer is nog een bedrag van € 100 mln. beschikbaar (zie bijlage 4).
In het kader van deze audit is geen onderzoek gedaan naar de actuele en realiteitswaarde hiervan.

De commissie heeft geen aandacht besteed aan specifieke projecten zoals de kredietoverschrijding van de Uithoflijn omdat dit buiten de scope valt van de opdracht aan de commissie.

Het afleggen van verantwoording door GS is mede gegeven de gehanteerde begrotingssystematiek niet in alle gevallen transparant. Hiermee is niet gezegd dat de uitgaven niet rechtmatig tot stand zijn gekomen. De accountant toetst de begrotingsrechtmatigheid op basis van de door PS beschikbaar gestelde (geautoriseerde) bedragen en niet op de administratieve onderverdeling daarvan.

Deze audit draagt er toe bij dat inzicht wordt verschaft in de omvang van de bestedingen voor de verschillende taken die vallen onder het begrotingsprogramma Bereikbaarheid.
PS autoriseren bij de jaarlijkse begroting tot welke maximale bedragen GS uitgaven mogen doen voor het totale programma Bereikbaarheid, maar niet waarvoor dit specifiek is bestemd.
Het begrotingsprogramma Bereikbaarheid als financieel kaderstellend document is abstract en te heterogeen van karakter. Het geeft weinig inzicht in de voorgenomen investeringen en de hiervoor beschikbare middelen. Dit maakt het voor PS lastig om haar kaderstellende rol goed in te kunnen vullen.

Om het inzicht en leesbaarheid te verbeteren is het noodzakelijk dat tussen PS en GS duidelijke "spelregels" zijn vastgesteld die PS beter in staat stellen om toe te zien op de toepassing van de kaders en deze waar nodig of gewenst bij te stellen.
In het kader van deze audit is gebleken dat de regelgeving op het terrein van het financiële beleid en van de organisatie is verouderd ten opzichte van de in de Provinciewet opgenomen eisen. Gebleken is dat op dit moment gewerkt wordt aan voorstellen aan PS, zodat deze spelregels weer actueel en duidelijk zijn. Het gaat dan om de financiële verordening en de controleverordening.

Het college van GS informeert PS via de commissie MME regelmatig over ontwikkelingen op het terrein van Mobiliteit. Daarbij valt op, dat GS belangrijke uitvoeringsprogramma's vaststelt. In deze uitvoeringsprogramma's zijn ook beleidsuitspraken opgenomen die tot de competentie behoren van PS vanuit hun kaderstellende rol. Hierin schuilt mogelijk het gevaar dat de Staten meer volgend dan kaderstellend zijn.

De commissie is gebleken dat in het kader van de doorontwikkeling van de organisatie, waartoe ook behoort het centraliseren van de bedrijfsvoering, stappen gezet zijn om te komen tot verbeteringen van de aansturing en beheersing van zowel de beleids- als de uitvoeringsprocessen. De rol en positie van de concerncontrol zal daarbij meer aandacht moeten krijgen.

Met ingang van de begroting 2020 zal sprake zijn van een inzichtelijke en stabiele begroting voor het programma Bereikbaarheid. Op dat moment is een nieuw Mobiliteitsplan vastgesteld, is de begrotingssystematiek aangepast en zijn de financiën van de BRU volledig in de provinciale

begroting geïntegreerd. Van groot belang is dat PS op enigerlei wijze invloed kunnen uitoefenen op de te verrichten taken.

Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande bevindingen heeft de commissie een aantal aanbevelingen voor PS geformuleerd over de wijze waarop PS in de gelegenheid kunnen worden gesteld kaders te stellen op basis waarvan GS hierover verantwoording kunnen afleggen. Deze hebben primair betrekking op het begrotingsprogramma Bereikbaarheid. Hiermee kan tevens een bijdrage worden geleverd aan de inzichtelijkheid, transparantie en leesbaarheid van het begrotingsprogramma Bereikbaarheid in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan.
De tussen ( ) geplaatste cijfers verwijzen naar de desbetreffende hoofdstukken van deze rapportage.

Kaderstelling en controle

1. Leg de taakverdeling en financiele spelregels tussen PS en GS op het terrein van de autorisatie van budgetten c.q. kredieten vast in de in 2018 vast te stellen financiele verordening. Maak hierbij gebruik van de model-verordening zoals de VNG die heeft opgesteld voor gemeenten (2.2).
2. Zorg er met het oog op de leesbaarheid voor dat documenten herleidbaar zijn naar eerder verstrekte documenten (2.2).

Mobiliteitsplan 2019-2023

3. Draag GS op om bij het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan ervoor te zorgen, dat helder geformuleerd wordt: de doelen, de subdoelen, hoe deze te realiseren zijn, welke concrete maatregelen en projecten daarvoor noodzakelijk zijn, wat hiervan de kosten zijn (3.3).
4. Verzoek GS na vaststelling van het nieuwe Mobiliteitsplan om een uitvoeringsprogramma (per subdoel) op te stellen voor de bestuursperiode, met daarin een (realistische) planning, financiën en prioritering en deze ter kennis te brengen van PS. Geef bij het jaarlijkse besluit tot vaststelling van de begroting concreet aan welke bedragen en kredieten worden geautoriseerd (3.3).

Transparantie begroting en jaarrekening

5. Neem bij het opstellen van de begroting de rollen van de gebruikers als maatstaf. Wijzig de complexe financieel-technische systematiek van begroten zo dat de systematiek transparanter en begrijpelijker wordt, zodat het inzicht van PS in de lasten en baten wordt vergroot(4.2).
6. Heroverweeg het niveau van de autorisatiefunctie bij de jaarlijkse begroting door niet één totaal bedrag vast te stellen waarbinnen GS bevoegd zijn tot het doen van uitgaven c.a. aangaan van verplichtingen. Maak daarbij duidelijk onderscheid in (jaarlijkse) exploitatielasten en -baten, kredieten, reserves en voorzieningen (4.2).

Verantwoording besteding budgetten

7. Verzoek GS om in overleg met PS te kiezen voor een duidelijke onderverdeling van de geraamde lasten en baten en koppel deze voor zover relevant aan het Mobiliteitsplan en de daaruit afgeleide doelenboom. Dit onder de voorwaarde dat de ramingen van de onderscheiden taken in totaal herleidbaar zijn naar de programmabegroting Bereikbaarheid als geheel (4.3).
8. Verzoek GS ervoor zorg te dragen dat de financiële administratie zo is ingericht dat deze beter kan worden voorzien in (ad hoc) informatiebehoefte, zoals verschillende dwarsdoorsnedes op verzoek van PS (bestedingen naar modaliteit, locatie, financiering e.d.) (4.3).

Meerjaren Investeringsplan (MIP)

9. Maak afspraken met GS hoe de besluitvorming rond de beschikbaarstelling van kredieten plaatsvindt en hoe de gevolgen hiervan in de jaarlijkse begroting worden verwerkt (4.4).

Actuele stand van zaken Mobiliteitsplan 2014-2019

10. Neem kennis van de financiële stand van zaken van het Mobiliteitsplan 2014-2028 naar de stand per 1 januari 2017 en verzoek GS aan te geven:
    a. wat de actuele stand van zaken is;
    b. welke verplichtingen inmiddels zijn aangegaan;
    c. welke "vrije ruimte" nog beschikbaar is (4.5).
11. Verzoek GS jaarlijks inzicht te verschaffen in de inhoudelijke en financiële voortgang en actuele situatie van het Mobiliteitsplan en het daarop gebaseerde uitvoerings-programma, inclusief welke verplichtingen zijn aangegaan, welke "vrije ruimte" er nog beschikbaar is en de stand van en verwachte ontwikkeling in de reserves (4.5).

Transitie BRU

12. Neem kennis van het Regionaal Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer zoals opgesteld door de BRU en verzoek GS:
    a. aan te geven welke verplichtingen inmiddels zijn aangegaan o.a. met betrekking tot de OV investeringen (bijv. Utrecht CS-Leidsche Rijn);
    b. welke "vrije ruimte" nog beschikbaar is
    c. benut daarbij het bestaande P&C instrumentarium (4.6).
13. Verzoek GS om nà 2019 een verslag op te stellen waarin wordt aangegeven op welke wijze is voldaan aan de gemaakte afspraken bij de overdracht van het BRU en waaraan de provincie de bedragen voor wegen en OV-infra heeft uitgegeven. Breng dit verslag ter kennis van de U-10 gemeenten en PS (4.6)

Financiële dekking

14. Verzoek GS een realistisch overzicht van de te verwachte dekkingsmiddelen voor het Mobiliteitsplan op te stellen in relatie tot de verwachte uitgaven en verplichtingen en laat het verband zien tussen dit facetbeleid en de meerjarenraming van de provincie. Actualiseer dit overzicht jaarlijks en breng dit ter kennis te brengen van PS.

Sturing en uitvoering

15. Verzoek GS de financiële functie binnen de provinciale organisatie te verstevigen o.a.
    a. door de concerncontroller te herpositioneren in de directieraad;
    b. de afdeling financiën waar nodig te verstevigen (6.2)
16. Overweeg als PS om GS te verzoeken te onderzoeken wat de voor- en nadelen zijn om de taken op het terrein van Openbaar vervoer (U-OV, streekvervoer, Uithoflijn e.d.) (intern) te verzelfstandigen. Vooruitlopend hierop GS te verzoeken een apart programma in de begroting op te nemen voor deze taken (6.4).

1. Inleiding

1.1 Aanleiding beleidsaudit

Provinciale Staten hebben op 7 juli 2014 het Mobiliteitsplan voor de periode 2015-2028 vastgesteld bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma.
Na de vaststelling hiervan hebben zich allerlei ontwikkelingen voorgedaan die het noodzakelijk maken dit Mobiliteitsplan te actualiseren.

Bij de behandeling van de Kadernota 2017 is geconstateerd dat geen volledig overzicht beschikbaar is op basis waarvan PS zicht hebben op de voortgang van het plan en de daarin opgenomen projecten. De behoefte bestond om inzicht te hebben in de stand van de verschillende reserves die beschikbaar zijn voor de financiering van het Mobiliteitsplan in relatie tot de uitgevoerde projecten en resterende opgaven.

Om een goede afweging te kunnen maken bij het vaststellen van het geactualiseerde Mobiliteitsplan in 2018 werd de wens uitgesproken inzicht te krijgen in de stand van zaken. Bij die gelegenheid werd ook aandrongen op het vergroten van de inzichtelijkheid van de begroting en de jaarstukken inclusief de reserves en voorzieningen

Bij motie werden GS gevraagd voorafgaand aan de bespreking van het concept Mobiliteitsplan, maar uiterlijk voor de indiening van de begroting 2018, een overzicht te genereren, waarin de actuele status van de in 2014 in het Mobiliteitsplan 2014-2019 geplande projecten wordt weergegeven, inclusief de bijbehorende baten en lasten.
Gevraagd werd een methode te ontwikkelen die ervoor zorgt dat een vergelijking van het op te stellen overzicht met andere delen van de jaarstukken mogelijk wordt.

Ter uitvoering van deze motie hebben GS via de commissie MME in een informatiebijeenkomst de nodige informatie verstrekt die tegemoet zou moeten komen aan de in die motie verwoorde wensen. Bij de behandeling van de begroting 2018 bleek dat deze informatie onvoldoende invulling gaf aan de gewenste inzichten, zowel inhoudelijk als qua timing.
PS constateerden dat projecten die onder het ene uitvoeringsprogramma vielen, vervolgens onder een ander uitvoeringsprogramma worden uitgevoerd binnen het begrotingsprogramma Bereikbaarheid.
PS gaven aan om vanuit hun controlerende rol heldere afspraken te willen maken over de wijze van kaderstellen en de wijze waarop hierover verantwoording wordt afgelegd.
Vanuit de budgetterende rol werd het van belang geacht voldoende zicht te hebben op de financiën van mobiliteit en de wijze waarop GS daarmee omgaan.

Naar aanleiding hiervan werd in de vergadering van 6 november 2017 besloten een commissie in te stellen die een beleidsaudit moet uitvoeren.

1.2 Samenstelling auditcommissie

De instelling en werkwijze van de auditcommissie is geregeld in het besluit tot instelling van een commissie voor de beleidsaudits, zoals vastgesteld op 9 mei 2005.

De commissie bestaat uit de volgende leden:

mr. B.M.H. de Brey MBA (VVD)
M.J. de Droog Msc RA (D66)
W.G.J. Wijntjes RA (CDA)
mevr. drs. J.P. d'Hondt (PvdA)
ir. H. IJssennagger (PVV)

mevr. A.M. Poppe (SP)
ir. H.P. van Essen (GroenLinks)
G. van Leeuwen (SGP)

De heer J.T .Langelaar is als onafhankelijk voorzitter opgetreden. De griffier, mevr. mr. K. Peters en mevr. R. Heidstra hebben de commissie ondersteund. Vanuit de organisatie hebben mevr. K. Marijs en de heren R. van Ravenswaay en M. Blokland als ambtelijke adviseurs deelgenomen aan de vergaderingen van de commissie.

1.3 Onderzoeksopdracht

De opdracht van de Staten is op basis van een audit

a. inzicht te krijgen in de wijze waarop omgegaan wordt met de kaders die zijn opgesteld voor de onderdelen die vallen onder het programma Bereikbaarheid;
b. het doen van aanbevelingen over de wijze waarop PS kaders stellen en GS hierover verantwoording afleggen.

Hierbij moet de informatiebehoefte vanuit de Staten zoals vastgesteld in de vergadering van PS van 3 juli 2017 als uitgangspunt worden genomen.

1.4 Context

De vraagstelling voor deze audit sluit nauw aan bij een aantal ontwikkelingen dat van invloed is op het inzicht en de transparantie van de kaderstelling en verantwoording van de financiën van het begrotingsprogramma Bereikbaarheid.

De afgelopen tijd is door de Staten aandacht gevraagd voor de leesbaarheid van de P&C-documenten in algemene zin (niet alleen mobiliteit), zowel kwalitatief als kwantitatief. Dit om meer inzicht te krijgen in de maatschappelijke effecten.
Ook de accountant heeft bij de controle van de jaarrekening geconstateerd dat de informatievoorziening verbetering behoeft.

Om hieraan tegemoet te komen is een aantal maatregelen genomen. Met deze maatregelen was al een begin gemaakt in het kader van de doorontwikkeling van de organisatie w.o. het PRESTO-project.

De vernieuwing van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en de overheveling van de specifieke Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) maakten een heroriëntatie op de indeling van de begroting en jaarrekening noodzakelijk.

1.5 Aanpak

De opdracht van PS aan de commissie was om uiterlijk tijdens de vergadering van de commissie MME van 19 februari 2018 te rapporteren, zodat de aanbevelingen meegenomen kunnen worden in de Kadernota 2018 en in het Mobiliteitsplan 2019-2023. Dit was gezien de complexiteit van de materie een ambitieus tijdschema, dat dan ook niet gehaald is.
De periode waarop de audit betrekking heeft begint vanaf 2014 en geeft een vooruitblik tot 2019.

De audit geeft geen oordeel over de keuzes en beslissingen die PS hebben genomen. Dit is een vast gegeven en betekent dat geen oordeel zal worden gegeven over de doelmatigheid of doeltreffendheid van het mobiliteitsbeleid.

De commissie is als volgt te werk gegaan bij de aanpak van de audit.

In een startbijeenkomst heeft de commissie werkafspraken gemaakt zoals de preciseringen van de opzet van de audit en de daarvoor te verrichten werkzaamheden (vraagstelling, toetsingskader, aanpak). Ook zijn werkafspraken gemaakt over de planning, de interviews en de rapportagevorm.

Hierna is een inventarisatie gemaakt van de beschikbare en relevante documenten.
Aan de hand hiervan en van andere informatiedragers is een analyse uitgevoerd tegen de achtergrond van de doelstelling van de audit en de gestelde vragen.

Hierna is een concept-nota van de bevindingen uit de documentenanalyse opgesteld en besproken in de commissie.
Vervolgens zijn interviews gehouden met de belangrijkste stakeholders zowel bestuurlijk als ambtelijk:

Mevr. mr. J. Verbeek-Nijhof, (ex)gedeputeerde Mobiliteit
De heer R. Brugts, directeur
De heer drs. P. Nelissen, domeinmanager Mobiliteit
De heer drs. E. van Wijk (RA), concerncontroller

Na deze fase is een concept-rapport opgesteld en besproken in de commissie.
Hierna is dit concept voorgelegd aan de stakeholders (geïnterviewde personen) met het verzoek dit concept op feitelijke onjuistheden te verifiëren en is hen gevraagd hun zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de aanbevelingen.
Na verwerking hiervan is het definitieve rapport opgesteld.

1.6 Leeswijzer

Na deze inleiding komen in hoofdstuk 2 de kaderstellende en controlerende rol van PS alsmede de daarbij behorende instrumenten aan de orde.
Hoofdstuk 3 besteedt aandacht aan de beleidsontwikkeling op het gebied van mobiliteit.

In hoofdstuk 4 wordt de uitvoering van het beleid beschreven in relatie tot de begroting en de jaarrekening. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de transitie van de BRU per 1 januari 2015.

Hoofdstuk 5 bevat een overzicht van de dekking en financiering van het mobiliteitsbeleid.
In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de sturing en uitvoering van het programma Bereikbaarheid.

2. Kaderstellende en controlerende rol Provinciale Staten

2.1 Inleiding

Het budgetrecht van PS is een onvervreemdbaar recht en kan dus niet worden overgedragen aan het college van GS of commissie.
De begroting heeft een autorisatie-functie, d.w.z. dat PS met de vaststelling van de begroting het college van GS machtigen tot het doen van uitgaven tot de in de begroting opgenomen bedragen. Van belang hierbij is op welk abstractieniveau dit plaatsvindt. In de huidige begroting wordt één bedrag genoemd voor het gehele programma Bereikbaarheid en vindt geen onderverdeling plaats in bijv. OV, auto, fiets, verkeersveiligheid e.d.
Uitgangspunt daarbij is dat de budgetten op hoofdlijnen worden vastgesteld. De provincie Utrecht heeft de autorisatie bepaald op het niveau van de totaalbedragen per programma.

Het programma Bereikbaarheid vormt het leeuwendeel van de provinciale begroting. Inzicht in de aard en samenstelling van de lasten en baten wordt bemoeilijkt doordat er zich de afgelopen jaren majeure ontwikkelingen in het programma hebben voorgedaan.
Ook vergelijking van de begroting met de jaarrekening is niet gemakkelijk en dit geldt zeker niet alleen voor de niet-financieel georiënteerde lezer.

De inrichting van de begroting en jaarrekening moet voldoen aan vereisten zoals opgenomen in wet- en regelgeving. Het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is hierbij leidend. Op basis hiervan moet de begroting uit een beleidsmatig (programma) en een financieel deel bestaan.

2.2 Kaderstelling en controle

Beleidsnota's hebben een inhoudelijk kaderstellende functie. De begroting heeft een financieel kaderstellende functie. Dat betekent, dat aan zaken die in de begroting worden opgenomen in het kader van het programma Bereikbaarheid de eis gesteld kan worden dat deze voldoen aan de kaders die beleidsmatig zijn vastgesteld.

Artikel 216 van de Provinciewet bepaalt dat Provinciale staten een verordening vaststellen waarin de uitgangspunten voor het financiële beleid en beheer alsmede de financiële organisatie zijn opgenomen. Door PS van Utrecht is in 2004 de Verordening Interne Zaken vastgesteld waarin uitvoering is gegeven aan deze wetsbepaling. In artikel 4.1 zijn summiere bepalingen opgenomen met betrekking tot de begroting.

Behalve dat deze verordening is verouderd, is de provincie Utrecht de enige provincie die de uitvoering van een aantal wettelijke bepalingen heeft opgenomen in één verordening.
Alle andere provincies hebben een aparte verordening financieel beleid en beheer vastgesteld. Deze provincies hebben hierin o.a. bepalingen opgenomen dat PS voor elke bestuursperiode vaststelt uit welke programma's de begroting bestaat, op welke niveau PS het college machtigt (autoriseert) tot het doen van uitgaven, op welke wijze kredieten voor investeringen worden vastgesteld en hoe deze worden "bewaakt", enz. Daarbij is veelal aansluiting gezocht bij de VNG-modelverordening die is opgesteld voor gemeenten.

Vanuit de organisatie is geconstateerd dat teveel verschillende onderwerpen met een verschillend karakter in één verordening Interne Zaken zijn opgenomen. Om die reden is het voornemen (in lijn met de vernieuwingen van het BBV) een tweetal specifieke verordeningen (de financiële verordening en de controle verordening) in het eerste halfjaar 2018 ter vaststelling aan PS voor te leggen.

Met de jaarrekening leggen GS verantwoording af aan PS over de uitvoering van de begroting. Hierbij is relevant dat de werkelijke lasten en baten kunnen worden vergeleken met die van de begroting en eventuele door PS vastgestelde wijzigingen daarop.
De jaarrekening geeft veel meer financiële informatie dan de begroting.
Voor wat betreft de jaarrekening is in de huidige Utrechtse verordening niets opgenomen.
Als het gaat om de controle moet onderscheid worden gemaakt tussen doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid.
De financiële rechtmatigheid wordt beoordeeld door de accountant. Deze geeft een oordeel over de vraag of het college van GS uitgaven heeft gedaan die zijn verantwoord op een wijze en niveau zoals door PS bij de begroting zijn vastgesteld.
De accountant geeft geen oordeel over de doeltreffendheid en doelmatigheid van deze uitgaven. Dit wordt overgelaten aan het oordeel van PS.

In de verordening interne zaken (artikel 4.5) is wel een bepaling opgenomen dat GS periodiek intern onderzoek doen naar het financieel beheer.

PS hebben een subcommissie voor de jaarrekening ingesteld die de Staten adviseren over de vaststelling van de jaarrekening. Recent hebben PS besloten deze subcommissie om te vormen tot een eigenstandige auditcommissie. Dit met het doel meer inzicht te krijgen in de begroting en jaarstukken.

Voor het begrotingsprogramma Bereikbaarheid zijn twee nota's door PS vastgesteld waarvan de nota Investeren, waarderen en exploiteren in het kader van deze audit de belangrijkste is.
In deze nota worden de kaders weergegeven met betrekking tot investeringen. Dit betreft zowel de investeringen van economisch als maatschappelijk nut. Daarnaast zijn er kaders opgenomen voor het proces rondom het vrijgeven van kredieten om investeringen uit te voeren. Het Meerjaren investeringsplan (MIP) en het Meerjaren onderhoudsplan (MOP) met ingang van de kadernota 2018 onderdeel zullen uitmaken van de reguliere P&C-cyclus.
Hierdoor wordt het inzicht van PS in de gehele investeringsportefeuille van de provincie aanzienlijk vergroot. De impact van deze nota op de P&C-cyclus maar ook op de ambtelijk en bestuurlijke werkwijze is groot, omdat investeringen meerjarig moeten worden geadministreerd.

3. Mobiliteitsbeleid

3.1 Inleiding

Met de vaststelling van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) [1] werd voor het eerst een integraal beleidsplan vastgesteld op het terrein van verkeer en vervoer. Het plan had een tijdshorizon tot 2015. Dit beleidsplan werd in 2008 geactualiseerd. PS stelden in februari 2008 het Strategisch Mobiliteitsprogramma provincie Utrecht 2004-2020[2] vast.
Met de actualisatie is niet alleen de planhorizon verlegd naar 2020 maar zijn hier en daar andere accenten gelegd.
Het SMPU+ was voorzien van een uitvoeringsprogramma t/m 2020 met een totaal investeringsniveau van € 596 mln. waarvan de provincie Utrecht € 259 mln. voor haar rekening zou nemen.

Vanwege ontwikkelingen op Rijksniveau (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) en vanwege de al lange looptijd van het Strategische Mobiliteitsplan provincie Utrecht (SMPU en SMPU+) is een nieuw Mobiliteitsplan 2014-2028 opgesteld.
Dit plan, bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma, is door PS vastgesteld op 7 juli 2014 en kenmerkte zich door een lange planningsperiode (tot 2028).
Het SMPU functioneert binnen het kader van de vastgestelde begroting en de daarin opgenomen meerjarenraming.

De gebruikte terminologie (Mobiliteitsplan, Mobiliteitsprogramma, uitvoeringsprogramma enz.) wordt niet altijd duidelijk en consequent toegepast. Een plan beoogt veelal een langere periode (bijv. 2014-2028) en wordt vervolgens “opgeknipt” in een uitvoeringsprogramma voor een beperktere periode (bijv. 2014-2019).
In deze rapportage wordt gesproken over Mobiliteitsplan waarmee het Mobiliteitsplan 2014-2028 wordt bedoeld.

3.2 Mobiliteitsplan 2014-2028

Voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan is voor de planperiode 2014-2028 € 1,3 miljard- bij ongewijzigd rijksbeleid- beschikbaar.

-Bijdrage algemene middelen (€ 18 mln. per jaar)	€ 313 mln.
-Brede Doeluitkering Rijk	€ 654 mln.
-Nog beschikbaar periode vóór 2013	€ 333 mln.

Het Mobiliteitsplan is geoperationaliseerd tot en met 2018 waarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn om de geplande projecten en investeringen te kunnen uitvoeren. Ook is een doorkijkje gegeven tot het einde van de planperiode (2028).

Het Mobiliteitsplan omvat niet het hele begrotingsprogramma Bereikbaarheid.
In het Mobiliteitsplan is een aantal onderdelen van het programma Bereikbaarheid niet opgenomen, bijvoorbeeld de kosten voor het beheer en onderhoud van wegen en de apparaatskosten. Hierdoor is er moeilijk aansluiting te maken tussen het Mobiliteitsplan en het begrotingsprogramma Bereikbaarheid.

[1] Vastgesteld door PS in december 2003
[2] Aangeduid als het SMPU+

In het Mobiliteitsplan is een hoofdstuk Financiering en investeringen opgenomen vanuit het SMPU+ die nog niet of nog niet geheel waren uitgevoerd. Het ging daarbij om een bedrag van € 588 mln. (zie tabel 4.2). Voor een overzicht van de stand van zaken wordt verwezen naar bijlage 3.
Tevens is in het Mobiliteitsplan een bedrag voor nieuwe investeringen opgenomen voor de periode 2014-2028 tot een bedrag van € 740 mln.

Sinds de vaststelling van het Mobiliteitsprogramma heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan op het terrein van Verkeer en vervoer.

1. Met ingang van 1 januari 2015 zijn de WGR Plus regio's afgeschaft. Dit had tot gevolg dat voor wat betreft de wettelijke taken van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) inclusief de middelen op het gebied van verkeer en vervoer naar de provincie Utrecht zijn overgegaan.
   De provincie werd hiermee de regionale verkeer- en vervoerautoriteit voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied.
   Bestuurlijk is de afspraak gemaakt dat het stedelijk verkeer- en vervoerbeleid (BRU beleid) inclusief financiën voor een periode van 2015 tot 2020 integraal door de provincie zal worden overgenomen.

2. De financiering van de verkeer- en vervoerstaken wijzigde door het per 1 januari 2017 toevoegen van de middelen van de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) aan het Provinciefonds. Inclusief de overgang van de financiële middelen van de BRU betekende dit bij de baten een verschuiving van specifieke middelen naar algemene middelen.

Deze en enkele andere ontwikkelingen maken het noodzakelijk een update uit te voeren van het Mobiliteitsplan 2014-2028. Inmiddels is een concept Mobiliteitsplan voor de periode 2019-2023 opgesteld.

3.3 Mobiliteitsplan 2019-2023

De structuur van dit concept-plan wijkt qua vorm niet veel af van het plan voor de afgelopen planperiode (2014-2018).
De visie zoals vastgesteld in 2014 is gehandhaafd. Van hieruit zijn wel de verschillende hoofdstukken en doelstellingen op onderdelen geactualiseerd.

Er is tevens een financiële paragraaf opgenomen. Daarbij zijn de hoofdstukken voorzien van de beschikbare middelen, uitgesplitst in reguliere jaarlijks terugkerende exploitatiekosten en investeringen.
Er wordt niet concreet aangegeven welke investeringen worden gedaan. Ook in de jaarlijkse begroting worden deze investeringen niet vermeld maar wordt volstaan met een totaalbedrag waarbinnen GS bevoegd zijn uitgaven te doen.

4. Budget begrotingsprogramma Bereikbaarheid

4.1 Inleiding

Uitgangspunt van het Mobiliteitsbeleid is dat de financiën weliswaar volgend zijn maar dat de financiële middelen beperkt zijn.
Om inzicht te geven in de financiële kaders is voor deze audit de stand van de beschikbare middelen zoals opgenomen in het vigerende Mobiliteitsprogramma voor de planperiode 2014-2018/2019 als vertrekpunt genomen.
Voor deze periode was een bedrag beschikbaar van € 588 mln. en een deel van de € 740 mln. voor nieuw beleid. In tabel 4.3 is hiervan een gecomprimeerd overzicht weergegeven.

De besteding van de middelen voor dekking van deze investeringen vinden in de tijd later plaats. De inkomsten worden jaarlijks in een reserve gestort. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de investeringen worden de uitgaven die hiermee verband houden ten laste van deze reserves gebracht.

De stortingen en onttrekkingen aan de reserves vinden plaats via de jaarlijkse begroting, en verantwoording via de jaarrekening. Daarbij gaat het om een puur financieel-technische exercitie. Uit het begrotingsprogramma Bereikbaarheid blijkt niet voor welke investeringen/projecten de geraamde bedragen bedoeld zijn.
PS stellen dus wel jaarlijks bedragen beschikbaar maar weten niet voor welke concrete investeringen/projecten deze bedragen bedoeld zijn. De invloed van PS op de concrete besteding van de middelen is beperkt.

GS zijn vervolgens belast met de uitvoering van de begroting. Zij stellen geen integraal concreet uitvoeringsprogramma (bestedingsplan) op dat parallel loopt aan de begroting.
Wel stelden GS (tot 2016) een bestedingsplan op in het kader van de Brede doeluitkering die aan PS via de commissie MME ter kennis werd gebracht. Met ingang van 1 januari 2017 maakt deze Brede doeluitkering onderdeel uit van het Provinciefonds en behoeft geen verantwoording meer te worden afgelegd aan het Rijk over de besteding van deze middelen.
De wetgever gaat ervan uit dat GS deze verantwoording aan PS afleggen (horizontaal toezicht).

De BRU stelde daarentegen wel een bestedingsplan op in de vorm van een Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV). Met ingang van 1 januari 2015 zijn GS hiermee belast. Dit uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks ter kennis gebracht van de commissie MME. Er wordt geen aparte bestedingsverantwoording afgelegd door GS.

4.2 Transparantie begroting en jaarrekening

In onderstaand overzicht worden de resultaten van de jaren waarop de audit betrekking heeft (2014 t/m 2018) gecomprimeerd weergegeven. Dit overzicht vormt de basis om antwoord te geven op de vraag van PS om inzicht te krijgen in de financiën van het Mobiliteitsplan.
Alle in dit overzicht opgenomen bedragen zijn terug te vinden in de begrotingen c.q. jaarrekeningen van de provincie zoals PS die hebben vastgesteld.

Tabel 4.1 Gecomprimeerd overzicht lasten en baten 2014 t/m 2018 (bedragen x € 1000)

Provincie en BRU (vanaf 2015)				
Jaar	Lasten	Baten	Reserves 2)	Saldo
2014	187.574	114.418	13.292-	59.864
2015	253.233	217.889	24.410+	59.754
2016	362.579	358.788	57.349+	61.140
2017 1)	247.226	189.938	7.371-	49.917
2018 1)	286.396	150.394	46.312-	89.690

1) begrotingcijfers
2) - is per aldo onttrekking aan reserves
+ is per saldo storting in reserves

Uit de hierna volgende toelichting zal blijken dat de inzichtelijkheid onvoldoende blijkt uit de P&C documenten (o.a. begroting en jaarstukken). Deze documenten dragen een meer financieel-technisch karakter dan dat deze een kaderstellende en controlerende functie hebben.

Ter toelichting zijn hierbij de volgende relevante opmerkingen te maken.

1. Autorisatie budgetten

PS autoriseren de begroting op programmaniveau. Dit betekent dat op basis van de begroting 2018 GS bevoegd zijn om uitgaven te doen voor Verkeer en vervoer tot een bedrag van € 286 mln. Dit geeft GS maximale ruimte deze bedragen te besteden.
Wel is in de Nota investeren (november 2017) bepaald dat PS een apart besluit moeten nemen voor investeringen met een omvang van meer dan € 10 mln. of complexe projecten op basis van het Meerjaren investeringsplan dat met ingang van 2019 integraal onderdeel is van de programmabegroting (en de P&C-cyclus).

2. Exploitatielasten versus investeringen

Het begrotingsprogramma maakt geen onderscheid tussen jaarlijks terugkerende exploitatielasten en lasten die het karakter hebben van een investering (dan wel een bijdrage aan een investering van bijv. gemeenten via subsidie).
Onder exploitatielasten wordt verstaan de kosten i.v.m.

a. de concessie verlening openbaar vervoer,
b. het beheer en onderhoud van provinciale wegen, vaarwegen, bruggen en kunstwerken
c. de apparaatskosten (primair proces).

3. Bestemmingsreserves

De lasten bestaan uit zowel jaarlijks terugkerende exploitatielasten als uit lasten (w.o. bijdragen en subsidies aan o.a. gemeenten) die betrekking hebben op projecten.
Deze lasten worden via bestemmingsreserves, waarvan de Reserve Mobiliteitsprogramma de belangrijkste is, verrekend.
Het gaat hier om projecten die onderdeel uitmaken van de investeringen of subsidies aan derden uit het Mobiliteitsplan. Deze investeringen en subsidies van derden hebben een lange doorlooptijd. De middelen voor de dekking voor deze investeringen worden vaak ook eerder ontvangen. De Reserve Mobiliteitsplan heeft dus de functie om het verschil tussen lasten en baten in de tijd gezien te egaliseren.

Voor het vormen bestemmingsreserves en de beschikking daarover is een besluit van PS noodzakelijk. Dit vindt plaats bij de vaststelling van de begroting en/of de jaarrekening.

Overigens zou met het ontwerpen van een uniforme systematiek bij het hanteren van het stelsel van lasten en baten deze werkwijze ingrijpend veranderd kunnen worden waarmee het inzicht van PS in het geheel sterk wordt verbeterd.

4. Baten

Voor de dekking van de lasten van het begrotingsprogramma Bereikbaarheid was tot 1 januari 2017 de Brede doeluitkering verkeer en vervoer de belangrijkste inkomstenbron. Met ingang van 1 januari 2017 is deze specifieke uitkering vervallen en maakt onderdeel uit van het Provinciefonds. De rechtstreekse koppeling om deze inkomsten aan te wenden voor verkeer en vervoer is daarmee vervallen.

5. Saldo

De genoemde bedragen zijn de feitelijke lasten die voor rekening van de provincie komen en gedekt worden uit de algemene middelen (Provinciefonds en opcenten motorrijtuigenbelasting).
De daling met ingang van 2017 is een gevolg een wijziging van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBBV) die voorschrijft dat de overheadkosten centraal en apart zichtbaar moeten worden gemaakt.
De stijging van het saldo met ingang van 2018 is een gevolg van het overhevelen van de specifieke uitkering Brede doeluitkering verkeer en vervoer naar de algemene uitkering van het Provinciefonds (zie ook onder 4).

6. Transitie BRU

Met ingang van 2015 heeft de provincie financiële lasten en baten van de BRU overgenomen.
Dit verklaart de substantiële verhoging van zowel de lasten als de baten.
Ook het systeem van de Bestemmingsreserves zoals de provincie die kent is voor de BRU overgenomen, al vindt de financieel technische verwerking hiervan op een andere wijze plaats.

7. Begroting 2018

De inrichting van de begroting 2018 is ten opzichte van enkele jaren geleden compacter. Zo is voor het eerst gewerkt met een doelenboom. Daarbij is een onderverdeling gemaakt tussen hoofddoel (Wat willen we bereiken) en subdoelen (Wat gaan we ervoor doen). Deze subdoelen worden vervolgens uitgesplitst in een aantal activiteiten.
Het wordt echter niet duidelijk welke lasten en baten met de uitvoering van deze activiteiten zijn gemoeid.

4.3 Verantwoording besteding middelen

Voor de leden van PS is van belang inzicht te hebben in de besteding door GS van de beschikbaar gestelde bedragen.
De geraamde en werkelijke lasten voor de verschillende jaren zijn in de vorm van een cirkeldiagram nader onderverdeeld in de begrotingen en jaarrekeningen.
Onderstaande bedragen zijn vanaf 2015 inclusief die van de BRU. De gekozen onderverdeling heeft geen directe relatie met het Mobiliteitsplan.

Tabel 4.2 Overzicht lasten 2014 t/m 2018 (bedragen x € 1.000)

Onderverdeling	Jaarrekening			Begroting	
	2014	2015	2016	2017	2018
Exploitatie	**32.586**	**105.261**	**149.239**	**118.863**	**141.952**
Concessie U-OV en Streek		49.843	72.363	73.362	77.645
Regiotaxi U-OV en Streek			16.603		17.000
Beheer Regiotram		18.383	22.943	20.261	29.775
Voorziening groot onderhoud	15.600	10.680	10.195	11.452	17.532
Beheer en onderhoud wegen en verkeersv.		5.449	5.495		
Apparaatskosten	16.986	20.906	21.640	13.788	
Mobiliteitsprogramma 2014-2028	**141.464**	**116.184**	**184.957**	**117.004**	**133.138**
Subsidies Wegen en Verkeer, infra		28.522	113.266	34.200	66.216
Projecten BDU	73.574	42.827	24.623	50.341	29.608
Projecten GWW/Verkeersveiligheid	57.482	35.466	35.860	32.463	26.380
Projecten VERDER	10.408	9.369	11.208		10.934
Overigen	**13.524**	**31.788**	**28.383**	**11.359**	**11.306**
Overigen	13.524	7.854	28.383	11.359	11.306
Afwikkeling BDU 2015		23.934			
Totaal lasten inclusief BRU	**187.574**	**253.233**	**362.579**	**247.226**	**286.396**
Totaal lasten exclusief BRU	**187.574**	**130.119**	**170.757**	**132.992**	**131.908**

In bovenstaand overzicht is onderscheid gemaakt in exploitatiekosten (operationele kosten) en investeringen (exclusief OV).
Van het totale budget Bereikbaarheid zoals opgenomen in de begroting 2018 (€ 286 mln.) heeft de helft (€ 142 mln). betrekking op jaarlijks terugkerende exploitatielasten.
Wat opvalt is het grote verschil tussen de € 142 mln. in 2018 en de € 119 mln. in 2017. Niet duidelijk is geworden wat hiervan de reden is.

De lasten van het begrotingsprogramma Bereikbaarheid bestaan voor de helft uit kosten voor OV concessies, onderhoud van provinciale wegen en apparaatskosten.

De lasten voor investeringen/subsidies verschillen jaarlijks aanzienlijk en hebben een relatie met het Mobiliteitsplan.
Een andere onderverdeling zou kunnen worden gemaakt op basis van de verschillende aandachtsgebieden zoals genoemd in het Mobiliteitsplan. Als voorbeeld kunnen worden genoemd OV, auto, fiets, verkeersveiligheid, leefomgeving enz.

4.4 Meerjaren Investerings Plan (MIP)

Zoals hiervoor aangegeven wordt het inzicht in de begroting en jaarrekening voor zover dit betrekking heeft op het programma Bereikbaarheid bemoeilijkt doordat in de begroting en de jaarrekening geen onderscheid wordt gemaakt tussen reguliere exploitatiebudgetten en budgetten die het karakter van een investering hebben.

Onder kredieten worden budgetten verstaan waarvan de besteding over meerdere jaren plaatsvindt. Door de provincie werden deze bestedingen tot 2017 ook in de jaarlijkse budgetten verwerkt.
Door een wijziging van het Besluit begroting en verantwoording (BBV) moeten investeringen met maatschappelijk nut worden geactiveerd waarop jaarlijks wordt afgeschreven.

Dit heeft gevolgen voor het proces van beschikbaarstelling van kredieten voor investeringen. Inmiddels is besloten een Meerjaren investeringsplan (MIP) op te stellen. Hierin wordt o.a. op basis van het Mobiliteitsplan zichtbaar gemaakt welke investeringen, in welk jaar en voor welk bedrag noodzakelijk zijn.
De vaststelling van het MIP zal plaatsvinden door PS. Deze autoriseren dus naast de bedragen in de begroting ook de met de investeringen gemoeide bedragen.
In de jaarrekening zal vervolgens op basis van dit MIP door GS verantwoording worden afgelegd over de besteding van de beschikbaar gestelde investeringsbedragen (Investeringsstaat). Hierdoor bestaat jaarlijks inzicht in hoeverre de werkelijke realisering verloopt t.o.v. de planning en welke bedragen in welke jaren zijn uitgegeven (cumulatief).

4.5 Actuele stand van zaken Mobiliteitsplan 2014-2019

In de paragrafen 4.2 en 4.3 gaat het om het totaal van de begrotingsprogramma Bereikbaarheid. Het onderdeel Mobiliteitsprogramma 2014-2019 maakt hiervan onderdeel uit en wordt in deze paragraaf nader toegelicht.

Het Mobiliteitsplan 2014-2028 zoals op 7 juli 2014 door PS vastgesteld kende een omvang van € 1,3 miljard. In het plan was een financieel hoofdstuk opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 2 van dit rapport.
Voor de periode 2014-2019 was een bedrag geprogrammeerd van € 588 mln. dat nog betrekking had op het “oude” Mobiliteitsplan (SMPU+). In onderstaand overzicht (tabel 4.3) is aangegeven dat hiervan per 1 januari 2017 ruim € 300 mln. nog niet tot daadwerkelijke uitgaven hebben geleid.
Wel zijn eerder verplichtingen aangegaan. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van de Westelijke Rondweg Amersfoort, de Noordelijke Randweg Utrecht, de Rijnbrug, de verkeersveiligheid N411 enz.
Het is vanwege de korte doorlooptijd van deze audit niet mogelijk gebleken hiervan een overzicht op te stellen.

De gekozen systematiek betekent dat GS bevoegd zijn uitgaven te doen tot het bedrag van € 588 mln. Hierop hebben PS formeel geen invloed. Als het jaarlijkse uitvoeringsprogramma ter kennis zou worden gebracht van PS zou GS kunnen worden verzocht andere prioriteiten aan te brengen.

Voor de periode 2014-2028 was een bedrag voor nieuw beleid van € 740 mln. beschikbaar. Hiervan is per 1 januari 2017 nog vrijwel niets besteed maar zijn eveneens verplichtingen aangegaan die nog niet tot uitgaven hebben geleid.
Voor de nieuwe projecten met een looptijd tot 2028 is nog € 230 mln.[3] niet geprogrammeerd.

[3] € 285.817.000 waarvan € 54.985 “onderhanden”.

Tabel 4.3 Overzicht actuele stand van zaken Mobiliteitsplan 2014-2028

	Voormalig UMP en BDU (ecl. BRU)			Nieuwe projecten 2014-2028		
	Beschikbaar	Werkelijke uitgaven t/m 2016	Onderhanden per 1 jan. 2017	Beschikbaar	Werkelijke uitgaven t/m 2016	Onderhanden per 1 jan. 2017
Openbaar vervoer (exploitatie)	115.907	117.790	449	454.179		232.596
Openbaar vervoer (incidenteel)	23.039	6.487	6.640	7.832		2.775
Beheer en onderhoud	14.238	8.219	5.510			
Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)	31.654	20.172	15.986			
Beter Benutten	78.485	56.508	16.879			
VERDER uit coalitieakkoord	153.748	31.579	122.169			
VERDER uit BDU	24.000	1.197	22.803			
Coalitieafspraak 2012-2015	36.935	1.571	8.429			
Stationsgebied Driebergen-Zeist	5.356	-	10.109			
Wegennetwerk auto	20.246	13.415	24.727	57.000	586	1.832
Goederenvervoer				7.015	90	150
Fiets	6.778	5.400	4.599	80.200	3.219	28.009
Verkeersveiligheid	4.340	4.528	1.729	61.800	4.772	9.920
Onderzoek en ontwikkeling	4.986	2.940	5.653	9.870	365	2.241
Kwaliteit leefomgeving	1.939	1.115	2.577	10.700		675
Versnellingsprojecten			5.581			
Verkenningen SMPU periode	57.620	9.581	48.039			
Vrije ruimte				51.400		9.383
Verschil programma en projectenlijst	8.890					
Totaal incl. openbaar vervoer	**588.161**	**280.502**	**301.879**	**739.996**	**9.032**	**287.581**
Totaal excl. openbaar vervoer	**472.254**	**162.712**	**301.430**	**285.817**		**54.985**

De specificatie van de projecten van Voormalig UMP en BDU is opgenomen in de bijlage 3.

4.6 Transitie BRU

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) was tot 1 januari 2015 verantwoordelijk voor de stadsregionale verkeers- en vervoerstaken in de provincie Utrecht.
Daartoe behoorden:

a. beheer en exploitatie van de regionale tramlijn (Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein);
b. concessieverlening stadsregionaal busvervoer;
c. subsidies en aanleg (investeringen) van infrastructurele werken (wegen, verkeer en OV-infra);
d. de aanleg van de Uithoflijn.

Voor de financiering van deze taken ontving de BRU een jaarlijkse uitkering op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer ter grootte van € 100 mln.
Het grootste deel hiervan (ca. 70 %) is benodigd voor de concessieverlening busvervoer en de regiotram.

Met de Wet afschaffing plusregio's (Wap) zijn per 1 januari 2015 alle bevoegdheden en middelen op het terrein van de stadsregionale verkeers- en vervoerstaken van de BRU overgegaan naar de provincie Utrecht.

PS hebben op 8 december 2014 de kaders vastgesteld van de transitie van de verkeers- en vervoerstaken van de BRU naar de provincie Utrecht.
Met betrekking tot de financiën is daarin afgesproken dat de door het BRU vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's gerespecteerd blijven tot 2020. Dit laat echter onverlet dat PS over het budgetrecht beschikken. PS kunnen formeel binnen het "BRU-hek" verschuivingen aanbrengen. Dit is in de praktijk ook gebeurd.

Tevens is afgesproken dat tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer & onderhoud binnen deze meerjarenbegroting worden opgevangen. In 2020 worden mee- en tegenvallers binnen deze programma's bekeken.

Eventuele financiële mee- en tegenvallers bij de BRU investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer en onderhoud worden zichtbaar gemaakt in de P&C-cyclus van de provincie.

Van de door de BRU ontvangen BDU uitkeringen was per 31 december 2014 nog een bedrag van € 104.750.000[4] beschikbaar. Dit bedrag is in 2015 overgemaakt naar de provincie Utrecht.
Ook werden de eigendommen van de BRU (regiotram e.d.) overgedragen aan de provincie.
De boekwaarde van de regiotram en de tot 31 december 2014 gedane investeringen in de Uithoflijn bedroegen € 52.429.000 en zijn verrekend met de provincie.

De impact van de financiële gevolgen van deze transitie waren beperkt en konden administratief zonder problemen met ingang van 1 januari 2015 door de provincie worden verwerkt in het programma Bereikbaarheid.
Het respecteren van de BRU besluiten tot 2020 is zichtbaar gemaakt via het zgn. "BRU-hek" en vormt in feite een apart onderdeel van de begroting en jaarrekening van de provincie.
Dat de transparantie en inzichtelijkheid van de gevolgen van BRU-transitie de inrichting en leesbaarheid van deze documenten heeft bemoeilijkt is dan ook niet gebleken.

Het uitgangspunt dat de provincie Utrecht tot 2020 de rechten en plichten aangegaan door de BRU zou respecteren en in de provinciale begroting/rekening zou opnemen is door de commissie getoetst.
Daarbij is de laatste door het algemeen bestuur van de BRU in juni 2014 vastgestelde meerjarenbegroting 2015-2019 als vertrekpunt genomen.
De lasten en baten van de BRU zijn vanaf 2016 integraal in de begroting c.q. jaarrekening van de provincie opgenomen. Wel is in een apart overzicht aangegeven welk deel hiervan betrekking heeft op de BRU.

Uit onderstaand overzicht blijkt dat de lasten en de baten in die periode in evenwicht zijn. De investeringen in de Uithoflijn waren wel in de meerjarenbegroting van de BRU opgenomen maar deze zijn door de provincie op grond van het BBV geactiveerd (investeringen met economisch nut).
De BRU heeft voor het aanleggen van de Uithoflijn op grond van het Infrastructuurfonds een beschikking van het Ministerie van I&M ontvangen van € 111 mln. Deze middelen kunnen alleen ingezet worden voor het project Uithoflijn.

[4] Voor specificatie wordt verwezen naar de jaarrekening 2014 van de BRU (bladz. 14/21)

Tabel 4.4 Ontwikkeling financiële gevolgen transitie BRU (bedragen x € 1.000)

	Meerjaren begroting BRU 2015-2018 *)	Resultaten provincie 2015-2018	Rekening		Begroting		
			2015	2016	2017	2018	2019
LASTEN							
OV exploitatie	193.384	208.075	45.601	53.485	52.307	56.682	61.851
Regiotram	98.601	94.356	18.046	22.943	23.593	29.774	37.480
OV systeemmanagement	6.700	7.705	1.655	2.068	2.166	1.816	1.816
RUVV: Wegen en verkeer	42.934	74.088	17.350	18.133	18.000	20.605	3.106
RUVV: OV infra	161.778	157.816	8.512	95.193	8.500	45.611	785
Uithoflijn	181.153						
	684.550	**542.040**	**91.164**	**191.822**	**104.566**	**154.488**	**105.038**
BATEN							
BDU		393.565	98.824	98.018	98.110	98.613	98.608
Overlopend passief BDU		98.089	-13.157	84.442	26.804	-	-
Overige inkomsten/Derden		44.243	5.498	12.545	12.107	14.093	15.883
		535.897	**91.165**	**195.005**	**137.021**	**112.706**	**114.491**
Saldo		**6.143**		**3.183**	**32.455**	**-41.782**	**9.453**
Bestemmingsreserve BRU/OV							
Storting		73.461		31.553	32.455		9.453
Onttrekking		70.151		28.369		41.782	
		3.310					

**) Dit betreft de primaire begroting 2015 incl. meerjarenperspectief zoals vastgesteld door het algemeen bestuur BRU in juni 2014. Binnen de financiele kaders van het hekwerk BRU zijn er op alle onderdelen van de begroting bijstellingen geweest o.a. de jaarlijkse actualisatie van het RUVV te beginnen in 2015 (o.a. verwerking van herijking VERDER). In de jaren daarna hebben er zich ook nog wijzigingen voorgedaan (voor het RUVV o.a. de verhoging van de NRU bijdrage van € 5 mln. naar € 16,7 mln., de indextie van het PS besluit inzake de bijdrage van Beter Benutten).*

Bij bovenstaand overzicht wordt aangetekend dat voor de jaren 2017 t/m 2019 sprake is van begrotingscijfers. Pas nà vaststelling van de jaarrekening 2019 kan de definitieve balans worden opgemaakt.

Als wordt uitgegaan van bovenstaande resultaten kan dus met ingang van de begroting 2020 met een “schone financiële lei” worden begonnen.
Het algemeen bestuur van BRU heeft een projectenlijst vastgesteld met de daarbij behorende investeringsbedragen. De uitvoering hiervan is grotendeels aan de provincie overgedragen. De commissie heeft niet kunnen vaststellen of de door de provincie gedane uitgaven in 2015 en 2016 voldoen aan de door de BRU gestelde voorwaarden.

De BRU heeft een uitvoeringsprogramma gemaakt van uit te voeren projecten tot 2020 met daarin een aantal grote projecten o.a. die betrekking hebben op openbaar vervoer zoals de verbinding Utrecht CS- Leidsche Rijn tot een bedrag van meer van € 50 mln.
De provincie heeft dit overgenomen en geactualiseerd (zie bijlage 4). Onduidelijk is wat de stand van zaken nu is en hoe het staat met de financiering.

Of uitvoering is gegeven aan de kaders zoals door PS is vastgesteld en de afspraken zoals vastgesteld in het afsprakendocument van februari 2015 staat niet ter beoordeling van deze auditcommissie.
Wel is afgesproken dat de (voormalige) BRU-gemeenten betrokken blijven bij de afwikkeling van de transitie en de gevolgen daarvan.

5. Financiële dekking

5.1 Inleiding

Voor de dekking van uitgaven van het begrotingsprogramma Bereikbaarheid is een aantal geldstromen van belang.

a. de algemene middelen uit het Provinciefonds;
b. de opcenten op de motorrijtuigenbelasting;
c. de decentralisatie uitkering verkeer en vervoer;
d. specifieke uitkeringen van het Rijk.

5.2 Specifieke middelen (Brede Doeluitkering)

Tot 2015 ontvingen de provincies via het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) een specifieke uitkering voor de bekostiging van taken op het terrein van verkeer en vervoer.
Deze uitkering bestond uit een relatief deel gebaseerd op objectieve maatstaven en bedroeg voor de provincie Utrecht circa € 30 mln. per jaar. Het grootste deel van dit bedrag is benodigd voor dekking van de kosten van openbaar vervoer.
Daarnaast werd jaarlijks een absoluut bedrag ontvangen voor specifiek aangewezen projecten.

Hoewel de provincies vrij waren in de besteding van deze middelen moest wel jaarlijks een bestedingsplan worden opgesteld en over de besteding verantwoording worden afgelegd aan het ministerie van I&M.

Met ingang van 2017 zijn de middelen van deze BDU-uitkering (alleen het relatief deel) opgenomen in de algemene uitkering van het Provinciefonds. Hiermee is de aard van deze uitkering wezenlijk veranderd van een specifieke uitkering naar een algemene uitkering. Dit heeft invloed op de wijze van begroten en verantwoorden (zie hierna).

Wel is het absolute deel van de (oude) BDU-uitkering als decentralisatie-uitkering gehandhaafd. Dit deel is genormeerd op een bedrag van € 6,5 mln.
In het overgangsjaar 2016 heeft de provincie via de decentralisatie-uitkering nog een eenmalig bedrag van € 23 mln. ontvangen voor Beter Benutten (€ 18,8 en Randstadspoor (€ 4,2 mln.).

5.3 Algemene dekkingsmiddelen (Provinciefonds)

De algemene uitkering uit het Provinciefonds is de belangrijkste inkomstenbron van de provincie. Met ingang van 2016 zijn de middelen van de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), zowel het provinciaal als het BRU deel, toegevoegd aan de algemene uitkering. In totaal gaat het daarbij om een bedrag van € 130 mln.
Met ingang van 2017 zijn de middelen uit het Provinciefonds op een andere wijze (her)verdeeld. Daarbij zijn ook de middelen van de BDU-uitkering geïntegreerd en niet meer afzonderlijk zichtbaar.

In de begroting 2018 zijn de middelen van de voormalige BDU-uitkering als inkomsten voor het programma Beschikbaarheid verantwoord. Besloten is deze handelwijze tot het einde van de lopende collegeperiode te handhaven. Hoewel deze handelwijze strijdig is met de BBV draagt deze methode wel bij aan de inzichtelijkheid en transparantie van het programma Bereikbaarheid.

5.4 Reserves en voorzieningen

Veel infrastructurele projecten uit het Mobiliteitsprogramma kennen een lange doorlooptijd. De financiële middelen hiervoor komen veelal eerder beschikbaar. Het verschil wordt zowel op begrotings- als op rekeningbasis gereserveerd.
Hiervoor is een aantal bestemmingsreserves gevormd. Deze reserves hebben per 1 januari2017 een omvang bereikt van € 274 mln. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat het grootste deel hiervan benodigd is voor dekking van de investeringen die in de pijplijn zitten en waarvoor verplichtingen zijn aangegaan. Indien investeringen worden verantwoord zoals het (vernieuwde) BBV dit vereist dan kunnen deze bestemmingsreserves opgeheven worden. Zo nodig kan een ingestelde dekkingsreserve de kapitaallasten die dan ontstaan meerjarig afdekken.

De belangrijkste reserve is de Reserve Mobiliteitsprogramma (voorheen Reserve GWW). Deze reserve heeft per 1 januari 2017 een omvang van € 100 mln.

De tot 1 januari 2016 ontvangen jaarlijkse BDU-bijdragen hebben geen gelijke tred gehouden met de uitgaven. Per 1 januari 2017 was nog een bedrag van € 100 mln. beschikbaar.
Hoewel formeel geen sprake is van een bestemmingsreserve is materieel hiervan wel sprake. Nu per 1 januari 2016 het karakter van de Brede doeluitkering verkeer en vervoer is gewijzigd is feitelijk sprake van een bestemmingsreserve en zou het saldo kunnen worden toegevoegd aan de Reserve Mobiliteitsprogramma.

In 2009 hebben PS besloten deel te nemen in het deelprogramma VERDER. Dit programma had een omvang van € 500 mln. waarvan de provincie € 185 mln. voor haar rekening zou nemen. Hiervoor werd in 2011 een bestemmingsreserve gevormd. Deze reserve heeft per 1 januari 2017 een omvang van € 74 mln. Deze reserve is niet alleen bestemd voor een deel van het VERDER pakket maar ook voor medefinanciering in de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).

Bij de vaststelling van de nota infrastructurele kapitaalgoederen wegen en vaarwegen 2016 is (mede op advies van de accountant) de administratieve vormgeving van de financiën die nodig zijn voor het beheren en onderhouden van de kapitaalgoederen in overeenstemming gebracht met het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV). De aanwezige voorzieningen voor het variabele onderhoud van de wegen en vaarwegen zijn hierbij omgevormd tot één nieuwe bestemmingsreserve ''Beheer en onderhoud infrastructurele kapitaalgoederen''. De positieve saldi van deze voorzieningen en de jaarlijks beschikbare budgetten uit de voorzieningen zijn hierbij overgeheveld: een deel is overgeheveld naar de reguliere exploitatiebudgetten voor beheer en onderhoud en het andere deel is gestort in de gevormde bestemmingsreserve.

5.5 Informatieverstrekking door GS

Bij de behandeling van de Kadernota op 3 juli 2017 is door de Staten via een motie verzocht om een overzicht waarin de actuele situatie is weergegeven van de in 2014 in het Mobiliteitsprogramma opgenomen geplande projecten, inclusief bijbehorende baten en lasten. Tevens werd hierin gevraagd om een toelichting waaruit blijkt hoe dit overzicht aansluit op de bedragen van de bestemmingsreserves.
Deze informatie werd verstrekt met een tweetal memo's (dd. 13 en 26 oktober 2017) gericht aan de commissie BEM.
Deze informatie is in onderstaande tabel gecomprimeerd samengevat.

Tabel 5.1 Prognose dekking Mobiliteitsplan

	Totaal investeringen	Totaal dekkings-middelen	2017	2018	2019	2020-2023
UMP (voor 2014)	86.408		80.792	4.075	1.541	
Mobiliteitsplan 2014-2028	109.208		47.240	44.337	5.849	11.782
VERDER	83.699		23.183	2.100	13.090	45.326
Beter Benutten	23.111		23.111			
Beter Benutten Vervolg	11.566			11.566		
Versnellingsprojecten	5.581		700	4.881	-	-
	319.573		**175.026**	**66.959**	**20.480**	**57.108**
Reserve Mobiliteitsplan		90.752	90.752			
Vooruitontvangen BDU		99.308	99.308			
Dekkingsmiddelen 2017		53.827	53.827			
Dekkingsmiddelen 2018		53.827		53.827		
Beter Benutten bijdrage	**303.402**	5.688	5.688			
Tekort	**16.171**		**74.549**	**-13.132**	**-20.480**	**-57.108**

In het Mobiliteitsplan 2014-2028 is een prognose opgenomen van de beschikbare middelen voor de uitvoering. Aan het einde van deze Statenperiode zouden er geen middelen meer beschikbaar zijn voor investeringen.
De actuele situatie zoals die blijkt uit bovenstaande tabel laat zien dat aan het einde van deze periode nog € 60 mln. beschikbaar is. De reden hiervan is dat de verschillende projecten een langere doorlooptijd hebben dan waar in 2014 bij de opstelling van het Mobiliteitsplan 2014-2028 vanuit is gegaan.
Over de gehele looptijd (tot 2028) zou sprake zijn van een tekort van € 16 mln. Hierbij moet echter de kanttekening worden geplaatst dat in bovenstaand overzicht er vanuit is gegaan dat jaarlijks structureel € 54 mln. beschikbaar komt voor investeringen.
Hierin is echter een bedrag van € 30 mln. begrepen ter dekking van de jaarlijkse exploitatie-lasten van het openbaar vervoer (provinciaal deel).

Met ingang van 2017 ontvangt de provincie jaarlijks via de algemene uitkering uit het Provinciefonds € 130 mln. (zie onder 5.3). Het grootste deel hiervan is benodigd voor dekking van de jaarlijkse exploitatielasten voor het openbaar vervoer (provinciaal deel plus het voormalig BRU-deel). In bovenstaand overzicht is hiermee geen rekening gehouden omdat van de veronderstelling is uitgegaan dat deze € 130 mln. geheel benodigd is voor dekking van de OV-exploitatie.

6. Sturing en uitvoering

6.1 Inleiding

Tegen de achtergrond van de overwegingen die voor PS aanleiding waren deze beleidsaudit uit te voeren heeft de commissie gemeend aandacht te besteden aan de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de verschillende actoren.

De leden van GS zijn tezamen en ieder afzonderlijk aan PS verantwoording schuldig voor het door GS gevoerde bestuur. Daarbij gaat het om de wijze waarop GS uitvoering geven aan hun dagelijks-bestuur taak.
De ambtelijke organisatie is belast met het ondersteunen van GS en de individuele leden en leggen verantwoording af aan GS voor de aan hen toevertrouwde taken.

Daarbij moet, zowel tussen PS en GS als tussen GS en de ambtelijke organisatie sprake zijn van voldoende "checks en balances".

Via interviews met vertegenwoordigers van de ambtelijke organisatie is de commissie geïnformeerd over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de beleids- en uitvoeringsprocessen voor wat betreft het programma Bereikbaarheid.

Onderkend werd dat de organisatie aan het begin van deze bestuursperiode (vanaf 2015) onvoldoende "in control" was. De belangrijkste reden hiervan was dat de bestuurlijke aansturing onvoldoende aansloot op de aansturing van de uitvoering. Projectmatig werken was onvoldoende uitgewerkt.

Inmiddels zijn flinke stappen gezet om hierin verbetering te brengen. "We zijn op de goede weg maar we zijn er nog niet" aldus de geïnterviewden.
Complicerende factor hierbij is dat de portefeuillehouder Mobiliteit tevens belast is met de portefeuille financiën en bedrijfsvoering (personeel en organisatie) waardoor beperkt sprake is van bestuurlijke ""checks en balances".

6.2 Planning en control

Binnen de provinciale organisatie is de financiele functie onder te verdelen in twee niveaus.
De afdeling financiën die belast is met de beheershandelingen (registrerende en administratieve functie).
Bij de uitvoering van deze audit is gebleken is dat de informatie voor de sturing en verantwoording niet altijd snel en compleet beschikbaar is. Met het project PRESTO zijn goede stappen gezet om te komen tot verbetering van de bedrijfsvoering maar de kwalitatieve en kwantitatieve bezetting van de financiele functie vraagt nog de nodige aandach.

De controlfunctie is het deel van de ambtelijke organisatie dat de sturings- en verantwoordingscyclus (de P&C-cyclus) coördineert. De controlfunctie is verantwoordelijk voor het opstellen van de jaarlijkse en periodieke rapportages waarin wordt verantwoord over de voortgang van het beleid en de bedrijfsvoering.
De concerncontroller, het hoofd van de concernstaf, heeft een regisserende, adviserende en toezichthoudende rol met betrekking tot organisatiebrede besturings- en beheersvraagstukken in het algemeen en met betrekking tot financiën in het bijzonder. Hij fungeert als eerste adviseur van de provinciesecretaris en GS.

6.3 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

Overheidsorganisaties zijn veelal ingericht vanuit het basisprincipe beleid en uitvoering met daarbij een centrale concerncontrol functie.
De provincie Utrecht heeft gekozen voor een beheersproces dat bestaat uit drie niveaus: strategisch, tactisch en operationeel niveau.
Duidelijk moet zijn wat hieronder precies moet worden verstaan. Het gaat hierbij om de vraag welke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hiervan zijn afgeleid.
Gebruikelijk is dit in hoofdlijnen vast te leggen in door PS vast te stellen verordeningen die de relatie tussen PS en GS regelen.
Vervolgens kunnen op basis hiervan door GS verschillende uitvoeringsbesluiten worden genomen zoals een directiestatuut, organisatie- en daarvan afgeleide mandaatbesluiten.

6.4 Openbaar vervoer taken

Het programma Bereikbaarheid vormt het leeuwendeel van de provinciale organisatie. Dit programma bestaat enerzijds uit beleids- en uitvoeringstaken op het terrein van wegverkeer (auto's, fietsers, voetgangers, verkeersveiligheid e.d.).
Anderzijds eisen taken op het terrein van openbaar vervoer in toenemende mate de aandacht op. Het budget voor het programma Bereikbaarheid bestaat voor 70 % uit uitgaven voor openbaar vervoer (stads- en streekvervoer, regiotram).
De exploitatie van de Uithoflijn zal dit nog versterken.

In tegenstelling tot de stadsregio's Amsterdam. Rotterdam en Den Haag is de provincie Utrecht de enige provincie die een "openbaar vervoersbedrijf" van het materieel (trams en infrastructuur) exploiteert.
Het gaat hierbij om een bedrijfsmatige activiteit waarvoor andere besturings- en verantwoordingsprincipes gelden.

Bestuurlijke reactie Gedeputeerde Staten

Inleiding

Aanleiding

Provinciale Staten hebben op 6 november 2017 bij de behandeling van de begroting 2018 het besluit genomen een beleidsaudit in te stellen naar de wijze waarop omgegaan wordt met de kaders die zijn opgesteld voor de onderdelen die vallen onder het hoofdstuk Bereikbaarheid en te komen tot aanbevelingen over de wijze waarop PS kaders stelt en GS hierover verantwoording aflegt.

De beleidsaudit commissie heeft in haar concept rapport een aantal conclusies verwoord evenals een aantal aanbevelingen. In het kader van bestuurlijk wederhoor heeft de beleidsaudit commissie financiën mobiliteitsprogramma's het conceptrapport rapport "Ambities en uitvoering in balans?" op 16 maart 2018 aan het ons voorgelegd en om een reactie gevraagd.

Essentie / samenvatting:

De aanbevelingen zijn naar onze mening in lijn met het proces wat in gang is gezet met onder andere de op dit moment lopende update van het Mobiliteitsplan, inclusief de implementatie/vertaling van de Nota Investeren in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit, een Meerjarig Investeringsplan Mobiliteit en een Meerjarig Onderhoudsplan Mobiliteit. Vaststelling van deze genoemde producten is voorzien in juli 2018.

Aanbevelingen

We zullen alle aanbevelingen uit het rapport overnemen. Onderstaand gaat wij in op de in het concept rapport geformuleerde aanbevelingen.

Kaderstelling en controle

1. *Leg de taakverdeling en financiële spelregels tussen PS en GS op het terrein van de autorisatie van budgetten c.q. kredieten vast in de in 2018 vast te stellen financiële verordening. Maak hierbij gebruik van de model-verordening zoals de VNG die heeft opgesteld voor gemeenten (2.2).*
2. *Zorg er met het oog op de leesbaarheid voor dat documenten herleidbaar zijn naar eerder verstrekte documenten (2.2).*

Op dit moment wordt er een aantal nieuwe kaderstellende documenten door de provincie opgesteld, waaronder de financiële verordening. PS zal deze als bevoegd orgaan vaststellen. De planning gaat uit van vaststelling in voor de zomer van 2018. In deze verordening worden de taakverdeling en financiële spelregels vastgesteld.

Om de leesbaarheid en herleidbaarheid van documenten te vergroten wordt er momenteel een aantal documenten door de provincie opgesteld. Dit betreft de update van het Mobiliteitsplan en een Meerjarig Investeringsplan Mobiliteit en een Meerjarig Onderhoudsplan Mobiliteit. Deze laatste twee producten zullen onderdeel gaan uitmaken van de reguliere P&C cyclus. Ook werken wij aan een update van het mobiliteitsplan waarin de (meerjarige) verbinding wordt gelegd tussen de opgaven en het budget, onder andere middels een doorontwikkeling van de doelenboom.

Mobiliteitsplan 2019-2023

3. *Draag GS op om bij het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan ervoor te zorgen, dat helder geformuleerd wordt: de doelen, de subdoelen, hoe deze te realiseren zijn, welke concrete maatregelen en projecten daarvoor noodzakelijk zijn, wat hiervan de kosten zijn (3.3).*

4. *Verzoek GS na vaststelling van het nieuwe Mobiliteitsplan om een uitvoeringsprogramma (per subdoel) op te stellen voor de bestuursperiode, met daarin een (realistische) planning, financiën en prioritering en deze ter kennis te brengen van PS. Geef bij het jaarlijkse besluit tot vaststelling van de begroting concreet aan welke bedragen en kredieten worden geautoriseerd (3.3).*

In de update van het mobiliteitsplan, die momenteel wordt opgesteld, wordt nadrukkelijk de koppeling gelegd met de bij de begroting 2018 geïntroduceerde doelenboom. Uitgangspunt is om in de update van het mobiliteitsplan een meerjarige basis te leggen voor een vanaf de begroting 2019 op te nemen doelenboom in het programma Bereikbaarheid, gebaseerd op de doelen zoals gesteld in het plan.

Wij erkennen dat een tactische vertaling van de nog vast te stellen update van het mobiliteitsplan in uitvoeringsprogramma's noodzakelijk is. Hiermee zullen wij starten na vaststelling van de update van het mobiliteitsplan. De projecten uit deze uitvoeringsprogramma's zullen dan dienen als basis voor onder andere het Meerjarig Investeringsplan Mobiliteit en het Meerjarig Onderhoudsplan Mobiliteit

Transparantie begroting en jaarrekening

5. *Neem bij het opstellen van de begroting de rollen van de gebruikers als maatstaf. Wijzig de complexe financieel-technische systematiek van begroten zo dat de systematiek transparanter en begrijpelijker wordt, zodat het inzicht van PS in de lasten en baten wordt vergroot(4.2).*
6. *Heroverweeg het niveau van de autorisatiefunctie bij de jaarlijkse begroting door niet één totaal bedrag vast te stellen waarbinnen GS bevoegd zijn tot het doen van uitgaven c.a. aangaan van verplichtingen. Maak daarbij duidelijk onderscheid in (jaarlijkse) exploitatielasten en -baten, kredieten, reserves en voorzieningen (4.2).*

Vanaf de begroting 2019 zal op basis van de indeling in de vast te stellen update mobiliteitsplan nadrukkelijker onderscheid worden gemaakt in typen kosten zoals exploitatielasten, investeringen en bijdragen.

Ook gaan wij vanaf de begroting 2019 de financiën en bijbehorende financiële systematiek van voormalig BRU integreren, gebaseerd op de indeling van de nog vast te stellen update van het mobiliteitsplan.

Verantwoording besteding budgetten

7. *Verzoek GS om in overleg met PS te kiezen voor een duidelijke onderverdeling van de geraamde lasten en baten en koppel deze voor zover relevant aan het Mobiliteitsplan en de daaruit afgeleide doelenboom. Dit onder de voorwaarde dat de ramingen van de onderscheiden taken in totaal herleidbaar zijn naar de programmabegroting Bereikbaarheid als geheel (4.3).*
8. *Verzoek GS ervoor zorg te dragen dat de financiële administratie zo is ingericht dat deze beter kan worden voorzien in (ad hoc) informatiebehoefte, zoals verschillende dwarsdoorsnedes op verzoek van PS (bestedingen naar modaliteit, locatie, financiering e.d.) (4.3).*

In de update van het mobiliteitsplan, die momenteel wordt opgesteld, wordt nadrukkelijk de koppeling gelegd met de bij de begroting 2018 geïntroduceerde doelenboom. Uitgangspunt is om in de update van het mobiliteitsplan een meerjarige basis te leggen voor een vanaf de begroting 2019 op te nemen doelenboom in het programma Bereikbaarheid. Na vaststelling van de update van het mobiliteitsplan gaan wij zorgen voor een financiële administratie die aansluit bij de nieuwe indeling van het mobiliteitsplan. Dit als basis voor de op te stellen begroting 2019. Hierin wordt onder andere onderscheid gemaakt naar modaliteit. Het maken van verschillende dwarsdoorsnedes vraagt een nadere doorontwikkeling; over het tijdspad en de mogelijkheden hiervan zullen wij u later dit jaar informeren.

Meerjaren Investeringsplan (MIP)

9. *Maak afspraken met GS hoe de besluitvorming rond de beschikbaarstelling van kredieten plaatsvindt en hoe de gevolgen hiervan in de jaarlijkse begroting worden verwerkt (4.4).*

In de Nota Investeren, vastgesteld door PS in november 2017, zijn de spelregels voor investeringskredieten opgenomen. De uitwerking van deze nota zal in 2018 verder worden vormgegeven, onder andere met de opname van het MIP en MOP in de P&C cyclus.

Actuele stand van zaken Mobiliteitsplan 2014-2019

10. *Neem kennis van de financiële stand van zaken van het Mobiliteitsplan 2014-2028 naar de stand per 1 januari 2017 en verzoek GS aan te geven:*
    d. *wat de actuele stand van zaken is;*
    e. *welke verplichtingen inmiddels zijn aangegaan;*
    f. *welke "vrije ruimte" nog beschikbaar is (4.5).*
11. *Verzoek GS jaarlijks inzicht te verschaffen in de inhoudelijke en financiële voortgang en actuele situatie van het Mobiliteitsplan en het daarop gebaseerde uitvoeringsprogramma, inclusief welke verplichtingen zijn aangegaan, welke "vrije ruimte" er nog beschikbaar is en de stand van en verwachte ontwikkeling in de reserves (4.5).*

Bij de update van het Mobiliteitsplan wordt ook een stand van zaken van het oude programma en de reserves opgenomen. Het verloop hiervan zullen wij meenemen in de P&C cyclus en wij zullen u via de producten in deze cyclus hierover informeren.

Transitie BRU

12. *Neem kennis van het Regionaal Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer zoals opgesteld door de BRU en verzoek GS:*
    d. *aan te geven welke verplichtingen inmiddels zijn aangegaan o.a. met betrekking tot de OV investeringen (bijv. Utrecht CS-Leidsche Rijn);*
    e. *welke "vrije ruimte" nog beschikbaar is*

f. benut daarbij het bestaande P&C instrumentarium (4.6).

13. *Verzoek GS om nà 2019 een verslag op te stellen waarin wordt aangegeven op welke wijze is voldaan aan de gemaakte afspraken bij de overdracht van het BRU en waaraan de provincie de bedragen voor wegen en OV-infra heeft uitgegeven. Breng dit verslag ter kennis van de U-10 gemeenten en PS (4.6)*

Bij de update van het mobiliteitsplan wordt ook een stand van zaken van het BRU programma en de hierbij horende reserves opgenomen. Het verloop hiervan zullen wij meenemen in de P&C cyclus en wij zullen u via de producten in deze cyclus hierover informeren. Parallel aan het proces van jaarrekening 2019 zal een verslag worden opgesteld over de realisatie van de gemaakte afspraken bij de overdracht van de verkeer en vervoertaken van BRU aan de provincie.

Financiële dekking

14. *Verzoek GS een realistisch overzicht van de te verwachte dekkingsmiddelen voor het Mobiliteitsplan op te stellen in relatie tot de verwachte uitgaven en verplichtingen en laat het verband zien tussen dit facetbeleid en de meerjarenraming van de provincie. Actualiseer dit overzicht jaarlijks en breng dit ter kennis te brengen van PS.*

In de update van het mobiliteitsplan nemen wij een overzicht op van de te verwachten dekkingsmiddelen en verwachte uitgaven en verplichtingen. Dit overzicht vormt de basis voor de op te stellen begrotingen van het programma Bereikbaarheid voor de periode 2019-2023, met een doorkijk naar de periode daarna.

Sturing en uitvoering

15. *Verzoek GS de financiële functie binnen de provinciale organisatie te verstevigen o.a.*
    a. *door de concerncontroller te herpositioneren in de directieraad;*
    b. *de afdeling financiën waar nodig te verstevigen (6.2)*
16. *Overweeg als PS om GS te verzoeken te onderzoeken wat de voor- en nadelen zijn om de taken op het terrein van Openbaar vervoer (U-OV, streekvervoer, Uithoflijn e.d.) (intern) te verzelfstandigen. Vooruitlopend hierop GS te verzoeken een apart programma in de begroting op te nemen voor deze taken (6.4)*.

In het kader van de organisatieontwikkeling worden voorstellen ontwikkeld om de sturing en control te verstevigen. In de kadernota 2018 zal een voorstel worden gedaan inzake de versteviging van de afdeling financiën.

Wij adviseren het onderzoek te starten na uitvoering van de huidige traminfraprojecten. Dit in lijn met de BRU transitieafspraken, waarin is opgenomen om pas na uitvoering van de huidige traminfraprojecten besluiten te nemen over de toekomstige positie (cq eventuele verzelfstandiging) van het trambedrijf. Gezien de majeure opgave waarvoor we momenteel met het openbaar vervoer staan, verdient komende jaren de uitvoering van de grote projecten en consequenties voor beheer en onderhoud en exploitatie de volle aandacht. Een onderzoek naar eventuele verzelfstandiging zou dat op dit moment niet ten goede komen.

Na realisatie van deze projecten is het wel mogelijk. Aandachtspunt hierbij is wel de start van de aanbesteding voor de volgende concessieperiode.

Een apart programma voor openbaar vervoer in de begroting is wat betreft ons niet noodzakelijk. Door de nieuwe opzet per deelthema (waarvan openbaar vervoer er één is) in de update van het mobiliteitsplan , en scheiding tussen jaarlijkse exploitatielasten en -baten, kredieten, reserves en voorzieningen heeft het opnemen van een apart programma openbaar vervoer wat ons betreft onvoldoende toegevoegde waarde. Dit zou tevens tot meer verkokering

kunnen leiden in het mobiliteitsdomein terwijl integrale oplossingen in onze optiek steeds belangrijker worden.

Financiële consequenties

De beleidsaudit en onze reactie hebben geen financiële consequenties maar hebben wel consequenties voor de wijze van inrichten en rapporteren over de financiën.

Vervolgprocedure/voortgang

Het rapport zal worden besproken in de commissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 9 april en geagendeerd worden voor de Statenvergadering van 23 april 2018.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,

BIJLAGE 1

OVERZICHT GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

Motie In zicht in mobiliteitsbudgetten (3 juli 2017 M27)

Motie Beleidsaudit financiën mobiliteitsprogramma's'(6 november 2017 M79)

Coalitieakkoord 2015-2019 "In Verbinding!"

Programmabegroting 2014-2018

Jaarverslagen en Programmarekeningen 2014 t/m 2016

Accountantsrapporten 2014 t/m 2016

Kadernota's en Najaarsrapportages 2014 t/m 2017

Mobiliteitsplan 2014-2028 (besluit PS 7 juli 2014 nr. PS2014MME06)

Mobiliteitsprogramma provincie Utrecht 2015-2018 (februari 2014)

Statenvoorstel Kaders Transitie BRU dd. 2 december 2014 (PS2014PS16)

Afspraken transitie Bestuur Regio Utrecht naar de provincie Utrecht dd. 17 februari 2015

Overdrachtsdocument college van Gedeputeerde Staten 2011-2015 dd. 17 maart 2015

Jaarverslag en jaarrekening BRU 2014

Meerjareninvesterings- en onderhoudsplan 2015-2019 BRU (november 2014)

Bestedingsplan Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer 2015 (2015MME04)

Verordening Interne zaken provincie Utrecht 2004 (laatstelijk gewijzigd 12 december 2016)

Nota reserves en voorzieningen 2013 (PS2014BEM08)

Nota Infrastructurele kapitaalgoederen wegen en vaarwegen 2016 (PS2016MME12)

Inrichting topstructuur provincie Utrecht (Statenbrief dd. 16 mei 2016 PS2017BEM50)

Memorandum Verbeteren leesbaarheid en informatiewaarde P&C-documenten dd. 29 juni 2017

Organisatiebesluit provincie Utrecht 2004 (laatstelijk gewijzigd besluit GS 31 oktober 2017)

Nota investeren, waarderen en exploiteren (PS2017BEM14)

Memorandum Inzicht in mobiliteitsbudgetten (motie 26) dd. 12 oktober 2017

Memorandum Aanvulling inzicht in mobiliteitsbudgetten (motie 26) dd. 26 oktober 2017

Handreiking voor controle door Provinciale Staten van Utrecht (Randstedelijke Rekenkamer)

FINANCIEEL OVERZICHT MOBILITEITSPLAN 2014-2028 BIJLAGE 2

Bedragen in euro's x 1.000		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2022	2023-2026	2027-2028	TOTAAL 2013-2028
DEKKINGSMIDDELEN per 1-1-2013											
Stand reserve GWW	34.033										34.033
Stand voorziening BDU	96.973										96.973
BOR	pm										0
Busstation Breukelen	423										423
Rijnbrug en inpassing Hoevelaken	22.500										22.500
Inpassing Ring Utrecht	16.935										16.935
GWW Reserve VERDER	26.741										26.741
Jaarlijkse bijdrage BDU relatief aandeel		36.780	37.354	37.044	37.333	37.488	37.160	148.638	148.638	74.319	594.754
Jaarlijkse bijdrage BDU absoluut aandeel		16.757	23.440	11.823							52.020
BDU compensatie BRU Breukelen-Loenen		2.823	1.400	1.388	1.399						7.010
Dotatie algemene middelen in reserve GWW (*)		18.554	18.854	19.754	17.754	17.754	17.754	69.816	66.216	66.216	312.672
Dekking VERDER volgens coalitieakkoord 2007-2011		8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	17.000			68.000
Dekking OV MIRT volgens coalitieakkoord 2012-2015								17.000	34.000	17.000	68.000
Dekkingsmiddelen totaal	197.605	83.414	89.548	78.509	64.986	63.742	63.414	252.454	248.854	157.535	1.300.061
ONTTREKKINGEN											
programma 13-28 voormalig UMP en BDU		116.815	122.834	76.770	88.581	34.062	33.279	55.894	1.544	772	530.551
onderhanden verkenningen SMPU planperiode		0	50.110	0	7.500	0	0	0	0	0	57.610
inventarisatie nieuwe projecten 2013-2028		0	0	19.093	8.561	38.361	42.461	234.204	270.504	126.812	739.996
Onttrekkingen totaal		116.815	172.944	95.863	104.642	72.423	75.740	290.098	272.048	127.584	1.328.157
INVESTERINGSRUIMTE t/m 2028											-28.096
Investeringsruimte per kolomperiode		164.204	-83.396	-17.354	-39.656	-8.681	-12.326	-37.644	-23.194	29.951	
investeringsruimte t/m kolomperiode		164.204	80.808	63.454	23.798	15.117	2.791	-34.853	-58.047	-28.096	

BIJLAGE 3

OVERZICHT STAND VAN ZAKEN MOBILITEITSPLAN 2014-2028

	Voormalig UMP en BDU (bedragen x € 1.0		
Omschrijving projecten	Beschikbaar	Werkelijke uitgaven t/m 2016	Onderhanden
N198 Zuidelijke Randweg Woerden	10.295	2.357	7.938
N198 Aansluiting Woerden oost	2.306	3.490	-
N198 Westelijke rondweg Harmelen	2.725	1.909	-
N198 Aansluiting Woerden oost Veldhuizerweg	26	128	-
N199 Vierde tak rotonde Haarbrug Zuid Bunschoten	128	137	-
N199 Verkeersstudie Bunschoten	150	-	150
N201 BOR A2 Uithoorn provinciegrens	7.890	3.383	4.507
N201 Renovatie Loenerslootsebrug	2.000	2.000	-
N201 en N405 Renovatie	800	800	-
N204 Corridor tot A12	2.326	485	1.841
N233 N416 ORV doorstroming auto	825	162	663
N402 N403 Reconstructie tbv.rondweg Loenen	802	908	-
N412 BOR Universiteitsweg De Uithof-De Bilt	-	5.022	-
N412 Tidal flow Universiteitsweg	325	120	-
Quick wins doelmatigheid	465	143	322
A12 BOR bijdrage aan Salto	-	-258	-
BOR algemeen	-	-	-
Beheerschap wegennetwerk 2009	49	-	-
Interreg project Stadshavens	11	6	-
IM incidentmanagement (uitrol en proef N201-212-401	66	105	-
Hertekop Leusden	1.028	222	806
N225 Fietsverbinding Rhenen Candialaan	1.824	1.471	-
N229 Verbreden fietspad meelopend met groot onderhoud	150	150	-
N238 Ontbrekende schakel Zeist	28	36	-
N402 Rotonde Slootdijk Loenen fietsoversteek	1.776	91	1.685
Heezerspoor Soest tbv.oversteekbaarheid fiets	155	206	-
Fietsbeleid programma 2013	100	35	-
Reservering inpassing Hoevelaken fietstunnels aansl.A1	1.003	1.003	-
Quick wins hoofdroutes provinciale wegen	32	3	-
Stimuleren fiets bij bushaltes	479	13	466
Verbeteren kwaliteit bushaltes	4.477	1.356	3.121
Beheersorganisatie CVV Regiotaxi	443	256	187
Randstadspoor projectbureau	180	168	-
N226 Busbaan Leusden Zuid Tabaksteeg	609	609	-
N221 Birkstraat Soest	325	-	-
Beleidsuitwerking doorstroming OV corridors	2.016	-	2.016
N237 BOR OV Utrecht-Amersfoort	5.761	3.536	2.225
P&R station Baarn	289	-	289
Busvoorziening rotonde Slootdijk Loenen	73	5	68
N224 Beauforthuis N224/N227/N228	100	-	-
N228/N416 en N484 verbreden	369	-	-
N409 Koppeldijk/heemstedeweg Laagraven-Houten	21	4	-
N410 aanpassen om en om regeling	475	15	-
Essentiële herkenbaarheidskenmerken belijning en borden	60	-	-
Oversteek Traayweg en Pyramide Austerlitz	68	-	-
Oversteek Cabrio	15	-	-
Quick wins beleidsuitwerking Verkeersveiligheid	140	5	135
Contract Snelheidsmeetsystemen	21	73	-
Essentiële herkenbaarheidskenmerken	501	950	-
Bijdrage aan gemeenten voor infra veiligheidsproblemen	4	-	-
N237 medefinanciering ecoduct	848	749	99

Omschrijving projecten	Beschikbaar	Werkelijke uitgaven t/m 2016	Onderhanden
Verlichting fietspaden	2.822	2.560	262
Verantwoord verlichten	174	-	-
N234/N238 en N201 geluid	280	-	-
Faunapassages	811	366	445
Quick wins oversteekbaarheid	183	-	-
Sam RHE05 Kwintelooijen	100	-	100
Bijdrage aan VERDER B19 Fietsbrug over de Eem	293	-	293
Projectevaluaties	194	45	149
Beleidsmonitor	63	79	-
Provinciebreed verkeersmodel	42	-	42
Beleidsuitwerkingen en verkenningen	131	653	-
Implementatie datamodel	20	-	20
Dotatie en groot onderhoud kunstwerken	3.970	838	3.132
Vervanging kunstwerken	3.850	164	3.686
Vervanging verhardingsconstructies	6.418	7.217	-
Kleine verbetering wegennet	243	30	213
Probleemverkenningen	2.709	799	1.910
Ondersteuning wegenprojecten	353	43	310
Post algemeen UMP	216	766	-
N806 Rotonde Zevenhuizerstraat Bunschoten	310	310	-
Doorlopende projecten UMP/BDU	***77.741***	***45.723***	***37.080***
Exploitatie OV 2009-2016 Concessie Connexxion	108.628	109.073	-
OV marketing plan voor eenmalige acties	4.160	1.293	-
Exploitatie DRIS	3.016	404	2.612
Vervanging DRIS	2.744	785	1.959
Randstad OV bureau	23	37	-
Exploitatie concessie CVV	5.649	7.274	-
Spoorzaken	75	195	-
Overige kosten OV	1.452	843	609
Exploitatie Randstadspoor	1.187	1.187	-
Openbaar vervoer	***126.934***	***121.091***	***5.180***
ROV exploitatiebijdrage	1.000	982	-
ROV extra budget terugstorting ROV	520	190	330
Driebergen Zeist bijdrage stationsgebied	3.276	-	3.276
Driebergen Zeist fietstunnel station	2.080	-	2.080
SUDOKU uitvoering	567	301	-
Mobiliteitsaanpak	8.464	3.366	5.098
Fiets file vrij	1.402	975	427
Veiligheid en doorstroming	3.500	3.500	-
Veiligheid kruispunt Blokland	880	485	395
Bijdrage aanpak NS P&R Amersfoort	142	-	142
OV Vathorst infra	1.702	-	-
OV Vathorst infra	764	221	-
CSG-2 Amersfoort infra Kersenbaan	4.560	4.560	-
Bijdrage aan gemeentelijk infraprojecten	3.415	2.038	1.377
Overig	***32.272***	***16.618***	***13.125***
VERDER uit coalitieakkoord	153.748	31.579	122.169
VERDER uit BDU	24.000	1.197	22.803
Beter Benutten Provinciaal aandeel GWW	11.900	7.205	4.695
Beter Benutten Regio Utrecht BDU	58.121	45.937	12.184
Deelname aan regionale pakketten	***247.769***	***85.918***	***161.851***

Omschrijving projecten	Beschikbaar	Werkelijke uitgaven t/m 2016	Onderhanden
Inpassing Ring Utrecht	16.935	-	16.935
Rijnbrug Tydal Flow	10.000	1.571	8.429
Inpassing Hoevelaken	10.000	-	10.000
Coalitieafspraak 2012-2015	***36.935***	***1.571***	***35.364***
Subtotaal	***521.651***	***270.921***	***252.600***
Verkenningen	***57.620***	***9.581***	***48.039***
Verschil plan versus specificatie projectenlijst	8.890	-	-
TOTAAL Generaal	***588.161***	***280.502***	***300.639***

OVERZICHT MOBILITEITSPROGRAMMA 2016-2019 BRU

PROJECTEN	Programma begroting BRU 2015	Actualisatie provincie 2016/2019
TOTAAL	**328.540**	**222.726**
VERDER Projecten	**145.562**	**85.179**
Fiets	**7.290**	**5.023**
Houten-Papendorp-LRLW-Maarssen	115	
Maarssen-Utrecht Centrum-Houten	175	175
De Bilt-Uithof-Ijsselstein	27	
Utrecht Centrum-De Bilt-Zeist	400	
Bewegwijzering fietsroutes verbeteren	500	500
Fietsenstalling nabij hoogwaardig OV	783	
Verbeteren herkenbaarheid fietsnetwerk	2.000	1.817
Aanleg 5 fietstunnels op N237	3.290	2.531
Bus en tram	**125.767**	**74.161**
Versnelling frequentieverhoging SUNIJ	267	
Verbetering Ov-as Utrecht Centrum-Utrecht Noord	5.000	
Vertramming station Utrecht CS-Uithof	100.000	60.000
AROV Bustunnels HOV-Zuidradiaal	20.500	14.161
Auto	**7.100**	**5.995**
P+R locatie Vianen	500	
P+R locatie Driebergen-Zeist	1.600	
A12 Salto 2e fase	4.000	5.995
Noordelijk Rondweg Utrecht (NRU)	1.000	
Diversen	**5.405**	-
RVM-Maatregelenpakket	5.130	
Monitoring maatregelen	275	
BDU Projecten	**159.034**	**129.579**
Fiets	**28.192**	**16.565**
Fietspad Odijk-Achterdijk	700	700
Fiets Filevrij(BDU specifiek)	1.819	1.470
Fiets Filevrij(VAT)	782	539
Fietspad N410	700	700
Houten fietstunnel Binnenweg	2.880	
2e Vechtbrug	1.060	
Herinrichting kruispunt Touwlaan-Eiteren	250	
Herinrichting Vredenburg-noord	1.280	
Verbetering fietsverbinding Leijen-NS station	800	
Verbeteringsmaatregelen Lobbendijk	125	
Rotonde Sluyterslaan/Richterslaan	300	
Kanaaldijk Oost/aansluiting fietsbrug Nigtevecht	68	

PROJECTEN	Programma begroting BRU 2015	Actualisatie provincie 2016/2019
Stedelijke verdeelring fietsnetwerk	400	400
Fietsroute door Oog in Al	500	
Realisatie Knipstraatbrug	465	
Tijdelijke fietsparkeerplaatsen	455	
Verbinding Leidsche Rijn Centrum-LageWeide	99	
Herinrichting Touwlaan	250	
Fietspaden Utrechtseweg-Driebergseweg	220	220
Fietsprojecten Beter Bebnutten vervolg		2.500
Projecten fietsvisie/nieuwe RVVP	12.000	8.000
Fietsenstalling nabij hoogwaardig OV (MNBB17)	1.295	611
Oud Wulfseweg *tussen Lobberdijk en De Gaarde)	159	
Fietsvoorziening Structuurbaan	700	700
Opwaardering Kanaaldijk Oost	160	
Herinrichting Rijksstraatweg Loenen	325	325
Fietsroute Moreelsepark	400	400
Bus en tram	**118.392**	**88.862**
Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes (BDU regulier)	4.401	633
Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes (BDU specifiek)	880	
Spoedeisende maatregelen doorstroming OV	3.200	2.728
Projecten Loenen/Breukelen	864	1.152
Stationsgebied Driebergen-Zeist	8.374	8.654
ARO/A Dootstromingsmaatregelen	5.000	
ARO/B Uitbreiding frequentie sneltram	233	
ARO/C Westtangent	5.600	3.800
ARO/D HOV Utrecht CS-Leidse Rijn	21.000	26.070
HOV Leidsche Rijn	37.400	36.400
Indexering HOV Leidsche Rijn+HOV OdZ voor 2012 e.v	7.000	
Indexering VERDER project Vertramming Utrecht CS-D	2.175	
OV-projecten nieuw RVVP	11.000	4.000
OV en knooppuntprojecten Beter Benutten vervolg		5.000
DRIS-wijzigingen (jaarlijks)	300	200
Infrawijzigingen t.g.v. vervoerplan 2014	150	
Kwaliteitsverbetering regionaal OV in de OVT (MNBB	8.148	
Doorstromingsmaatregelen OV (MNBB28)	1.357	
Knooppuntontwikkeling station Bilthoven (MNBB34)	1.085	
Aanpassing Dr. Letteplein	225	225
Auto	**12.450**	**24.152**
Noordelijke Randweg Utrecht		17.700
A12 Salto (fase 1)	9.000	6.000
Verkeersstructuurplan De Hagen	1.720	
Rotonde Groenekanseweg-Planetenbaan	300	
Rotonde Lijenseweg-Massijslaan	250	
Impuls mobiliteitsmanagement (BDU specifiek)	480	
NDW bijdrage	700	452
Lokaal Maatwerk	**23.944**	**7.968**
Regionaal pakket Mobiliteitsprogramma		

Provincie Utrecht
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111
MMC 18375