



Aan:
Dhr. M.J. de Droog (D66) en dhr. W.G.J. Wijntjes (CDA)

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM	15-6-2021	DOMEIN	Bedrijfsvoering
NUMMER	8226FAAB	CONTACTPERSOON	Arjan Meerkerk
UW BRIEF VAN	29-4-2021	DOORKIESNUMMER	06-34380141
UW NUMMER	82253F83	E-MAILADRES	arjan.meerkerk@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	n.v.t.	ONDERWERP	BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN Strategisch financieel beleid provincie Utrecht

Geachte heren de Droog en Wijntjes,

U heeft op 29 april jl. schriftelijke vragen gesteld betreffende "strategisch financieel beleid provincie Utrecht". In uw toelichting bij de schriftelijke vragen heeft u het volgende geschreven:

Toelichting:

Regeren is vooruitzien. Liefst ver genoeg vooruit om richting te geven en liefst concreet mogelijk om grote ambities ook echt mogelijk te maken. Te overzien wat er op ons afkomt, wat onze ambities zijn, hoe die ambities zich vertalen in financiële opgaven en welke perspectieven er zijn om die financiering ook daadwerkelijk mogelijk te maken.

Aan het begin van deze collegeperiode ging onze aandacht voor financiën terecht uit naar het op orde brengen van de financiële data en processen, zorgen dat we de achterstanden met jaarrekeningen inhaalden, zodat de energie op de toekomst gericht kon worden. Uit de recente publicaties van de accountant blijkt dat dat steeds beter op orde begint te komen. Dat geeft ruimte om weer breder te kijken naar de kwaliteit van onze provinciale organisatie.

Met het vaststellen van de Omgevingsvisie zijn grote ambities geformuleerd voor de toekomst. Denk aan ambities op klimaat en energie, natuurontwikkeling, woningbouw en mobiliteit. Grote ambities voor de komende decennia met impact op de ruimte, maar ook op financiën.

Onlangs ontvingen we het bericht met betrekking tot de toegekende projecten in het kader van het Groeifonds. Helaas moesten we constateren dat de aanvraag voor de mobiliteitsschaalsprong (nog) te licht was bevonden. Wellicht biedt een volgende ronde meer kansen, maar wat opviel was een andere zin in het bericht van RTV Utrecht:

"Verder wijst de beoordelingscommissie erop dat Utrecht er ten onrechte op rekent dat het Nationaal Groeifonds vrijwel de hele financiering voor het project kan dragen. Daar is het fonds niet groot genoeg



voor. "Voor financiering van voorstellen van deze omvang moet ook uit andere bronnen een bijdrage worden geleverd." ¹

Achter deze zin gaat naar de onze mening een hele wereld schuil. Het vooronderstelt dat de financiële draagkracht van de provincie voldoende is om bij te dragen aan dergelijke grote projecten. Niet alleen in de investering, maar we weten tevens dat de provincie geacht wordt beheer en onderhoud op zich te nemen. Kosten die decennia lang zullen drukken op de provinciale begroting.²

Utrecht is wat betreft reserves niet de meest bedeelde provincie. De provincie beschikt bijvoorbeeld niet over grote reserves door de verkoop van aandelen van een energiemaatschappij. Bovendien zijn we een relatief kleine provincie met een groot (nog altijd toenemend) aantal inwoners, een grote mobiliteitsopgave die van belang is voor de bereikbaarheid van de Randstad. Zijn wij als regio voldoende in staat om onze belangen in Den Haag en Brussel over te brengen? Welke strategische keuzes hebben we om te zorgen dat dit beter is geborgd in de toekomst en hoe zijn GS en PS daarvoor in positie?

1. Met betrekking tot de financiële positie van de provincie Utrecht:
 - a. Hoe verhoudt de provincie Utrecht zich ten opzichte van andere provincies waar het gaat om grote maatschappelijke opgaven?
 - b. Komt dit onderscheid voldoende tot uitdrukking in de verdeling van middelen via het provinciefonds?
 - c. Kan van de provincie Utrecht redelijkerwijs verwacht worden dat zij ruimhartig cofinanciert als je het vergelijkt met de andere provincies?
 - d. Hoe verhoudt de provincie Utrecht zich tot andere provincies waar het gaat om mogelijkheden voor cofinanciering (denk aan regionale partners, gemeenten, bedrijven etc)?
 - e. Is GS van mening dat wij voldoende hefboom kunnen organiseren om grote investeringen naar ons toe te trekken? We hebben bijvoorbeeld de vierde (Utrecht) en vijftiende (Amersfoort) stad in omvang in de provincie liggen, en zijn de 5^e provincie in omvang. Maar qua begroting hoort de provincie Utrecht tot de kleinste (na Zeeland, Groningen en Drenthe)

Antwoord:

- a. Het is moeilijk om een vergelijking met andere provincies te maken als het gaat om de maatschappelijke opgaven waarvoor provincies zich gesteld zien. Daarvoor zijn de 12 provincies te veel verschillend van elkaar. Daar komt bij dat de wijze waarop met maatschappelijke opgaven wordt omgegaan een bestuurlijke keuze (ambitie) is. Ieder jaar stellen uw Staten met de Kadernota de kaders vast voor de begroting van het komende jaar met een (beperkte) vooruitblik op de financiële ontwikkelingen in de jaren daarna. Op uw verzoek (onder andere amendement 40a uit 2020) hebben wij dit keer wat verder in de toekomst gekeken. Dat vindt u terug in de recent met u gedeelde Statenbrief 'Groeisprong Utrecht 2040'. Daarin is de recent door uw Staten vastgestelde Omgevingsvisie leidend. In die visie staat hoe wij willen dat de provincie er in 2050 uitziet. Naar verwachting woont er over dertig jaar een kwart meer mensen in de provincie Utrecht dan nu. Een groei van die omvang, met behoud en versterking van de unieke Utrechtse kwaliteiten, vraagt om een schaalessprong in denken én een schaalessprong in ons investeringsvolume en exploitatie. In duurzame mobiliteit bijvoorbeeld. In natuur en in het programma Groen Groeit Mee. In een kwaliteitsimpuls voor werklocaties. Deze investeringen, van vele miljarden euro's, vragen om een schaalessprong van onze begroting en om een stevige rijksbijdrage.

Ter toelichting hebben wij in de recent met u gedeelde Statenbrief 'Groeisprong Utrecht 2040' onze ambities op de thema's van het Utrechts Aanbod uitgewerkt. Wij schetsen in deze Statenbrief beelden van lange termijn ontwikkelingen; van zaken die er aan komen en waarover besluiten genomen moeten worden. Wij menen dat dit een goede basis is voor het gesprek over de realisatie van de provinciale ambities en de financiële consequenties wat wij de komende periode met u gaan voeren.

- b. De verdeling van middelen via het provinciefonds is primair bedoeld voor de bekostiging van wettelijke provinciale taken en de taken die het Rijk provincies vraagt uit te voeren. De

¹ Utrecht vist achter het net: geen Rijksgeld voor nieuwe tramlijnen en station Lunetten <https://rtvu.nl/n/2160342/>

² Grof gerekend zou een infraproject van EUR 2 miljard neerkomen op een kapitaallast (30 jaar) van EUR 66 mio per jaar, oftewel zo'n 15% van de huidige begroting van de provincie Utrecht. En dat is nog zonder lasten voor onderhoud en beheer.



omvang van het provinciefonds per provincie hangt af van de kenmerken en de belastingcapaciteit van die provincie. De belastingcapaciteit geeft aan hoeveel belasting een provincie jaarlijks kan innen. De Rijksoverheid kijkt bij de verdeling van het provinciefonds over de provincies naar:

Positieve criteria (een toename leidt tot een hogere uitkering):

- o Aantal inwoners;
- o Aantal inwoners landelijk gebied: het aandeel inwoners dat in een sterk landelijk gebied woont. Dat is een gebied met een dichtheid van minder dan 1.000 adressen per vierkante kilometer;
- o Aandeel binnenwater (grootte van de watergebieden);
- o Oeverlengte.

Negatieve criteria (een toename leidt tot een lagere uitkering):

- o Miljoenen inwoners: één van de uitgangspunten bij de laatste herijking van het provinciefonds was 'hoe meer inwoners, hoe lager de uitkering per inwoner'. Daartoe is deze negatieve verdeelmaatstaf geïntroduceerd. Dit is het aantal inwoners van de provincie vermenigvuldigd met het aantal inwoners van de provincie in miljoenen;
- o Inwoners vervoerregio: een groei van het aantal inwoners in een vervoersregio wordt in mindering gebracht op de betreffende provincie waar die vervoersregio betrekking op heeft. Voor Utrecht is deze maatstaf niet van toepassing, omdat Utrecht geen zelfstandige vervoersautoriteit heeft;
- o Opcenten Motorrijtuigenbelasting: een toename van het aantal auto's in een provincie leidt tot hogere inkomsten in de betreffende provincie. Dit wordt op basis van een gestandaardiseerd tarief in mindering gebracht op de uitkering van het provinciefonds. Een stijging van het tarief van de opcenten in een provincie heeft géén invloed op de uitkering in het provinciefonds;

Overige criteria (vaste bedragen):

- o Provincie specifiek vast bedrag: dit bedrag is rekenkundig bepaald bij de laatste herijking van het provinciefonds om ongewenste herverdeeleffecten te neutraliseren;
- o Rendement eigen vermogen: door de verkoop van aandelen in nutsbedrijven beschikt een aantal provincies over een groot vermogen. Sinds een jaar of 10 wordt dit vermogen meegenomen als negatieve maatstaf in het provinciefonds. Bij de berekening van het provinciaal vermogen in het provinciefonds gaat het om de aandelen in energiebedrijven tussen 2000-2016. Op basis van 35% van dit vermogen wordt een verondersteld rendement van 3% als negatieve maatstaf meegenomen. Dit bedrag is de laatste jaren niet meer gewijzigd.

Provincies krijgen geld voor iedere inwoner, iedere kilometer oeverlengte, enzovoort. Een provincie die hoge kosten heeft (bijvoorbeeld door een groot watergebied) krijgt dus meer geld uit het provinciefonds dan een provincie die minder hoge kosten heeft. Het aandeel van een provincie in het provinciefonds is kleiner naarmate het vermogen om belastingen te heffen groter is. Het gaat hier om de motorrijtuigenbelasting, berekend tegen een voor alle provincies gelijk tarief. Ook wordt bij de verdeling rekening gehouden met het verschil in vermogen van provincies. Provincies die veel inkomsten uit de verkoop van energiebedrijven hebben, ontvangen minder geld uit het provinciefonds.

Provincies ontvangen naast de algemene uitkering ook decentralisatie- en specifieke uitkeringen

Decentralisatie-uitkeringen worden binnen het provinciefonds gebruikt als het tijdelijke middelen betreft, bijzondere indexatie-afspraken kent of als een goede verdeling niet lukt via de maatstaven van de algemene uitkering. De decentralisatie-uitkeringen kennen een sterkere koppeling naar de maatschappelijke opgaven. In 2021 ontvangen wij bijvoorbeeld uitkeringen voor zoetwater-maatregelen, drugsdumping en versterking omgevingsveiligheidsdiensten.

Een aparte categorie betreft specifieke uitkeringen die via de afzonderlijke ministeries aan provincies worden verstrekt en alleen aan dat doel, en op basis van voorwaarden, besteed mogen worden.

Er is op dit moment geen verdelingscriterium of specifieke rijksuitkering die invulling geeft aan de extra maatschappelijke (mobiliteits)opgaven die samenhangen met de grote bevolkingsgroei.



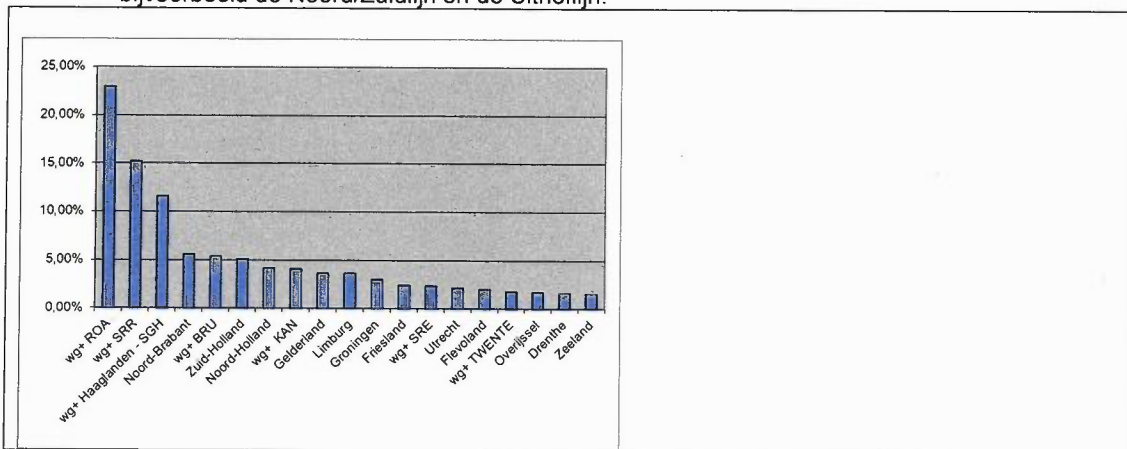
- c. Afspraken over decentrale cofinanciering bij projecten met rijksbijdragen zijn altijd maatwerk en er zijn dus in de praktijk grote verschillen. De bijdrage per partij hangt af van het inhoudelijk belang bij het voorstel en van de draagkracht. De praktijk is de laatste jaren ook dat bij het maken van afspraken over rijksbijdragen de decentrale cofinanciering een steeds prominere rol speelt.
De grote cofinancieringsbijdragen van 50% die het groeifonds in de 1^e tranche toekenningen vraagt, zijn voor onze regio niet realistisch gezien de financiële regionale draagkracht. We vinden het ook niet fair om zo'n grote bijdrage te verlenen aan de kapitaalslasten en investeringen, als van provincies ook wordt verwacht de jaarlijkse kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie te dragen. Ook in de andere regio's is de cofinancieringsvraag veel groter dan bij aanvraag gereserveerd is.
- d. Naast maatwerkafspraken speelt samenwerking met maatschappelijke partners en bedrijfsleven een rol bij het komen tot afspraken over rijksbijdragen. Onze regio kent, anders dan Noord-Brabant en Amsterdam, relatief veel (semi) overheidsinstellingen (bijv. onderwijs- en gezondheidsinstellingen) die in het algemeen geen middelen vrij kunnen maken voor grote (infrastructuur) projecten. Zo nemen bijvoorbeeld in de Groeifondspropositie van Amsterdam KLM en Schiphol een deel van de regiobijdrage voor hun rekening.
- e. Het Rijksbelang in infrastructuurprojecten in onze regio is relatief groot gezien de centrale ligging en de sterke afhankelijkheid van de nationale én regionale bereikbaarheid van de Rijksinfrastructuur. Daar staat tegenover dat de financiële draagkracht van de gezamenlijke decentrale overheden geen ruimte biedt voor miljarden investeringen die nodig zijn voor een schaa sprong OV, waarbij investeringen in regionale en Rijksinfrastructuur onontbeerlijk is. Om in de toekomst voldoende hefboom te kunnen organiseren achten wij een schaa sprong in de omvang van onze begroting dan ook noodzakelijk.
Daarnaast zijn we als samenwerkende overheden voortdurend in gesprek met bestuurlijk en politiek Den Haag voor de benodigde rijksmiddelen. Die gesprekken hebben onder andere geleid tot het programma U Ned waarin Rijk (ministeries IenW, BZK en EZK) samen met de regio de benodigde schaa sprongen in wonen, werken en bereikbaarheid uitwerken.
2. Met betrekking tot de positie van provincie Utrecht in kader van vervoer:
- Wat betekent het voor Amsterdam en Rotterdam-Den Haag dat ze zelfstandige vervoersregio's hebben (Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam- Den Haag (MRDH)?
 - Ontvangen deze regio's eigen bijdragen van het Rijk? Zo ja, over wat voor bedragen gaat het dan?
 - Hoe verhouden die aanvullende middelen zich tot eventuele extra financiële middelen die onze regio ontvangt via provinciefonds of gemeentefonds?
 - Klopt het beeld dat Utrecht hierdoor met regio's van minder nationaal belang strijd om de rijksmiddelen voor mobiliteit?
 - Is regio Utrecht hier als belangrijke nationale vervoershub voldoende in positie?
 - Wat is de impact geweest van de integratie van de BRU in de provinciale organisatie op de strategisch financiële positie van regio Utrecht in vervoersperspectief? Wat betekent dit voor ons vermogen tot cofinancieren?

Antwoord:

- Met het opheffen van de wet op de kaderwetgebieden (WGR+) in 2015 is de Bestuur Regio Utrecht (BRU) opgeheven en zijn de taken en verantwoordelijkheden overgegaan naar de provincie. De brede doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer, die door het Rijk werd uitgekeerd, wordt vanaf dat moment uitgekeerd via het provinciefonds en niet meer via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Kaderwetgebieden zijn gehandhaafd in Amsterdam en Rotterdam/Den Haag met het instellen van twee vervoerregio's. Dit betekent dat ze nog steeds via IenW de brede doeluitkering ontvangen. Met deze opheffing van WGR+ heeft geen herverdeling van middelen over de ontvangers plaatsgevonden. De nieuw opgerichte vervoerregio's zijn, namens samenwerkende gemeenten, de uitvoeringsorganisaties voor de ov-taken.
- Zie antwoord bij a en c
- In 2014 was de totale BDU uitkering van structurele middelen circa € 1,8 mld. De verdeling tussen de BDU ontvangers was toen zoals in de grafiek op de volgende pagina is weergegeven. Grofweg ontvingen hierbij de huidige vervoerregio's circa 50% van het totaal. De uitkering voor Utrecht (Provincie en BRU) was circa 7% van het totaal. Dit was circa € 125 mln. van het totaal.



Deze bedragen kunnen sterk afwijken van de daadwerkelijk overgemaakte bedragen, omdat er aanvullend op deze structurele middelen ook met de verschillende ontvangers incidentele (investerings)afspraken gemaakt zijn. Hierbij moet gedacht worden aan rijksbijdragen voor bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn en de Uithoflijn.



- d. De positie als BDU ontvanger heeft naar ons idee niet geleid tot een voorkeurspositie van de vervoerregio's waar het gaat om rijksbijdragen voor de regio. Alle ov-uitvoeringsorganisaties van regio's, inclusief de vervoerregio's, kennen problemen dat de budgetten voor beheer en onderhoud en exploitatie achter blijven bij de reizigersontwikkelingen en dat ze nu beginnen te knellen. Dit betekent voor alle concessieverlenende partijen dat middelen voor de noodzakelijke investeringen nagenoeg opgedroogd zijn. Vervoersregio's kaarten deze discussie aan met betrekking tot de stagnerende BDU-uitkering. Andere partijen, waaronder provincie Utrecht, kaarten dit gezamenlijk aan onder de noemer van achterblijvende OV budgetten bij het ministerie van IenW via het Nationaal Mobiliteitsberaad en de MIRT gesprekken.
- In de Amsterdam en Rotterdam-Den Haag regio's hebben overheden met verantwoordelijkheid voor de economie, ruimte en mobiliteit, dus inclusief de vervoerregio's, zich georganiseerd in een 'metropoolregio'. De metropoolregio's zijn ook gesprekspartners van het Rijk.
- e. Ja, zie ook beantwoording vraag d
- f. De strategische positie ten opzichte van het Rijk is dossierafhankelijk en afhankelijk van de bestuurlijke contacten. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat die positie veranderd is door het opheffen van het BRU.
- In principe heeft de opheffing van de WGR+ regio's geen financiële gevolgen gehad voor de regio Utrecht. Opheffing BRU heeft dan ook geen betekenis gehad voor vermogen tot cofinancieren. Het blijft belangrijk onze positie bij het ministerie van IenW, als het gaat om de verdeling en mogelijk aanvulling van OV middelen, ook in de toekomst stevig in te blijven nemen. Ook al gaan onze middelen via het provinciefonds, de vervoerregio's hebben hier niet een voorkeurspositie voor het ministerie van IenW. Het departement blijft (systeem) verantwoordelijk voor een goed functionerend OV systeem in heel Nederland.

3. Met betrekking tot de strategische financiële organisatie
- Hoe is de financiële strategie van de provincie op dit moment geborgd in de organisatie?
 - Hoeveel medewerkers en van welk schaalniveau houden zich bezig met financiële strategie? Waar zijn deze medewerkers ondergebracht en in welke mate werken zij samen aan financiële vergezichten en ideeën voor de provincie Utrecht?
 - Zijn de financiële strategen van de provincie onafhankelijk georganiseerd van de programma's?
 - Welke rapportages ontvangt GS op dit moment om financiële lange termijn afwegingen en beslissingen te nemen?
 - In welke mate komen creatieve financiële ideeën en scenario's op tafel en is er voldoende ruimte (middelen, personele capaciteit) om die ook uit te werken in beleid?
 - Voelt GS zich naar haar mening op dit moment voldoende ondersteund om strategische financiële beslissingen af te wegen?

**Antwoord:**

- a. De financiële strategie binnen de organisatie is geborgd via besluitvorming door het Concern management team (CMT). Ideeën, voorstellen en uitgewerkte plannen worden via het CMT vastgesteld en doorgeleid naar het college van GS. In aanloop hier naar toe zijn diverse collega's in verschillende mate betrokken, waaronder de concernadviseur financiën, de (senior) financieel beleidsadviseurs, business controllers en beleidsinhoudelijke experts met financiële kennis. Tot op heden is de financiële strategie hoofdzakelijk gericht op de korte- en middellange termijn (meerjarenbegroting) voor wat betreft de verwachte ontwikkelingen qua uitgaven en inkomsten. Tot de financiële strategie op langere termijn rekenen wij onderwerpen als de investeringsplanningen en assetmanagement binnen Mobiliteit en de liquiditeitsprognose, vermogenspositie en financiële paramaters ten behoeve van de treasury-functie en de signalering van de overall financiële gezondheid. Op de programmatische aanpak, uitwerking en borging van die strategische lange termijn onderwerpen heeft onze organisatie nog stappen te zetten.
- b. Bij de ontwikkeling en uitwerking van de financiële strategie zijn de hiervoor genoemde functies betrokken. Dit betreft voor de korte en middellange termijn circa 9 fte die organisatorisch zijn gepositioneerd in het team Financiën binnen het domein Bedrijfsvoering en de eenheid Concerncontrol (business controllers). Voor de langere termijn is momenteel circa 3 fte organisatiebreed betrokken.
- c. Grotendeels onafhankelijk, vanuit Financiën en Concerncontrol. Bij diverse beleidsafdelingen en concernopgaven is expertise aanwezig om trends en ontwikkelingen te duiden en deze financieel door te vertalen. Dit betreft o.a. de investeringsplanningen en assetmanagement voor wegen en openbaar vervoer.
- d. Tot op heden heeft de focus met name gelegen op het verkrijgen van meer grip op de korte- en middellange termijn. De aandacht voor ontwikkelingen op lange termijn is bij mobiliteit al enige jaren aanwezig. Organisatiebreed is vorig jaar de aandacht sterk toegenomen vanwege de ogenschijnlijke leenbehoefte die aan het ontstaan was alsook de ontwikkeling van het Utrechts Aanbod en aanvraag voor het Groeifonds. Meer specifiek komen financieel lange termijn afwegingen met name aan bod in aanloop naar majeure beleidsbesluiten. De wijze waarop GS daarover wordt geïnformeerd kent vaak een opbouw van verkennende gesprekken in portefeuillehouder overleggen, beide-benen-op-tafel sessie (BBOT's) en formele besluitvorming in een GS-vergadering. Daarnaast vormt dit een onderdeel van de Kadernota, waarin uitgewerkte teksten, financiële doorrekeningen en voorstellen worden ingebracht. Het periodiek integraal bekijken van de langere termijn opgaven versus benodigde middelen, heeft vooralsnog geen structurele invulling gekend.
- e. Het naar voren brengen van creatieve ideeën en scenario's is onderdeel van het reguliere werk en van de totstandkoming van besluitvorming. De mate waarin dit uitgewerkt wordt naar beleid neemt naar verwachting in de komende tijd steeds meer toe, omdat er gebouwd kan worden op de gerealiseerde resultaten vanuit het programma Versterking Financiële Functie. Daarnaast is er ook een inhaalslag gerealiseerd in de oplevering van de verschillende planning- en control producten en geven inzichten bij de totstandkoming van het Utrechts Aanbod tekenen af van een schaa sprong die aanstaande is. De realiteit is dat een belangrijk deel van de beschikbare capaciteit vooralsnog bezig is om de korte en de middellange termijn te beheersen. De doorkijk op lange termijn is vooral ingegeven door specifieke ontwikkelingen, bijvoorbeeld omgevingswet, als ook aard en karakter van werkzaamheden bijvoorbeeld bij wegen en openbaar vervoer. Derhalve is de nadrukkelijke integrale aandacht voor de langere termijn nog niet structureel ingebed.
- f. Strategische financiële beslissingen zijn per definitie lastige beslissingen die genomen worden met een grote mate van onzekerheid van wat we voor de toekomst kunnen verwachten. Daarbij geldt dat pas sinds dit jaar sprake is van een reguliere P&C-cyclus. Er wordt volop gewerkt aan real-time volledige, actuele en betrouwbare financiële informatie en verbeteringen van de ramingen. Ook wordt inzet geleverd voor het opstellen en actualiseren van diverse, kaderstellende nota's. We zien dat we in de versterking van onze financiële functie de afgelopen periode stappen hebben gemaakt. Tegelijk vraagt de ontwikkeling van de financiële strategie op lange termijn om een verder doorontwikkeling en versterking van onze organisatie. Rekening houdend met dit gegeven zijn wij in toenemende mate in staat om onderbouwde strategisch financiële beslissingen af te wegen.



4. Met betrekking tot het afwegingskader voor financieel strategische beslissingen. Grote ambities vergen doorgaans ook veel middelen.
- Hoe wordt op dit moment aan ideeën en ambities financieel vertaling gegeven?
 - Hoe vindt intern afweging plaats op de verdeling van de middelen?
 - Hoe vindt prioriteitsstelling plaats op investeringsbeslissingen voor korte, middellange en lange termijn? (Gebeurt dat integraal, per programma, per project?)
 - Welke termijn wordt hier in ogenschouw genomen?
 - Krijgen lange termijn plannen naar de mening van GS voldoende ruimte om te ontwikkelen?
 - Krijgen alle programma's een gelijkwaardige kans of zijn sommige programma's beter georganiseerd?

Antwoord:

- In de planning- en control cyclus binnen de provincie Utrecht is de Kadernota hét document om de financiële vertaling te presenteren van ideeën en ambities. Deze worden aan uw Staten ter integrale afweging voorgelegd. In de recentelijk gepubliceerde Kadernota geven wij ook aan dat in de komende decennia de provincie Utrecht qua inwoneraantal fors zal groeien. En dat we in die tijdsperiode ook een aantal forse transities hebben vorm te geven. Dat vraagt om een schaa sprong op diverse vlakken, waaronder die van de begroting. In de Statenbrief 'Groei sprong Utrecht 2040' lichten wij toe dat we daarover graag na de zomer met uw Staten in gesprek gaan.
 - De verdeling van de middelen wordt jaarlijks door uw Staten vastgesteld in de Begroting. Onderdeel daarin zijn, naast de middelen in de exploitatie, ook investeringen en andere financiële instrumenten die via de balans worden afgewikkeld. De betreffende middelen zijn gekoppeld aan programma- en beleidsdoelen die voor ons het kader vormen om tot inzet van die middelen over te gaan.
 - Bij de ontwikkeling en uitwerking van plannen, ideeën en ambities worden ook toekomstige investeringen betrokken. Voor de bereikbaarheid van onze provincie verloopt dit bijvoorbeeld via het meerjarig investeringsprogramma (MIP). De afweging van dergelijke voorstellen vindt jaarlijks integraal plaats via de Kadernota, waarin wij aan uw Staten een voorstel doen dat het kader vormt voor de begroting van het volgende jaar.
 - De termijn die wij in ogenschouw nemen voor investeringsbeslissingen strekt zich uit tot circa 2040-2050. Dit wordt primair gedreven door de tijdshorizon van de investeringsplannen vanuit het domein Mobiliteit die zich over die periode uitstrekken. Bij andere thema's wordt een kortere tijdshorizon gehanteerd. Bijvoorbeeld bij woningbouw ligt de focus op de periode tot 2030.
 - Ons inziens is er voldoende ruimte om dergelijke plannen te ontwikkelen, met daarbij de kanttekening (zie antwoord 3.a) dat we als organisatie nog stappen te zetten hebben.
 - Wij geven alle programma's een gelijke kans om onderdeel te zijn van de lange termijn beslissingen over de voorgestelde inzet van financiële ruimte. Daarvoor hanteren we onder andere de verschillende thema's van de Omgevingsvisie die met elkaar verbonden zijn via een "gezonde en veilige leefomgeving". Tegelijkertijd zien we dat de mate waarin en de wijze waarop de verschillende thema's meerjarig vooruit worden gepland en geconcretiseerd verschillend is. Een domein als Mobiliteit loopt daarin binnen onze organisatie voorop, omdat daarin al langere tijd wordt gewerkt met meerjareninvesteringsplannen.
5. Overall
- Met oog op de komende kadernota: is GS van mening dat de financieel strategische positie van de provincie Utrecht voldoende krachtig is (zowel intern qua organisatie als extern qua lobby en resultaten)?
 - Wat gaat GS doen om te zorgen dat de strategische financiële positie voldoende kracht en creativiteit heeft om de grote ambities waar te maken?

Antwoord:

- In het licht van de vastgestelde omgevingsvisie en de transities die de komende jaren zullen plaatsvinden, achten wij het noodzakelijk om zowel intern als extern onze financieel strategische positie de komende tijd verder te versterken. De provincie Utrecht heeft namelijk niet altijd een even sterke stem in Den Haag en Brussel. We werken er aan om de lobbykracht van de regio, zowel bij overheden als bij bedrijven, beter te mobiliseren en samen te zorgen dat de strategische positie krachtiger wordt.
- In de recent met uw Staten gedeelde Kadernota geven wij aan dat we in de periode na de zomer met uw Staten in gesprek gaan om de ambitieschets tot 2040 met elkaar te bespreken.



In een aparte Statenbrief met betrekking tot het Utrechts Aanbod is dit nader toegelicht. Daarin schetsen wij de daarmee samenhangende financiële consequenties en de noodzaak voor een schaa sprong voor de begroting van de provincie Utrecht om de grote ambities waar te maken. Het in gezamenlijkheid doordenken en uitwerken van die beleidsmatige en financiële consequenties beschouwen wij als een manier om onze (interne) positie verder te versterken en daarbij ruimte te geven voor creativiteit.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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