

Technische vragen Raadsonderzoek Bereikbaarheid, versie 9 april

T.b.v. gesprek Ambtelijke Organisatie t.b.v. 14 april 2020.

Onderwerpen

1. Introductie
2. Algemeen beeld rondom bereikbaarheid 2020
3. Doelstellingen en indicatoren 2020, vragen n.a.v. programma tekst
4. Financien 2020
5. Investerings en kapitaallasten 2020
6. Reserve Bereikbaarheid

Deelnemers gesprek:

Erwin Virginia	Raadslid
Marijn de Pagter	Raadslid
Corine van Dun	Raadslid
Rein-Aart van Vugt	Accountant
Gijs Corten	Griffie
Daniëlle Rijnders	Griffie
Adrie-Jan de Korte	Onderzoeker

1.Introductie

De centrale vraag van de raadstoets Bereikbaarheid is:

Wat is op hoofdlijnen het beeld van de gerealiseerde resultaten in relatie tot het voorgenomen beleid?

Doel van de raadstoets:

het versterken van de controlerende taak van de gemeenteraad, waarbij raadsrapporteurs analyseren of ‘gedaan is wat is afgesproken’ door het beoordelen van de mate waarin de gestelde begrotingsdoelen behaald zijn op basis van een overzichtelijke presentatie van elementen uit de verantwoording (eventueel inclusief andere informatiebronnen)

1.3. Deelvragen:

1. Wat zijn op hoofdlijnen de belangrijkste ontwikkelingen van het programma?
2. Welke doelen zijn er behaald?
3. Welke prestaties zijn er geleverd?
4. Wat heeft het gekost?
5. Welke aanvullende informatie/ onderzoeken zijn er?

Naar aanleiding van het doornemen van het programma en de daaraan gerelateerde documenten hebben wij de volgende vragen.

Beantwoording vragen

De vragen met een *) willen we in elk geval graag mondeling aan de orde stellen. De vragen zonder sterretje lenen zich (bijv. in het geval van cijferopstellingen) meer voor schriftelijke afdoening.

2. Algemeen Beeld rondom bereikbaarheid

Nr.	Vraag/toelichting	Reactie
1 *	In concept jaarrekening 2020 lezen we veel informatie over de uitgevoerde activiteiten en de gerealiseerde projecten. Vraag: Kan er nog iets meer duiding gegeven worden hoe het is gegaan in 2020? Zijn de voor 2020 gestelde doelen bereikt, wat zijn de successen, zijn er grote uitdagingen, lopen activiteiten conform planning, gaat het goed? Waar vinden we informatie wat niet is gebeurd, wat niet is gelukt of wat is vertraagd met redenen?	<u>Algemeen</u> 2020 was door de coronacrisis in veel opzichten een bijzonder jaar. Dat heeft ook z'n effect heeft gehad op mobiliteit en de doelstellingen daarvan. Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is. De crisis had veel effect op het reisgedrag: meer thuiswerken, maar ook een heel andere spreiding van het verkeer over de dag en de verschillende soorten vervoer. Reizen in het OV viel sterk terug, wat deels leidde tot meer reizen op de fiets en vooral met de auto. De spits is sterk teruggevallen: het verkeer is veel sterker gespreid over de dag. Dat is een belangrijke ontwikkeling, omdat veel van onze mobiliteitsnetwerken slechts in een heel beperkt deel van de dag tegen hun grenzen aanlopen, terwijl er in de rest van de dag nog voldoende capaciteit is. We weten uiteraard nog niet of het effect blijvend is. <u>Uitdaging</u> Wat corona voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is. <u>Informatie wat niet is gelukt</u> In de jaarrekening is op een aantal plekken aangegeven wat niet is gelukt of wat vertraagd is, dit is verwerkt in teksten en valt daarom misschien niet direct op. Zo heeft bijvoorbeeld de participatie wat vertraging opgelopen doordat lang onduidelijk was hoe de (digitale) participatie doorgang kon vinden. Soms is levering van bouwmaterialen problematisch geweest, en in een aantal concrete gevallen is meer geld en tijd gaan zitten in begeleiding van verkeer tijdens werkzaamheden. Bij de Lange Nieuwstraat heeft dit bijvoorbeeld concreet geresulteerd in een latere start van het werk. Ook zijn als gevolg van het sluiten van scholen en verplaatsen van evenementen educatieve projecten en gedragsbeïnvloedingsprojecten slechts beperkt uitgevoerd.
2 *	In de conceptjaarrekening wordt een toelichting gegeven welke	Antwoord a

	ontwikkelingen en activiteiten zijn ondernomen. Kunt u ook reflecteren op de hoofdvragen die uit de doelstelling voortkomen (ja, nee inclusief toelichting) : a) is de bereikbaarheid van Utrecht per fiets/OV/auto goed te noemen?	Zowel het SRSRSB als het Mobiliteitsplan spreken zich niet uit over wanneer er sprake is van een goede bereikbaarheid. Bereikbaarheidsindicatoren zijn er wel in de literatuur, maar worden in de praktijk hoogstzelden toegepast. Het KiM stelt: <i>“Uit de resultaten van de drie verschillende informatiebronnen, te weten de literatuur/experts, de mobiliteitsplannen en de workshop blijkt dat stedelijke bereikbaarheid een complex thema is. Veel onderzoekers en beleidsmedewerkers blijken ermee te worstelen. We kunnen daarom ook geen eenduidige definitie geven van stedelijke bereikbaarheid noch een unieke set van indicatoren.”</i> Er zijn weliswaar overzichten hoe de bereikbaarheid van Utrecht zich verhoudt andere steden, of het gemiddelde van Nederland, maar dat is in de regel gebaseerd op kwalitatieve gegevens. De meest bekende is https://www.waarstaatjegemeente.nl/. Daarin is een bereikbaarheidsindicator opgenomen, maar de data is grotendeels gebaseerd op peilingen, niet op metingen. In dat overzicht scoort de bereikbaarheid van Utrecht overigens lager dan het gemiddelde. De NMCA-berekening worden vaak gebruikt om te duiden of de bereikbaarheid op orde is. Het aantal capaciteitsknelpunten op het hoofdnnet (auto, spoor en water) is een indicator voor de bereikbaarheid. Deze berekeningen worden gemiddeld eens in de vier jaar door het rijk uitgevoerd. In die rapportages scoort Utrecht steevast hoog. Als de bereikbaarheid echter wordt uitgedrukt in nabijheid, dan scoort Utrecht juist t.o.v. andere steden hoog. Veel (mobiliteits)voorzieningen (treinstations, autosnelwegen, bus- en tramhaltes) zijn in de directe nabijheid. In de jaarlijkse monitor mobiliteitsplan (zie onderaan de pagina Verkeersbeleid Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie) volgen we sinds 2018 het aantal verplaatsingen per modaliteit naar de economische kerngebieden, zoals vastgelegd in SRSRSB 2016. Dit is een indicatie voor de bereikbaarheid van dit gebied. Na twee jaar kunnen we nog geen conclusies trekken. Dit blijven we jaarlijks doen, zodat we het aantal bezoekers van de economische kerngebieden kunnen volgen en zo een beeld kunnen geven van de bereikbaarheid van de kerngebieden. Onderdeel van bereikbaarheid is ook dat iedereen zich kan verplaatsen naar de gewenste bestemming. Dat betekent dat bestemmingen ook voor mensen met een verminderde mobiliteit bereikbaar moeten zijn. Daarom volgen we in de monitor de ontwikkelingen omtrent:
--	---	--

	b) hebben de investeringen in de achterliggende jaren bijgedragen aan betere mobiliteitscijfers en kan dat onderbouwd worden?	- invalide plekken (op 1 februari 2020 waren er 415 algemene gehandicapten parkeerplaatsen aanwezig in de gemeente Utrecht. Dat is gelijk aan het aantal in 2019. - de toegankelijkheid en nabijheid van bushaltes (op 1 januari 2020 was 73% van de 617 bushaltes in de gemeente Utrecht toegankelijk (eind 2015 was dit nog 56%, begin vorig jaar 70%)) - het gebruik van de Regiotaxi (in 2019 zijn er bijna 340.000 ritten met de regiotaxi gemaakt door Wmo reizigers van de gemeente Utrecht, in 2018 waren dit er ca. 309.000 en in 2017 304.000). Ook de tevredenheid over de bereikbaarheid en over verkeersvoorzieningen in de eigen buurt is een indicatie van de bereikbaarheid. We monitoren in de Inwonersenquête de tevredenheid van inwoners over de bereikbaarheid van de binnenstad per vervoermiddel: - Bewoners zijn het meest tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets (87%). De fiets is met 58% ook het meest gebruikte vervoermiddel voor inwoners om naar de binnenstad te gaan. - Een grote meerderheid is ook tevreden over de bereikbaarheid per trein (81%), bus (80%) en lopend (79%). - Utrechters zijn het minst te spreken over de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto (31%). - De tevredenheid over de bereikbaarheid per trein (+ 1 procentpunt), per scooter/brommer (+1 procentpunt) en per auto (+ 5 procentpunt) zijn in 2019 toegenomen ten opzichte van 2018. De tevredenheid over de bereikbaarheid met de bus en de tram (beide -2 procentpunt) zijn afgenomen. De tevredenheid over de fiets is gelijk gebleven. Antwoord b Het is onmogelijk om harde conclusies te trekken over de effecten van de inspanningen op de bovenstaande cijfers. Mobiliteit wordt door veel externe factoren beïnvloed. De effecten die we zien zijn dan ook aan veel andere (beleids- en autonome) invloeden onderhevig, waardoor de relatie tussen deze effecten en de inspanningen niet één op één is te leggen. Denk aan demografische ontwikkelingen, economische ontwikkelingen, en niet op de laatste plaats de coronamaatregelen. We zien dat tot en met 2019 de groei van de mobiliteit vooral is terecht gekomen bij de fiets. Cijfers over 2020 volgen begin juni. Uit de monitor blijkt dat steeds meer Utrechters kiezen voor schone vervoermiddelen in plaats van de 'gewone' auto. Deze trend past bij de ambities van het mobiliteitsplan waarmee we vooral inzetten op schone vervoersmiddelen die weinig ruimte innemen. Het aantal fietsers is verder toegenomen. Het aantal instappers in bussen en trams is in 2019
--	--	--

c) is de ontwikkeling in verhouding tussen lopen/fietsen/OV/auto conform de beleidsuitgangspunten?

4% meer dan in 2018. Het aantal motorvoertuigen dat van en naar de stad rijdt, is tussen 2016 en 2019 niet toegenomen.

Antwoord c

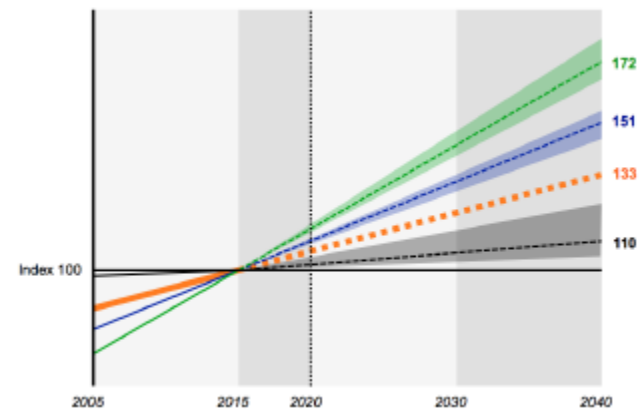
De stad groeit. Tegelijkertijd blijft de ruimte hetzelfde. We kunnen de stad alleen gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden door in te zetten op schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het uitgangspunt is dat, ondanks de groei van de stad, het autoverkeer binnen de ring niet mag groeien. Dit is nodig om de stad gezond en aantrekkelijk te houden.

Uit tellingen zien we dat het aantal fietsers de afgelopen jaren is toegenomen. Het aantal instappers in bussen en trams is in 2019 4% meer dan in 2018. Het aantal motorvoertuigen dat van en naar de stad rijdt, is tussen 2016 en 2019 niet toegenomen.

Uit landelijk onderzoek van het CBS (2018) zien we dat de fiets de meest gebruikte vervoerwijze is voor verplaatsingen binnen Utrecht. Voor bijna de helft van de interne verplaatsingen wordt gekozen voor de fiets. Een kwart van deze verplaatsingen wordt lopend gedaan en bijna één op de vijf met de auto. Ruim 5% van de verplaatsingen binnen de gemeente vindt plaats met het openbaar vervoer.

Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden.

In de komende monitor Mobiliteitsplan komen de CBS-cijfers van 2019 en indien op tijd ook van 2020 beschikbaar.



	d) liggen we op koers t.a.v. verkeersveiligheid en duurzaamheid? Of anders gesteld: : - hoe staat het met de bereikbaarheid van Utrecht - dragen onze plannen bij aan wat nodig is of moet er nog meer gebeuren. - is er genoeg geld voor alle plannen? Is de keuze om veel plannen te doen die allemaal een beetje bijdragen aan bereikbaarheid of is de gedachte om een beperkt aantal plannen uit te voeren die veel bijdragen aan bereikbaarheid	Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentie-situatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto. Antwoord d Ja voor wat betreft het aantal ongevallen en slachtoffers. Nee voor wat betreft de beleving van verkeersveiligheid. Voor toelichting verwijzen wij naar halfjaarlijkse Voortgangsrapportages verkeersveiligheid
3 *	Hoe verhoudt zich bereikbaarheid tot de andere programma's (bijv. Ruimtelijke Ontwikkeling). Niet alleen de vraag over afgrenzing maar ook hoe inzet van middelen over programma's heen geprioriteerd wordt. Hoe worden projecten over programma's verdeeld? Worden daarvoor nog bepaalde criteria gebruikt?	De programmering en prioritering van projecten binnen het programma bereikbaarheid is onderdeel van het proces integraal programmeren in het kader van het meerjarenperspectief ruimte (MPR) en de voorjaarsnota.

	Dit proces start na de zomer door het ophalen van de urgente investeringswensen die randvoorwaardelijk zijn voor behoud van het bestaande kwaliteitsniveau, voor het realiseren van groei op korte termijn en voor verdere groei op langere termijn en investeringen voor een extra kwaliteitsimpuls op basis van de ambities uit de RSU. Dit doen we binnen de thematische programma's groen en bereikbaarheid en de gebiedsopgaven. Bij deze investeringswensen wordt aangegeven of er sprake is van; • Investeringswensen met een multiplier en/of; • Afmaken waarmee we begonnen zijn (continueren investeringen/reserveringen) en/of; • Overheid als betrouwbare partner (gemaakte bestuurlijke afspraken, participatie gestart/verwachtingen gewekt omgeving) en/of; • Werk met werk maken, en/of; • Investeringswensen als 'vliegwiel' voor meerdere opgaven en/of; • Kans die zich nu voordoet. Gelet op schaarse middelen is prioritering nodig waarbij bovenstaande kenmerken worden meegenomen. Maar waarbij de investeringswensen nader worden beoordeeld op faseerbaarheid (in de tijd), integraliteit, bestuurlijke prioriteit en mate van impact (bijdragen aan meerdere opgaven) om te komen tot een evenwichtig voorstel. Het resultaat van deze prioritering was in 2020 de shortlist investeringswensen die als vertrouwelijke bijlage bij het MPR werd aangeboden. Het proces en de investeringsvoorstellen worden toegelicht in het MPR. Het MPR geeft aan hoe we er op dit moment voor staan met de uitvoering en planontwikkeling van de thematische (groen en bereikbaarheid) en gebiedsgerichte opgaven. Als we de voortgang van de opgaven confronteren met de RSU zien we waar bijstellingen en investeringen noodzakelijk zijn. Dit MPR bevat de (her)programmering van de beschikbare middelen binnen de dekkingsbronnen Investeringsimpuls RSU, de grondexploitaties, erfpacht, meerjaren programma bereikbaarheid (MPB) en geeft richting aan de middelen van groen (MGP). De keuzes voor investeringen en bijsturing worden in het MPR en Voorjaarsnota (investeringsagenda groei) voorgelegd aan de Raad, waarmee het MPR een sturingsinstrument vormt voor de Raad.
--	--

4	Beleidskaders en relevante documenten Vanuit de programmatekst en aanverwante documentatie komen we tot de volgende kaders die gerelateerd zijn aan het programma bereikbaarheid. -Ruimtelijke Strategie Utrecht -mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen' (SRSRSB) inclusief verlenging mobiliteitsplan tot 2040 . - Nieuwe Parkeervisie (modules parkeernormen en aanpak betaald parkeren) , voorheen, nota stallen en parkeren - rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. - Meerjarenperspectief Ruimte 2020 - Actieplannen die invulling geven aan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen: 2020 was voor alle actieplannen het laatste jaar - o Actieplan Voetganger 2015 - 2020 (pdf, 2,1 MB) - o Actieplan Fiets 2015 – 2020 (pdf, 14,6 MB) - o Actieplan Verkeersveiligheid 2015 – 2020 (pdf, 9,1 MB) - o Actieplan Schoon Vervoer 2015 – 2020 (pdf, 745 kB) - o Actieplan Goederenvervoer 2015 - 2020 (pdf, 692 kB) - o Actieplan De Gebruiker Centraal 2015 - 2020 (pdf, 2 MB) Vraag: a. Is deze opstelling juist en compleet? b. Zijn er nog witte vlekken in het beleid rondom bereikbaarheid? c. Is het beleid op alle onderdelen actueel? d. Wat betekent dat de actieplannen afgelopen zijn, is gelukt wat de bedoeling was? Is alles gehaald? Wat wordt bedoeld met de tekst dat de actieplannen weer terugkomen bij het implementatieplan voor het nieuwe mobiliteitsbeleid?	Antwoord a Ja. Wel moet hierbij opgemerkt wordt dat 'vigerend beleid' en 'beleidsontwikkeling' door elkaar lopen. Antwoord b Nee, want met de actualisering van RSU, Mobiliteitsplan en de nieuwe parkeervisie (met de bijbehorende modules), is de richting van het beleid en de kaders waarbinnen te opereren actueel en aangescherpt. Dit laat onverlet dat externe ontwikkelingen kunnen leiden tot de noodzaak om beleid bij te stellen (structurele effecten corona, beleidskeuzes andere overheden). Daarnaast kan het wenselijk zijn om op specifieke onderdelen het beleid te concretiseren (o.a. deelmobiliteit). Antwoord c Ja, met de kanttekening dat het beleid nog moet worden vastgesteld door de raad (mobiliteitsplan en parkeervisie). Eind 2020 is het luchtkwaliteitsbeleid 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' inclusief uitvoeringsmaatregelen door uw raad vastgesteld. Daarnaast zijn de strategische plannen voor oplaad- en snellaadinfra de afgelopen jaren aan uw raad gestuurd. Antwoord d Hierover wordt de raad deze maand per brief geïnformeerd.
5 *	Relatie tussen deze beleidsdocumenten documenten en de Planning & Control cyclus. Voorbeeld: tekst uit Meerjarenperspectief Ruimte: <i>We doen veel, maar meer is nodig</i> <i>Met de geprogrammeerde projecten zetten we de komende paar jaar belangrijke stappen in de realisatie van een duurzaam mobiliteitssysteem. Maar om de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden zijn nu extra investeringen nodig. (...)Voor de middellange termijn is de bottleneck niet zozeer de woningbouwproductie of de bouw van kantoren,</i>	Antwoord a 1)Kernpunt systeemsprong: Deze is niet expliciet in de jaarrekening opgenomen. In de meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB), onderdeel MPR, wordt in rekening gehouden met een bedrag van 144,5 miljoen euro dat we sparen voor de systeemsprong. Omdat we pas vanaf 2025 sparen, zie je dit niet terug in de jaarrekening 2020. In de jaarrekening zijn de geprogrammeerde middelen voor het betreffende jaar opgenomen (middelen die we voor dat jaar nodig hebben). 2) Kernpunt acute knelpunten: In het MPR 2020 zijn de volgende middelen geprogrammeerd voor de acute knelpunten. Dit heeft geleid tot ophoging van bestaande budgetten (projecten en beleid) in de jaarschijf 2020:.

	<i>onderwijsinstellingen enzovoort. Het gaat om de vraag: hoe komen we straks bij die woningen en werkplekken? Het simpelweg uitbreiden van het huidige mobiliteitssysteem is geen optie, een systeemsprong is nodig. Bij deze systeemsprong in mobiliteit liggen de oplossingen niet alleen in de stad, maar ook in de regio en gaan niet-fysieke maatregelen als parkeerbeleid en gedragsbeïnvloeding hand in hand met ingrepen in de infrastructuur én openbare ruimte. (...). De financiële opgave voor de systeemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting tot 2040 enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met Rijk en regio. De gemeente zal hieraan moeten bijdragen. (...). In verband met de coronacrisis programmeren we dit jaar vanuit het meerjarenprogramma bereikbaarheid, naast de lopende projecten, alleen de middelen voor het oplossen van acute knelpunten op lopende projecten en structurele dekking voor personeelslasten voor de uitvoering van wettelijke en reguliere taken.</i> <i>In deze tekst zitten 2 kernpunten:</i> - er is een systeemsprong nodig die miljarden gaat kosten, waar Utrecht aan moet bijdragen - we programmeren in 2020/2021 vanwege corona alleen acute knelpunten. Vraag: a.Hoe zien we deze kernpunten terug in het programma bereikbaarheid van de jaarrekening 2020? Wordt er bijv. gespaard voor het financieel dekken van de systeemsprong? b. Wordt er intern nagedacht hoe we de beleidsdocumenten op een goede manier kunnen koppelen aan de Begroting en jaarrekening?	<table><tr><td><i>Voorzetten goederenvervoer</i></td><td><i>300.000</i></td></tr><tr><td><i>Incidentele dekking voor taxi en touringcar vooruitlopend op VJN 2020</i></td><td><i>200.000</i></td></tr><tr><td><i>Tekort Oosterspoorbaan</i></td><td><i>125.000</i></td></tr><tr><td><i>Totaal</i></td><td><i>625.000</i></td></tr></table> Deze bedragen zijn bij de 1^e Berap toegevoegd aan de kredieten van de betreffende projecten. In de programmaverantwoording worden deze projecten inhoudelijk en financieel toegelicht. Antwoord b: De RSU en het mobiliteitsplan zijn de basis voor de jaarlijkse bijstelling en programmering die plaatsvindt in het MPR. Deze jaarlijkse bijstelling leidt tot een begrotingswijziging die landt in de begroting van het lopende en volgende jaren. Het financiële hoofdstuk Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) van het MPR laat zien welke bijstellingen (op lopende projecten en nieuwe investeringswensen) worden gedaan binnen de beschikbare financiële kaders. Daarnaast wordt voor alle projecten de verwachte uitgaven over de jaren bijgesteld (kasritme). De in de jaarrekening opgenomen begrotings- en realisatiecijfers zijn een jaarsnede van deze meerjarige investeringsprojecten, die zijn gebaseerd op de actuele uitvoeringsplanning (het kasritme). In de jaarlijkse verantwoording rapporteren we over de afwijkingen van de begrote planning van de projecten in het huidige jaar.De investeringsstaat bij de jaarverantwoording (geheime bijlage) geeft vervolgens de uitsplitsing van alle projecten weer.	<i>Voorzetten goederenvervoer</i>	<i>300.000</i>	<i>Incidentele dekking voor taxi en touringcar vooruitlopend op VJN 2020</i>	<i>200.000</i>	<i>Tekort Oosterspoorbaan</i>	<i>125.000</i>	<i>Totaal</i>	<i>625.000</i>
<i>Voorzetten goederenvervoer</i>	<i>300.000</i>									
<i>Incidentele dekking voor taxi en touringcar vooruitlopend op VJN 2020</i>	<i>200.000</i>									
<i>Tekort Oosterspoorbaan</i>	<i>125.000</i>									
<i>Totaal</i>	<i>625.000</i>									
6 *	a. Welke definitie hanteert Utrecht voor bereikbaarheid?	In het gesprek op 14 april kwam deze vraag meer terug als ‘welke doelstelling heeft het programma bereikbaarheid’? Hiervoor verwijzen we naar de doelenboom: Hoofddoel: Utrecht is een aantrekkelijke en bereikbare stad die duurzaam, leefbaar en gezond is. (Dit is uitwerking van ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ op het thema bereikbaarheid/mobiliteit) De hoofddoelstelling is uitgewerkt in drie subdoelen:								

		1. Het aandeel van de meest duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoermiddelen laten toenemen (dus meer lopen, fiets en OV) 2. Het mobiliteits- en parkeergedrag dragen bij aan een aantrekkelijke stad (dus meer spreiding van het verkeer over de dag, gewenste keuzes maken voor type vervoer, parkeren op afstand en/of inpandig) 3. Verbeteren van de verkeersveiligheid Onderstaande antwoorden gaan over de schriftelijk gestelde vraag over de definitie: Antwoord a Een eenduidige definitie hanteert Utrecht niet, wat overigens ook voor andere overheden geldt. Zie ook antwoord bij 2a. Uit SRSRSB 2016 valt wel af te leiden: <i>“Waar mobiliteitsbeleid traditioneel op de drie aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid focust, kiezen we met Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar nadrukkelijk voor een bredere benadering: stedelijke kwaliteit, door een bijdrage aan meerdere, bredere doelen. Optimale stedelijke kwaliteit bereiken we door de optimale mix van al deze doelen te creëren. Dit optimum is echter geen simpele optelsom, het verschilt van plek tot plek. Daarom meten wij het succes van dit plan niet af aan afzonderlijke targets of normen per doelstelling. We beoordelen elke situatie op zijn merites en bepalen samen met betrokken partijen het daar gewenste optimum, de gewenste stedelijke kwaliteit. Dit gebeurt op basis van lokale omstandigheden en met oog voor de plek in de stad, de regio en de mobiliteitsnetwerken...”</i>
--	--	--

- b. Hoe komt de bereikbaarheid op verschillende niveaus tot uitdrukking in het programma bereikbaarheid?



Het gaat Utrecht dus vooral om de bereikbaarheid en economie garanderen van economische kern gebieden met alle vervoerwijzen. In de jaarlijkse monitor mobiliteitsplan volgen we sinds 2018 het aantal verplaatsingen per modaliteit naar de economische kerngebieden. Dit is een indicatie voor de bereikbaarheid van dit gebied.

Antwoord b

Zie antwoord bij a. Utrecht monitort de bereikbaarheid niet op verschillende niveaus. Utrecht monitort indirect de bereikbaarheid naar de economische kerngebieden.

Wel monitoren we op gemeentelijkniveau de modal split, wat veelal ook een indicatie is hoe de bereikbaarheid zich ontwikkelt. En onderdeel van bereikbaarheid is ook dat iedereen zich kan verplaatsen naar de gewenste bestemming. Dat betekent dat bestemmingen ook voor mensen met een verminderde mobiliteit bereikbaar moeten zijn. Daarom volgen we in de monitor de ontwikkelingen omtrent aantal invalide plekken, de toegankelijkheid en nabijheid van bushaltes en het gebruik van de Regiotaxi

	c. Bereikbaarheid van de stad Utrecht vanuit Nederlands/internationaal perspectief d. Bereikbaarheid vanuit regio e. Bereikbaarheid diverse stadsdelen: zuidwest, noordwest, zuidpoort etc.	Antwoord c Hiervoor verwijzen we naar De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van de rijksoverheid. De NMCA brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer. De analyse richt zich daarbij zowel op personenvervoer als op goederenvervoer. Antwoord d Hiervoor verwijzen we naar de rapportage van de provincie: Ontwikkeling mobiliteit Staat van Utrecht Antwoord e Voor Zuidwest hebben we een verdiepende studie uitgevoerd waarvan de resultaten zijn verwerkt in het Mobiliteitsplan. Datzelfde geldt ook voor de studie Noordwest. Parallel aan de inspraak van het Mobiliteitsplan heeft participatie plaatsgevonden van de studie Zuidpoort. Over de uitkomsten van die studie moet B&W nog een besluit nemen.
7*	Hoe wordt toegankelijkheid meegenomen in beleidskeuzes bereikbaarheid, dus bijv. voor mensen met fysieke beperking, goede overstap, bebording, kunnen mensen ver genoeg komen.	Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (minder validen, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Dit was al het beleid in 2016. In het nieuwe mobiliteitsplan trekken willen we deze lijn doortrekken, maar ook concreter maken: Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken, werken we aan het verder toegankelijk maken van bushaltes, en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

3. Doelstellingen en indicatoren 2020, vragen n.a.v. programma tekst

8*	Indicatoren <i>In de programmabegroting 2020 zijn de doelstellingen en indicatoren aangepast ten opzichte van de voorgaande jaren. We hebben daarbij gemeld dat het een zoektocht was om te komen tot goede prestatie-indicatoren ('aantal projecten in voorbereiding' en 'aantal projecten in uitvoering'). Voor de monitoring van de prestatie-indicatoren hanteren we informatie uit de voortgangsrapportage programma bereikbaarheid.</i> - We zien in het programma bereikbaarheid dat in 2020 voor weinig indicatoren de gegevens beschikbaar zijn, enerzijds doordat inwonersenquête niet beschikbaar is, anderszijds doordat informatie nog niet is aangeleverd. Komt deze informatie nog beschikbaar? - De effecten van corona op de indicatoren zijn zeer groot. Er worden afnames van 50% gerapporteerd. Heeft dat nog geleid tot nadere prioritering van projecten of bijstelling van beleid?	Antwoord a De inwoner enquête wordt sinds 2019 om het jaar gehouden, voor 2020 zijn er hierdoor geen cijfers beschikbaar. Voor de andere indicatoren zijn de cijfers inmiddels wel bekend en zijn ook verwerkt. Antwoord b Is het effect blijvend? Dat weten we echt niet! Daarom dat dit nog niet heeft geleid tot nadere prioritering van projecten of bijstelling van beleid. Zelfs voor het KiM is het onzeker wat de structurele effecten zijn: <u>“Onzekerheid” groter dan anders</u> Het KiM verkent mobiliteit aan de hand van twee scenario's voor de macro-economische ontwikkelingen tot en met 2025, zoals gepubliceerd door het CPB op Prinsjesdag 2020: het scenario basisverkenning (BV) en het dieperdalscenario (DD). Door de coronacrisis is de onzekerheid van deze verwachtingen groter dan anders al het geval is bij toekomstverwachtingen. <u>Structurele gedragsveranderingen</u> Door de crisis hebben veel mensen intensief kennisgemaakt met vanuit huis online werken, vergaderen en leren, met reizen op andere tijden en het gebruik van andere vervoermiddelen. Het KiM verwacht hierdoor structurele gedragsveranderingen die van invloed blijven op de middellange termijn. Het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet zal na de flinke dip in 2020 in de jaren daarna weer groeien, verwacht het instituut. In 2025 ligt het ongeveer 5% (DD) tot 10% (BV) boven het volume van 2019. Beoogde uitbreiding van de wegcapaciteit vangt het toegenomen verkeer deels op. Door de structurele gedragsveranderingen neemt het aandeel van het verkeer in de spitsen in 2025 af in vergelijking met 2019. De toename van het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2025 komt naar verwachting op 0% (DD) tot +20% (BV) ten opzichte van 2019; zonder de uitbreiding van de wegcapaciteit en de verschuiving naar online werken, vergaderen en onderwijs volgen zou dat meer zijn geweest. <u>Gebruik ov zal ook weer aantrekken</u> Het ov-gebruik zal, zodra de coronamaatregelen van de baan zijn, weer gaan groeien in lijn
----	---	--

	c. CROW maakt elk jaar een ranglijst met de meest duurzame gemeenten op het gebied van mobiliteit. “De gemeente krijgen een score toegewezen op basis van een aantal criteria rond het mobiliteitsstelsel, zoals laadpunten en deelauto’s en een aantal criteria rond de effecten, zoals klimaat en luchtkwaliteit” Utrecht nam in 2019 een 4^e plaats in in de top 10, dus een hele goede score. Is het beeld voor 2020 al bekend? Kan de meting van CROW nog inspiratie opleveren voor onze eigen indicatoren? d. De indicatoren rondom voetganger, fiets, OV, auto, worden nu afzonderlijk in beeld gebracht. Bewaken wij ook deze	met voorgaande jaren, stelt het KiM, met name door bevolkingsontwikkelingen en verbeterd aanbod op langere termijn. Maar structurele gedragsveranderingen als gevolg van de crisis dempen de groei. Per saldo ligt in het scenario BV het gebruik van het ov in 2025 weer op het niveau van 2019, en in het scenario DD blijft het daar nog 8% onder. <u>Overige verwachtingen</u> Naast het wegverkeersvolume en het ov-gebruik, geeft het KiM ook verwachtingen voor het fietsgebruik. Dat zal in 2025 3% (DD) tot 4½% (BV) hoger zijn dan in 2019. Het aantal luchtvaartreizigers in 2025 zal in het scenario BV 6% hoger zijn dan in 2019; in scenario DD is dat hetzelfde niveau als in 2019. Ten slotte geeft het instituut nog een voorspelling voor het goederenvervoersvolume (vervoerd gewicht). Dat ligt in 2025 3% (BV) – 10% (DD) onder het niveau van 2019. De afgelegde afstand van de goederen op Nederlands grondgebied (in tonkm) is in 2025 5% (BV) – 11% (DD) lager dan in 2019.” <u>Wat vinden we er zelf van:</u> Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is. Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is. Antwoord c De ranglijst voor 2020 is nog niet bekend. We moeten ons verdiepen in de meting van de CROW om te bepalen of dit nieuwe/ andere indicatoren voor ons op kan leveren. Het momentum van de jaarrekening en de beschikbaarheid van data zijn hierbij een zeer bepalende factor. Antwoord d We volgen de aandelen lopen, fiets, openbaar vervoer en auto in de verplaatsingen binnen, van en naar Utrecht. We gebruiken hiervoor cijfers van het landelijke onderzoek ODin van het CBS. Zoals we in de monitor Mobiliteitsplan met cijfers van 2019 hebben aangegeven
--	---	---

	vervoerstromen in onderlinge samenhang. Is de verhouding tussen voetganger, fiets, OV, auto stabiel of zijn daar verschuivingen in waarneembaar? e. Wordt tevredenheid van inwoners inzake bereikbaarheid ook gemeten? f. Wordt er ook een klachtenregistratie rondom bereikbaarheid/projecten etc. bijgehouden? Zo ja, wat zijn de meest voorkomende klachten? Bijv. klachten over kruispunten die binnen komen, hoe wordt daar op gereageerd en hoe dringt dat door in beleidskeuzes. We denken hierbij ook aan de relatie met de "Slim melden app" : gaat vaak over verkeerssituatie, deze lijken lang open te staan. Is hier ook indicator voor?	kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van eerdere jaren vergeleken worden omdat de onderzoeksmethode in 2018 is gewijzigd. In de komende monitor Mobiliteitsplan komen de CBS-cijfers van 2019 en indien op tijd ook van 2020 beschikbaar. Tot en met 2017 zagen we dat het aandeel fiets bij verplaatsingen binnen Utrecht toenam, aandeel auto afnam, aandeel lopen afnam maar minder dan de auto en aandeel openbaar vervoer redelijk stabiel was. Ook volgen we in de jaarlijkse monitor sinds 2018 het aantal verplaatsingen per modaliteit naar de economische kerngebieden, zoals vastgelegd in SRSRSB 2016. Na twee jaar kunnen we nog geen conclusies trekken. Dit blijven we jaarlijks doen, zodat we het aantal bezoekers van de economische kerngebieden kunnen volgen en zo een beeld kunnen geven van de bereikbaarheid van de kerngebieden. Antwoord e In de Inwoners enquête van de afdeling Onderzoek (sinds 2019 eens in de twee jaar) worden verschillende tevredenheidsvragen gesteld, waaronder twee vragen over de bereikbaarheid: - tevredenheid bereikbaarheid binnenstad voor verschillende vervoerwijzen - tevredenheid bereikbaarheid van de eigen buurt met de auto Afdeling Onderzoek past de vragenlijst voor de komende enquête aan en verkorten de vragenlijst, betere aansluiting bij de behoefte om de bruikbaarheid te vergroten. Het aantal vragen per thema is echter beperkt waardoor dit alleen een beeld op hoofdlijnen kan geven. Hoe de vragenlijst eruit komt te zien, is nog niet bekend, de huidige twee vragen komen mogelijk te vervallen. Antwoord f We nemen aan dat niet klachten wordt bedoeld, maar meldingen. In het overzicht van de meldingen worden ook categorieën onderscheiden die betrekking hebben op bereikbaarheid/mobiliteit. Zie bijgevoegd overzicht van meldingen. Meldingen over mobiliteit worden in overleg met de wijkverkeersadviseurs afgewikkeld. De wijkverkeersadviseurs werken -de naam zegt het al- voor een specifieke wijk. Zij zijn daardoor in staat om een 'trend' in meldingen te ontwaren. In het overzicht is ook informatie opgenomen over hoe lang meldingen open staan. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aantal meldingen, sinds we geacht worden zo veel mogelijk thuis te werken, enorm is toegenomen.
--	---	--

	g. Verkeersveiligheid: wordt hier nog meer van geregistreerd, kan er meer informatie over worden verstrekt. Is er nog nadere uitsplitsing verkeersslachtoffers (zie 1.3.1.) Bijv. verkeersdoden, h. Algemene beeld lijkt te zijn dat cijfers verkeersslachtoffers omlaag gaan, maar dat de subjectieve verkeersveiligheid (beleving) verslechterd. Klopt dat beeld en is dat nog verder te duiden? i. Is er ook informatie vanuit politie over boetes, snelheidsovertreding, beschikbaar. Ook informatie vanuit onze eigen handhaving gemeentelijke handhaving?	Antwoord g We verwijzen naar de halfjaarlijkse voortgangsrapportage Verkeersveiligheid waarin meer informatie. Specifiek over het aantal verkeersdoden op wegen van de Gemeente Utrecht: dit aantal fluctueert in de afgelopen jaren tussen 3 en 7, qua locaties verspreid over de stad en telkens op een andere plek. Het aantal is (gelukkig) te laag om er beleid op te kunnen maken. Antwoord h ja dat klopt. We verwijzen naar de voortgangsrapportages. In de RIB van 6 april hebben we aangegeven samen met de UU te werken aan meer duidelijkheid over de oorzaken van de gevoelde onveiligheid Antwoord i ja, hierover rapporteren we halfjaarlijks via de voortgangsrapportages.
9	<i>Tekst: Na een periode van meerdere jaren groei van het OV-gebruik was er in 2020 sprake van een daling. (...). Over heel 2020 is ongeveer 52% van het aantal instappers vervoerd ten opzichte van een jaar eerder. Kanttekening bij deze cijfers is dat in 2020 de tram naar Nieuwegein en IJsselstein niet (of deels) heeft gereden vanwege werkzaamheden</i> Vraag: Wat voor effecten heeft dat ook financieel bij de vervoerders gehad? Moet Utrecht daar nog aan bijdragen? Heeft het OV de gemeente Utrecht extra geld gekost? Of is het beeld dat het hetzelfde heeft gekost, maar dat er minder reizigers zijn vervoerd en dat dus een deel van de vergoeding als compensatie moet worden gekwalificeerd?	Het dalend aantal reizigers heeft een groot effect gehad op de reizigersopbrengsten in het openbaar vervoer. Vervoerders en provincie hebben hierop ingespeeld door het aanpassen van het aanbod van bussen en trams. De uitdaging hierbij was om een passend OV aan te bieden zonder dat het te druk wordt in het openbaar vervoer, juist vanwege het coronavirus. Om het openbaar vervoer als vitale sector te steunen heeft het Rijk gedurende 2020 (en 2021) een beschikbaarheidsvergoeding voor het OV uitgekeerd. Via de opdrachtgevers van het regionaal OV (in geval van stad Utrecht: de provincie Utrecht) wordt deze vergoeding aan de vervoerders uitgekeerd. De gemeente Utrecht is zelf geen OV autoriteit/opdrachtgever van het openbaar vervoer en heeft hier niet rechtstreeks financieel aan bijgedragen.
10	<i>Meer gebundeld goederenvervoer</i> <i>Op basis van de huidige beschikbare gegevens en data is het niet mogelijk om een goed beeld te krijgen van de effecten op gebundeld goederenvervoer die het gevolg zijn van de inspanning en geleverde prestaties van gemeente Utrecht. Via de Voorjaarsnota (VJN) 2021 stellen we een (nieuwe) indicator voor om het effect van de inspanningen en prestaties van gemeente Utrecht beter te kunnen monitoren</i> Vraag: Kan er toch wat duiding gegeven worden over hoe het is gegaan in 2020? Zijn er al gedachten over nieuwe indicator?	Duiding 2020: Op 9 april 2021 is een raadsbrief aan u verstuurd over de evaluatie van het actieplan Goederenvervoer 2015-2020. In het evaluatierapport wordt onder andere de inzet op efficiënt vervoer van goederen geëvalueerd. Gegevens over de bundeling van goederen en de ontwikkeling ervan over 2020 hebben we niet beschikbaar. Wel blijkt uit de evaluatie van het actieplan dat een bouwhub als goederenhub potentie heeft om een significante bijdrage te leveren aan het gebundeld beleveren van goederen. Bij twee bouwontwikkelingen in het stationsgebied is in de periode 2015-2020 gebruik gemaakt van een bouwhub aan de rand van de stad. Er zijn 69% minder ritten uitgevoerd naar de bouwplaats, 69% minder kilometers van bouwverkeer verreden, 68% minder CO₂-uitstoot gegenereerd en het heeft 84 minuten besparing per rit voor de leverancier opgeleverd.

		Zijn er al gedachten over een nieuwe indicator? Voor de effectdoelstelling “gebundeld goederenvervoer” is nog geen afdoende indicator te formuleren. We beschikken niet over data om het effect goed te meten. We zijn hier grotendeels afhankelijk van bedrijven die ons data moeten verstrekken over de belading van ritten en de omvang van het afzetgebied. Dat gebeurt nu nog niet, om legio redenen (bijv. concurrentiegevoelig, er staat niks tegenover en kost bedrijven geld om data beschikbaar te stellen). In de raadsbrief geven we aan dat we ‘data op orde’ als één van de speerpunten van onze inzet en aanpak zien. Onderdeel daarvan is onder andere dat we in gesprek gaan met partijen om data geanonimiseerd te delen (bijv. als we samenwerken in logistieke labs, maar ook als verplichting bij verstrekking van een Stadsdistributie-ontheffing voor het voetgangersgebied).
11	<i>Corona</i> <i>De maatregelen rondom het Coronavirus hebben ook impact gehad op de uitvoering van fiets-/ voetganger projecten, alhoewel gelukkig in beperkte zin. (...). Cijfermatig is het effect van Corona lastig te vertalen naar een bedrag maar de langere doorlooptijd van projecten vertaalt zich door naar hogere kosten.</i> <i>Vraag: Heeft dat nog geleid tot kredietoverschrijdingen? Deze zijn nu nog niet zichtbaar in de staat van kredieten, maar kunnen we nog voorstellen voor verhoging kredieten verwachten?</i>	De “corona” meerkosten hebben we tot nu toe binnen de bestaande projectbudgetten op kunnen vangen, ten kosten van de posten onvoorzien en risicoreserveringen. Elk kwartaal rapporteren we over de voortgang van projecten, inclusief financiën en risico’s. Op basis van deze voortgangsrapportage is op dit moment nog geen reden om een overschrijding van het krediet te verwachten.
12	<i>In 2020 is het MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht afgerond in het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’. Dit perspectief is leidend voor vervolgstappen in het programma U Ned. Het perspectief stelt nabijheid als leidend principe, voorziet verstedelijking op knooppunten en in ‘de grote U’, en een versterking van de metropolitaanse bereikbaarheid door een multimodaal mobiliteitspakket.</i> <i>Vraag: Hoe kunnen we BO Mirt, ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en programma U ned koppelen aan de begroting en jaarrekening van de gemeente, is er een koppeling in de beleidsvoornemens etc.</i>	De beleidsvoornemens in het programma UNed sluiten aan op de gemeentelijke ambities voor de langere termijn (2030-2040). De koppeling tussen deze ambities en de programmering van de gemeentelijke middelen komt terug in het meerjarenperspectief Ruimte (MPR). Omdat dit meerjarige programma’s zijn voor de langere termijn met grote investeringen sparen we voor de grote investeringen (sparen schaa sprong ov), voor de werkzaamheden die op korte termijn noodzakelijk zijn (bv. onderzoekskosten, inzet capaciteit) worden via het MPR of VJN de middelen geprogrammeerd. Deze middelen landen op jaarschijven in de programmabegroting bereikbaarheid waarover in de jaarrekening wordt verantwoord.
13*	<i>Eind 2019 is de Uithoflijn in gebruik genomen als Tram 22 met een frequentie van twaalf trams per uur per richting. (...). 15 december 2020 hebben zowel het college van B&W als Gedeputeerde Staten het Einddossier Uithoflijn vastgesteld en het project afgesloten met een aantal</i>	Het krediet is nog niet formeel afgesloten. In de beëindigingsovereenkomst van de bestuursovereenkomst Uithoflijn zijn afspraken vastgelegd over de eindafrekening tussen provincie en gemeente. Definitieve eindafrekening kan plaats vinden wanneer onderstaande punten zijn afgehecht:

	<i>overeenkomsten voor beheer, eigendom en financiële eindafrekening.</i> <i>Daarentegen zijn de lasten van projecten OV per saldo 0,9 miljoen euro lager. In 2020 is het project Uithoflijn officieel beëindigd en is een einddossier opgesteld waarin de financiële verrekening van de Uithoflijn is opgenomen. Het project sluit vooralsnog af met een voordelig resultaat van 1,9 miljoen euro voor de gemeente Utrecht.</i> Vraag: Is dit krediet al formeel afgesloten en wat is hierbij de betrokkenheid van de raad? Of loopt financiële afsluiting van het krediet door de raad via het besluit vaststellen jaarrekening 2020 (of 2021). Hij staat niet in het rijtje voor af te sluiten kredieten. Kunt u inzicht geven in het eventuele verdere proces, ook in relatie tot de provincie?	1. Een goedkeurende projectaccountantsverklaring over 2020. 2. Het ontvangen van de laatste tranche van de rijkssubsidie. 3. Een positieve evaluatie van de combideklaag proefvakken in Utrecht Science Park. In de beëindigingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de definitieve vaststelling van het resultaat (per 31-12-2020) en de verrekening na afhandeling van deze af te hechten punten. De eventuele mee- of tegenvallers worden verrekend met het projectresultaat Werkend Tram Vervoer Systeem, alvorens definitief af te rekenen tussen partijen. Op basis van de verdeling 76%/24% zal de gemeente circa 1,9 miljoen euro minder bijdragen aan het projectdeel WTVS dan voor de bijdrage aan het tekort UHL in het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid was gereserveerd. Dit betekent dat er straks ruim 2 miljoen minder wordt betaald uit de reservering hiervoor binnen het MPB. Daarnaast zit binnen het krediet van 17,5 miljoen euro voor de Allonge nog een ruimte van 0,480 miljoen euro. Vanuit het project gezien is het 'resultaat' en komt dit budget (in totaal 2,4 mln) beschikbaar voor herprogrammering binnen het MPB wanneer we het krediet afsluiten. Bij de jaarrekening 2021 verwachten we het krediet af te kunnen sluiten
14	Utrecht kiest voor gezonde lucht <i>Het versneld verder verbeteren van de luchtkwaliteit, op weg naar het behalen van de WHO advieswaarden, is het uitgangspunt voor ons beleid: dit doen we door voortdurend de uitstoot van vervuilende stoffen te verminderen, voor de gezondheid van inwoners én bezoekers. (...) Vooral met de reductie van roet (EC) bereiken we gezondheidswinst. Daarom bevat het uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' maatregelen waarmee we onze ambities kunnen bereiken.</i> Vraag: Wordt dit ook gemeten? Zo ja hoe? Hebben de maatregelen van dit programma effect op de luchtkwaliteit, is die koppeling te leggen? Bijv. effect milieuzone, fijnstof, invloed corona op verbetering luchtkwaliteit	Ja, dit wordt ook gemeten/berekend. Door sterke meteo-invloeden en bijvoorbeeld afwijkende verkeersintensiteiten (corona) kunnen we niet het effect van (afzonderlijke) maatregelen meten. Wel meten we ook de luchtkwaliteit: er is een buisjesmeetnet voor metingen van stikstofdioxide in de stad en daarnaast het RIVM in de stad drie meetstations, waar naast stikstofdioxide ook fijnstof en EC worden gemeten. Hiermee kunnen we meerjarige trends vaststellen van de luchtkwaliteit. Het uitgangspunt voor ons luchtkwaliteitsbeleid is dat we maatregelen nemen waarmee we aantoonbaar de luchtkwaliteit verbeteren. In het Uitvoeringsprogramma staat op pagina 34 ten aanzien van monitoring: "Het effect van de maatregelen in dit uitvoeringsprogramma monitoren we jaarlijks en we doen hiervan verslag in de Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit. Hierbij gebruiken we ook de meetgegevens uit ons Utrechts Luchtmeetnet. Daarnaast gaan we data leveren aan het RIVM ten behoeve van de landelijke monitoring van het Schone Lucht Akkoord. We lopen ook mee met de pilot Burgerparticipatie, waarin geëxperimenteerd wordt met het gebruik van sensormetgegevens in het landelijk meetnet luchtkwaliteit. We kijken per maatregel

		wat het effect is tijdens de looptijd van ons uitvoeringsprogramma. Dit zal onderdeel uitmaken van het projectmanagement voor de maatregel." Het verwachte effect van de maatregelen op de luchtkwaliteit is opgenomen in het RHDHV-rapport "Effecten van luchtmaatregelen gemeente Utrecht, Onderzoek in het kader van het nieuwe uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2020-2025" d.d. 9-3-2020 en de aanvullende "Notitie/Memo Aanvulling onderzoek luchtmaatregelen Utrecht: effecten milieuzone bij vergroting tot aan de rijksring in 2022 en 2023" d.d. 24-6-2020.
--	--	---

4. Financiën 2020

15	Is het mogelijk om de baten en lasten (realisatie 2019/begroting 2020/realisatie 2020) 1 niveau dieper gespecificeerd te krijgen (op kosten en opbrengstencategorieën) zodat inzicht ontstaat in onderhoudslasten, personeelslasten, kapitaallasten etc.	<table><tr><th>Rijlabels</th><th>Som van Werkelijk 2019</th><th>Som van Begroot 2020</th><th>Som van Werkelijk 2020</th></tr><tr><td>Baten</td><td>-82.071</td><td>-73.599</td><td>-62.367</td></tr><tr><td>Bijdragen overig</td><td>-4.238</td><td>-1.656</td><td>-3.589</td></tr><tr><td>Bijdragen Rijk/ Provincie/ Europa</td><td>-14.445</td><td>-7.105</td><td>-5.698</td></tr><tr><td>Boetes en dwangsommen</td><td>-2.714</td><td>-4.707</td><td>-4.449</td></tr><tr><td>Leges en vergunningen</td><td>-6.881</td><td>-7.295</td><td>-7.209</td></tr><tr><td>Onttreking VA reserve</td><td>-437</td><td>-1.316</td><td>-1.357</td></tr><tr><td>Onttrekking reserve</td><td>-20.939</td><td>-17.683</td><td>-13.204</td></tr><tr><td>Opbrengsten Parkeergarages en overig</td><td>-6.616</td><td>-7.485</td><td>-4.180</td></tr><tr><td>Parkeerbelasting straat</td><td>-25.792</td><td>-26.343</td><td>-22.258</td></tr><tr><td>Vrijval voorziening</td><td>-10</td><td>-10</td><td>-422</td></tr><tr><td>Lasten</td><td>83.252</td><td>79.261</td><td>72.510</td></tr><tr><td>Belastingen en heffingen</td><td>356</td><td>445</td><td>926</td></tr><tr><td>Dotatie voorziening</td><td>0</td><td>0</td><td>133</td></tr><tr><td>Kapitaallasten</td><td>4.276</td><td>4.204</td><td>4.747</td></tr><tr><td>Overige kosten</td><td>397</td><td>-398</td><td>371</td></tr><tr><td>Personele lasten</td><td>15.904</td><td>24.105</td><td>15.455</td></tr><tr><td>Storting reserve MIB</td><td>13.388</td><td>8.085</td><td>8.085</td></tr><tr><td>Storting VA reserve</td><td>10.517</td><td>8.589</td><td>8.589</td></tr><tr><td>Uitbestede investeringen</td><td>38.414</td><td>34.232</td><td>34.203</td></tr><tr><td>(leeg)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(leeg)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Eindtotaal</td><td>1.181</td><td>5.662</td><td>10.143</td></tr></table>	Rijlabels	Som van Werkelijk 2019	Som van Begroot 2020	Som van Werkelijk 2020	Baten	-82.071	-73.599	-62.367	Bijdragen overig	-4.238	-1.656	-3.589	Bijdragen Rijk/ Provincie/ Europa	-14.445	-7.105	-5.698	Boetes en dwangsommen	-2.714	-4.707	-4.449	Leges en vergunningen	-6.881	-7.295	-7.209	Onttreking VA reserve	-437	-1.316	-1.357	Onttrekking reserve	-20.939	-17.683	-13.204	Opbrengsten Parkeergarages en overig	-6.616	-7.485	-4.180	Parkeerbelasting straat	-25.792	-26.343	-22.258	Vrijval voorziening	-10	-10	-422	Lasten	83.252	79.261	72.510	Belastingen en heffingen	356	445	926	Dotatie voorziening	0	0	133	Kapitaallasten	4.276	4.204	4.747	Overige kosten	397	-398	371	Personele lasten	15.904	24.105	15.455	Storting reserve MIB	13.388	8.085	8.085	Storting VA reserve	10.517	8.589	8.589	Uitbestede investeringen	38.414	34.232	34.203	(leeg)				(leeg)				Eindtotaal	1.181	5.662	10.143
Rijlabels	Som van Werkelijk 2019	Som van Begroot 2020	Som van Werkelijk 2020																																																																																											
Baten	-82.071	-73.599	-62.367																																																																																											
Bijdragen overig	-4.238	-1.656	-3.589																																																																																											
Bijdragen Rijk/ Provincie/ Europa	-14.445	-7.105	-5.698																																																																																											
Boetes en dwangsommen	-2.714	-4.707	-4.449																																																																																											
Leges en vergunningen	-6.881	-7.295	-7.209																																																																																											
Onttreking VA reserve	-437	-1.316	-1.357																																																																																											
Onttrekking reserve	-20.939	-17.683	-13.204																																																																																											
Opbrengsten Parkeergarages en overig	-6.616	-7.485	-4.180																																																																																											
Parkeerbelasting straat	-25.792	-26.343	-22.258																																																																																											
Vrijval voorziening	-10	-10	-422																																																																																											
Lasten	83.252	79.261	72.510																																																																																											
Belastingen en heffingen	356	445	926																																																																																											
Dotatie voorziening	0	0	133																																																																																											
Kapitaallasten	4.276	4.204	4.747																																																																																											
Overige kosten	397	-398	371																																																																																											
Personele lasten	15.904	24.105	15.455																																																																																											
Storting reserve MIB	13.388	8.085	8.085																																																																																											
Storting VA reserve	10.517	8.589	8.589																																																																																											
Uitbestede investeringen	38.414	34.232	34.203																																																																																											
(leeg)																																																																																														
(leeg)																																																																																														
Eindtotaal	1.181	5.662	10.143																																																																																											
16*	Verhouding tussen bestuursrapportage en jaarrekening In de bestuursrapportage werd een rekeningresultaat verwacht van -/- €5.766.000	Antwoord a Het bedrag van 10,421 miljoen euro kunnen we niet vergelijken met het bedrag van 5,766 miljoen euro dat in de 1 ^e bestuursrapportage gemeld is (zie tabel hiernaast). Naast het bedrag van 5.766 miljoen euro onder het kopie corona is																																																																																												

Bereikbaarheid

Omschrijving	verwacht rekening- resultaat	Resultaat na compensatie rijk	x € 1.000 incidenteel/ structureel
Coronacrisisteam in de openbare ruimte	-700	-700	I
Uitvoeren van maatregelen autoparkeren	-5.357	194	I
Uitvoeren van maatregelen fietsparkeren	291	291	I
Totaal	-5.766	-215	

De jaarrekening komt nu uit op een negatief resultaat van -/- € 10.143.000

De actuele begroting 2021 programma bereikbaarheid sluit met een resultaat van -/- €1.072.000

Vragen

- Kunt u op hoofdlijnen schetsen hoe deze cijfers zich tot elkaar verhouden en daarbij een analyse geven van de voorspellende waarde van de bestuursrapportage t.o.v. de jaarrekening

ook nog een afwijking gemeld van per saldo 12.000 euro op de parkeerexploitatie. Samen leidt dit tot het nadeel (ten opzichte van de begroting) van 5,754 miljoen euro dat we hebben gemeld bij de 2^e bestuursrapportage 2020. Zie voor de verdeling de tabel hieronder.

Het bedrag van 5,745 is de afwijking ten opzichte van de begroting (resultaat) en is het verschil tussen begroting en realisatie. (werkelijk).

Het bedrag van 10,143 betreft de werkelijke realisatie (saldo van baten en lasten; zie tabel vraag 17). Dit moet worden gerelateerd en het bedrag dat hiervoor is begroot. (5,662 miljoen euro). Het verschil tussen begroting en realisatie levert een nadelig resultaat op van 4,481 miljoen euro.

We moeten het bedrag van 5,754 dus vergelijken met het bedrag van 4,481.

Dat levert onderstaande tabel op:

	Bestuurs- rapportage onderdeel corona	Bestuurs- rapportage overig	Bestuurs- rapportage totaal	Jaar- rekening 2020	Afwijking tov bestuurs- rapportage
Coronacrisisteam in de openbare ruimte	-700		-700	-1.700	1.000
Investerings bereikbaarheid	0		0	2.690	-2.690
Fietsparkeren	291	831	1.122	1.307	-185
Autoparkeren	-5.357	-819	-6.176	-6.778	602
Totaal	-5.766	12	-5.754	-4.481	-1.273

Coronacrisisteam in de openbare ruimte.

Resultaat 1 miljoen nadelig ten opzichte van de tweede bestuursrapportage

-Verklaring: Met de versoepeling van de landelijke maatregelen in de loop van 2020 werd het steeds drukker in o.a. de binnenstad en de parken. Om deze drukte in goede banen te leiden en omdat het een effectieve maatregel was, is -meer dan aanvankelijk verwacht- gebruik gemaakt van publieksbegeleiders. Daarnaast was er ook meer ambtelijke capaciteit nodig om alles in goede banen te leiden.

Investerings Bereikbaarheid.

-Resultaat 2,690 miljoen nadelig ten opzichte van Berap. De voor- en

	d) Kunt u aangeven ten aanzien van de gepresenteerde verschillen 2020 welke structureel en welke incidenteel zijn en wat dit betekent voor toekomstige begrotingen.	Zowel de tekorten als gevolg van de coronamaatregelen bij parkeren als de kosten van het coronacrisisteam in de openbare ruimte zijn incidenteel van aard. De begroting voor parkeren wordt jaarlijks in het MPR geactualiseerd.																																																																				
17 *	Totaalbeeld programma Bereikbaarheid <table><tr><th>Omschrijving</th><th>Actuele Begroting 2019</th><th>Realisatie 2019</th><th>Actuele begroting 2020</th><th>Realisatie 2020</th><th>Actuele begroting 2021</th></tr><tr><td>04-1-1-1 Uitvoer. maatregelen fiets en voetganger</td><td>-2.108</td><td>-1.894</td><td>-2.016</td><td>872</td><td>-2.016</td></tr><tr><td>04-1-1-2 Uitvoer. maatreg. gebruik Openb. vervoer</td><td>-3.733</td><td>-3.522</td><td>-7.674</td><td>-9.547</td><td>-7.712</td></tr><tr><td>04-1-1-3 Uitvoer. maatreg. doorgaande autoverkeer</td><td>-15.460</td><td>-15.098</td><td>-13.961</td><td>-14.029</td><td>-10.961</td></tr><tr><td>04-1-1-4 Uitvoeren maatregelen luchtkwaliteit</td><td>0</td><td>0</td><td>-1.015</td><td>-1.015</td><td>-421</td></tr><tr><td>04-1-2-1 Uitvoeren maatregelen fietsparkeren</td><td>-7.513</td><td>-6.824</td><td>-8.367</td><td>-6.699</td><td>-8.510</td></tr><tr><td>04-1-2-2 Uitvoeren maatregelen autoparkeren</td><td>27.837</td><td>29.206</td><td>30.498</td><td>23.401</td><td>31.876</td></tr><tr><td>04-1-2-3 Uitvoeren maatregelen</td><td>-2.648</td><td>-2.648</td><td>-1.725</td><td>-1.725</td><td>-1.925</td></tr><tr><td>04-1-3-1 Uitvoeren maatregel verkeersveilige stad</td><td>-401</td><td>-401</td><td>-1.401</td><td>-1.401</td><td>-1.401</td></tr><tr><td>Totaal</td><td>-4.026</td><td>-1.181</td><td>-5.662</td><td>-10.143</td><td>-1.072</td></tr></table> Vraag: Bovenstaande opstelling betreft het saldo van de diverse onderdelen, hieronder gaan we verder in op de afzonderlijke baten en lasten. Wat is het totaalplaatje van het programma bereikbaarheid als we ook rekening houden met de compensatie vanuit het rijk. De compensatie wordt administratief geboekt op de algemene middelen, maar we willen graag inzicht in hoe dit zich verhoudt tot de gedeelde inkomsten. Hoeveel compensatie is in 2020 ontvangen en hoeveel wordt in 2021 nog verwacht wat betrekking heeft op 2020? Heeft Utrecht de lagere opbrengsten 2020 volledig gecompenseerd gekregen? Kan hier cijfermatig een totaalopstelling van gemaakt worden? Graag schriftelijk een opstelling, maar in het gesprek 14 april een toelichting op hoofdlijnen. Zie ook vraag 23	Omschrijving	Actuele Begroting 2019	Realisatie 2019	Actuele begroting 2020	Realisatie 2020	Actuele begroting 2021	04-1-1-1 Uitvoer. maatregelen fiets en voetganger	-2.108	-1.894	-2.016	872	-2.016	04-1-1-2 Uitvoer. maatreg. gebruik Openb. vervoer	-3.733	-3.522	-7.674	-9.547	-7.712	04-1-1-3 Uitvoer. maatreg. doorgaande autoverkeer	-15.460	-15.098	-13.961	-14.029	-10.961	04-1-1-4 Uitvoeren maatregelen luchtkwaliteit	0	0	-1.015	-1.015	-421	04-1-2-1 Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	-7.513	-6.824	-8.367	-6.699	-8.510	04-1-2-2 Uitvoeren maatregelen autoparkeren	27.837	29.206	30.498	23.401	31.876	04-1-2-3 Uitvoeren maatregelen	-2.648	-2.648	-1.725	-1.725	-1.925	04-1-3-1 Uitvoeren maatregel verkeersveilige stad	-401	-401	-1.401	-1.401	-1.401	Totaal	-4.026	-1.181	-5.662	-10.143	-1.072	Zie ook vraag 23 en vraag 16. De Realisatie in de tabel hiernaast betreffen de werkelijke netto lasten (saldo van baten en lasten). Het verschil tussen realisatie en begroting is het resultaat. De parkeerexploitatie 2020 sluit, na verwerking coronacompensatie van het Rijk van 5,551 miljoen euro, met een positief resultaat van 0,122 miljoen euro. <table><tr><td>Parkeerexploitatie</td><td>Jaar-rekening 2020</td></tr><tr><td>Resultaat parkeren 2020</td><td>-5.429</td></tr><tr><td>Coronacompensatie Rijk (parkeren)</td><td>5.551</td></tr><tr><td>Resultaat parkeren (na verwerking compensatie)</td><td>122</td></tr></table> De vragen over de coronacompensatie en tekorten zijn toegelicht bij vraag 23. Voor parkeren heeft de Gemeente Utrecht niet alle gedeelde inkomsten gecompenseerd gekregen.	Parkeerexploitatie	Jaar-rekening 2020	Resultaat parkeren 2020	-5.429	Coronacompensatie Rijk (parkeren)	5.551	Resultaat parkeren (na verwerking compensatie)	122
Omschrijving	Actuele Begroting 2019	Realisatie 2019	Actuele begroting 2020	Realisatie 2020	Actuele begroting 2021																																																																	
04-1-1-1 Uitvoer. maatregelen fiets en voetganger	-2.108	-1.894	-2.016	872	-2.016																																																																	
04-1-1-2 Uitvoer. maatreg. gebruik Openb. vervoer	-3.733	-3.522	-7.674	-9.547	-7.712																																																																	
04-1-1-3 Uitvoer. maatreg. doorgaande autoverkeer	-15.460	-15.098	-13.961	-14.029	-10.961																																																																	
04-1-1-4 Uitvoeren maatregelen luchtkwaliteit	0	0	-1.015	-1.015	-421																																																																	
04-1-2-1 Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	-7.513	-6.824	-8.367	-6.699	-8.510																																																																	
04-1-2-2 Uitvoeren maatregelen autoparkeren	27.837	29.206	30.498	23.401	31.876																																																																	
04-1-2-3 Uitvoeren maatregelen	-2.648	-2.648	-1.725	-1.725	-1.925																																																																	
04-1-3-1 Uitvoeren maatregel verkeersveilige stad	-401	-401	-1.401	-1.401	-1.401																																																																	
Totaal	-4.026	-1.181	-5.662	-10.143	-1.072																																																																	
Parkeerexploitatie	Jaar-rekening 2020																																																																					
Resultaat parkeren 2020	-5.429																																																																					
Coronacompensatie Rijk (parkeren)	5.551																																																																					
Resultaat parkeren (na verwerking compensatie)	122																																																																					

18	Baten openbaar vervoer : verschil tussen 2019 en 2020 x €1.000 <table><tr><th>Omschrijving</th><th>Actuele begroting 2019</th><th>Realisatie 2019</th><th>Nominale begroting 2020</th><th>Actuele begroting 2020</th><th>Realisatie 2020</th><th>Verschil actueel/ realisatie</th><th>Actuele begroting 2021</th></tr><tr><td>Baten</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>04-1-1-2 Uitvoer. maatreg. gebruik Openb.vervoer</td><td>24.743</td><td>14.273</td><td>3.941</td><td>2.762</td><td>3.255</td><td>493</td><td>1.965</td></tr></table> Vraag: Wat betreft het grote verschil tussen 2019 en 2020? Is dit andere systematiek of is dit effect Uithoflijn? Graag verdere uitleg/specificatie	Omschrijving	Actuele begroting 2019	Realisatie 2019	Nominale begroting 2020	Actuele begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil actueel/ realisatie	Actuele begroting 2021	Baten								04-1-1-2 Uitvoer. maatreg. gebruik Openb.vervoer	24.743	14.273	3.941	2.762	3.255	493	1.965	Het programma bereikbaarheid betreft een investeringsprogramma, waarbij we op basis van de uitvoeringsplanning en de herprogrammering in het MPB jaarlijks de meerjarige begroting actualiseren. (zie ook de toelichting bij vraag 5). In deze systematiek baseren we de lasten van de projecten op de uitvoeringsplanning van de onderliggende projecten. De baten begroten we aan de hand van beschikkingen en uitvoeringsovereenkomsten. Dit kan dus per jaar sterk verschillen. In 2019 waren de baten hoger o.a. door incidentele provinciale bijdrage voor de busbaan Transwijk (9,5 miljoen euro) en de Uithoflijn (3,5 miljoen euro).
Omschrijving	Actuele begroting 2019	Realisatie 2019	Nominale begroting 2020	Actuele begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil actueel/ realisatie	Actuele begroting 2021																			
Baten																										
04-1-1-2 Uitvoer. maatreg. gebruik Openb.vervoer	24.743	14.273	3.941	2.762	3.255	493	1.965																			
19*	De lasten zijn 3,869 miljoen euro lager dan begroot. Doordat enkele fietsprojecten in 2020 niet (volledig) zijn uitgevoerd schuiven de geplande uitgaven door naar 2021 (2,568 miljoen euro). Dit geldt onder andere voor de fietsparkeervoorzieningen overige Stations, Flexibel Fonds, Doorfietsroute noordelijke singelring, Actieplan voetgangers, Oosterspoorbaan, de Regionale fietsroutes, de Vechtroute en de herinrichting winkel/wandel gebied 'Lange Nieuwstraat/Weide Doelen'. Vraag: a) Forse afwijking: begroot 24,8 mln, realisatie 20,9 mln : afwijking van meer dan 20%. Wat is achterliggende oorzaak van deze forse onderschijding b) Wat is het flexibel fonds? Welke omvang heeft dit en wat wordt er uit betaald? Hoe werkt	Antwoord a De genoemde cijfers hebben betrekking op de onderschijding op alle programma's samen. Op het onderdeel Fiets is de onderschijding €3,869 miljoen. Het betreft voor een groot deel een onderbesteding op de middelen in het kasritme voor 2020. Dit betekent dat de uitgaven alsnog in 2021 zullen worden gedaan. De oorzaken hiervoor zijn heel divers. (In de verantwoording is hierover meer uitleg te vinden.) Nadere toelichting op de onderschijding op het project Vechtroute is bijvoorbeeld dat de kadewanden van het traject langs de Hogelanden aan vervanging toe blijken te zijn. Daardoor vertraagt de uitvoering van de aanleg van de fietsstraat. Ook de reservering voor de Dafne Schippersbrug schuift door naar volgend jaar omdat er nog geen gerechtelijke uitspraak in het geschil met de aannemer ligt. Daarnaast heeft Corona gezorgd voor enige vertraging waardoor voor een aantal projecten de kosten doorschuiven naar 2022.																								

	de systematiek? Wat heeft raad aan kaders meegegeven? c) fietsprojecten geen investeringen? Worden deze fietsprojecten in de exploitatie verantwoord? Hoe wordt in algemene zin omgegaan met het onderscheid tussen investeringen en exploitatie?	Antwoord b In 2019 heeft de raad het Flexibel Fonds kleine knelpunten ingesteld voor een periode van 4 jaar. Elk jaar is er €100.000 beschikbaar om kleine verbeteringen in het fietsnetwerk te realiseren. Dit betreft o.a. verbeteringen in bochtstralen, verwijderen/aanpassen van paaltjes op het hoofdfietsnetwerk, verbeteren markering, etc. Om te bepalen wat aangepakt kan/moet worden gebruiken we het meldpunt “verbeter de buurt”, informatie uit de wijkverkeersoverleggen en input van de fietsersbond. Afgelopen jaar is bijvoorbeeld de kruising bij het Nijntje pleintje aangepakt: de bochtstralen zijn verbeterd, de markering van de paaltjes in lijn met de CROW normering aangepast en de kinderkopjes zijn vervangen door comfortabele fietsklinkers. Antwoord c Fietsprojecten zijn investeringen. We verantwoorden in de jaarrekening de uitgaven van de verschillende (meerjarige) projecten voor dat betreffende jaar en dat geldt ook voor de fietsprojecten.
20	<i>Daarnaast zijn de lasten lager dan begroot (1,514 miljoen euro) door een aantal interne financiële verrekeningen en omdat we activeren in plaats van dat we de lasten in de exploitatie nemen. Het activeren van de kosten speelt o.a. bij de Neudestalling en House Modernes. (...). Voor het project Malieblad zijn twee bijdragen ontvangen voor ontharding en riolering die ingezet zouden worden voor betaling van de facturen van de aannemer. De meeste kosten van de aannemer zijn echter doorgeschoven naar 2021.</i> Vraag: a) Kan dit verder toegelicht worden? Welke interne verrekeningen. Activeren ipv in de exploitatie: was dat foutief begroot?	Antwoord a De interne verrekening voor het Malieblad betreft een bijdrage van onderhoud van Stadsbedrijven voor Riolering & Ontharding in het kader van werk met werk maken. De Neudestalling en House Modernes zijn zogenaamde investeringen met economisch nut (in overeenstemming met de Nota waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa). Voor de dekking van de kosten is een vaste activa reserve ingesteld. Een storting in deze reserve moet jaarlijks begroot worden, voor beide stallingen is abusievelijk verzuimd dit bij de begroting van 2020 op te nemen. De uitgaven in 2020 voor beide stallingen waren wel begroot en zijn in eerste instantie ten laste van de exploitatie verantwoord. Door de kosten uiteindelijk te activeren zijn de exploitatielasten verlaagd waardoor er op het jaarresultaat voor de deelopgave fiets een afwijking is ontstaan (minder uitgaven). Via de bestedings- en dekkingsvoorstellen is alsnog de storting in de vaste activa reserve voorgesteld. Hierdoor is er feitelijk per saldo geen

	b) Wordt de bijdrage nu in 2020 verantwoord en de kosten in 2021? Of wordt dit als vooruitontvangen bedrag verantwoord?	resultaat en is deze actie te categoriseren als een administratief technische correctie. Antwoord b Ja, de bijdragen worden in 2020 verantwoord en de kosten in 2021.
21*	<i>Door een fout in de begroting zijn de kosten van Busbaan Transwijk (Z80) niet begroot als lasten, maar begroot als storting in een vaste activa reserve. Omdat we dit een al langer lopend project is dat we niet activeren zijn de werkelijke kosten ten opzichte van de begroting 0,4 miljoen euro hoger.</i> Vraag: Graag nadere toelichting hierop? Wat is hier nu precies aan de hand, is voor ons moeilijk te doorgronden? Dus lasten komen (terecht) in de exploitatie? Is de begroting 2021 hier nu wel op aangepast?	Het gaat puur om een foutieve technische verwerking , want we zijn er ten onrechte van uit gegaan dat we de busbaan Transwijk activeren. Aangezien de dekking een provinciale subsidie betreft is dit niet juist. Deze fout heeft per saldo geen consequenties voor de stand van de reserve Bereikbaarheid, zoals hieronder toegelicht: Voor projecten die we activeren geldt dat de kosten niet zichtbaar zijn in de exploitatie, omdat ze afrekenen naar de balans. Daarentegen storten we voor projecten die we activeren wel een bijdrage in een vaste activa reserve¹. Omdat we er in de begroting ten onrechte van uit gingen dat de Busbaan Transwijk een project is dat we activeren, hebben we geen rekening gehouden met exploitatiekosten, maar wel met een storting in een vaste activa reserve. Bij de jaarrekening leidt dit wel tot afwijkingen, maar uiteindelijk maakt dit voor de stand van de reserve geen verschil uit. De afwijkingen in de jaarrekening zijn: -In de exploitatie zien we kosten die niet begroot waren; -De storting in de vaste activa reserve moeten we boeken conform de begroting. In feite komt dit er voor de busbaan Transwijk op neer dat dit bedrag onterecht twee keer aan de reserve Bereikbaarheid is onttrokken. Via de bestedings- en dekkingsvoorstellen bij de jaarrekening onttrekken we dit bedrag aan de Vaste activa reserve en voegen het weer toe aan de reserve Bereikbaarheid. De begroting van bereikbaarheid wordt jaarlijks bijgesteld op basis van de herprogrammering in het MPR. Bij deze begrotingswijziging

¹ Dit geldt voor de meeste projecten. Hierop zijn een aantal uitzonderingen, zoals de Westelijke Stadsboulevard en de Busbaan Dichterswijk. Deze projecten activeren we zonder dat we een vaste activa reserve vormen.

	In de mondelinge toelichting kwamen 2 elementen naar voren: 1) Het is al een langlopend project en met de wijziging van de BBV (in 2017?) is dit niet als stelselwijziging meegenomen en wordt dus nog niet geactiveerd. 2) Storting in de vaste activa reserve: de interne regels van Utrecht schrijven voor dat als je een storting begroot dat je de storting dan ook feitelijk moet uitvoeren. Mijn vraag: Ad 1) klopt dit standpunt wel? Moeten niet alle investeringen (rekening houdend met activeringsgrens) vanaf 2017 geactiveerd, dus ook de lopende? Het gaat hier om een relatief beperkt bedrag, maar komt dit nog meer voor? Ad 2) Wat is de achtergrond van deze interne spelregel. Deze is toch niet ontleend aan de BBV?	zullen we de busbaan Transwijk weer op de juiste wijze verwerken (dus als een project dat we NIET activeren). Beantwoording mondelinge vragen 1) Met de aanscherping van de regelgeving BBV met ingang van 2017 worden gemeenten verplicht gesteld de investeringen met maatschappelijk nut te activeren. De gemeente Utrecht heeft daartoe de nota waarderen en afschrijven geactualiseerd en deze in december 2016 door de Raad vast laten stellen. Omdat we niet met terugwerkende kracht kunnen activeren is als uitgangspunt genomen dat de activering gaat plaatsvinden voor projecten (of delen van projecten) die vanaf 2017 starten. Er is een lijst van te activeren projecten opgesteld, waarbij een beoordeling heeft plaats gevonden welke projecten voor activering in aanmerking komen. De Busbaan Transwijk viel af omdat de voorbereiding al enkele jaren bezig was en er al een groot bedrag was uitgegeven. 2) Deze spelregel is ontleend aan de BBV. De storting en onttrekkingen aan reserves zijn een raadsbevoegdheid. Volgens artikel 42 van het BBV moeten in de balans van de gemeente de algemene reserves en de bestemmingsreserves worden vermeld. Het instellen van bestemmingsreserves en ook de hoogte van toevoegingen en onttrekkingen in de begroting en rekening zijn voorbehouden aan de Raad. Met het vaststellen van de begroting heeft de Raad besloten de begrote bijdrage in de reserve te storten. De hoogte van storting wordt door de raad bepaald. Hiervan kunnen we niet zonder raadsbesluit afwijken en daarom storten we conform de begroting deze bijdrage in de reserve. Via besteding- en dekkingsvoorstellen kan de raad besluiten om alsnog een ander bedrag toe te voegen of te onttrekken. Gezien de systematiek binnen het programma Bereikbaarheid geldt voor de onttrekkingen uit de reserve (Meerjaren Investerings) Bereikbaarheid, in overleg met de
--	---	---

		accountant, een uitzondering op deze regel.. De onttrekking uit deze reserve is nooit hoger dan de werkelijk gemaakte kosten op een product, omdat het om meerjarige investeringen gaat, moet het resterende budget beschikbaar blijven voor de komende jaren,																																		
22	<i>Uitvoeren van projecten en maatregelen waarmee doorgaand autoverkeer naar de rand van de stad wordt verplaatst</i> <i>De baten zijn 0,076 miljoen lager dan begroot. De declaratie van de gemaakte onkosten 2020 bij Rijkswaterstaat voor de Ring Utrecht wordt in 2021 verstuurd (0,090 miljoen euro).</i> Vraag: Wordt dit bedrag niet als vordering opgenomen (matching kosten en opbrengsten in zelfde jaar)	Er ligt geen “harde” overeenkomst onder de vergoeding van deze kosten door Rijkswaterstaat. Daarom hebben we geen grondslag om een vordering op Rijkswaterstaat in de jaarrekening op te nemen. We dekken deze kosten dus eerst uit de reserve bereikbaarheid en op het moment dat we het bedrag ontvangen verrekenen we dit weer met de reserve Bereikbaarheid.																																		
23*	<i>Wat heeft dat gekost?</i> x€1.000 <table><tr><th>Omschrijving</th><th>Actuele begroting 2019</th><th>Realisatie 2019</th><th>Nominale begroting 2020</th><th>Actuele begroting 2020</th><th>Realisatie 2020</th><th>Verschil actueel/realisatie</th><th>Actuele begroting 2021</th></tr><tr><td colspan="8">Baten</td></tr><tr><td>04-1-2-1</td><td>Uitvoeren maatregelen fietsparkeren</td><td>481</td><td>472</td><td>536</td><td>503</td><td>1.108</td><td>604</td><td>517</td></tr><tr><td>04-1-2-2</td><td>Uitvoeren maatregelen autoparkeren</td><td>43.174</td><td>43.094</td><td>44.943</td><td>46.882</td><td>39.478</td><td>-7.404</td><td>49.519</td></tr></table> Het totale programmaonderdeel Parkeren heeft een nadelig resultaat van 5,429 miljoen euro. In dit resultaat is de compensatie van het Rijk voor de gedeelde inkomsten als gevolg van Corona van 5,551 miljoen euro nog niet verwerkt Lagere parkeeropbrengsten. Vraag:	Omschrijving	Actuele begroting 2019	Realisatie 2019	Nominale begroting 2020	Actuele begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil actueel/realisatie	Actuele begroting 2021	Baten								04-1-2-1	Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	481	472	536	503	1.108	604	517	04-1-2-2	Uitvoeren maatregelen autoparkeren	43.174	43.094	44.943	46.882	39.478	-7.404	49.519	Antwoord a De nominale begroting is de stand van de programbegroting tot en met tweede begrotingswijziging 2019 (tweede kwartaal 2019). Alle begrotingswijzigingen die volgen op de tweede begrotingswijziging 2019 worden niet meer in de nominale begroting verwerkt maar komen terug in de actuele begroting. Voor Parkeren betreft dat de indexering van de parkeerbaten en -lasten en de mutaties zoals toegelicht in het MPR 2020. Antwoord b In de tweede bestuursrapportage hebben we getracht een zo goed mogelijk verloop van de parkeerbaten te schetsen. Bij het opstellen van de tweede bestuursrapportage (einde zomer 2020) is niet voorzien dat het kabinet in het vierde kwartaal 2020 de coronamaatregelen zou aanscherpen en over zou gaan tot een tweede lockdown. De parkeerexploitatie wordt jaarlijks (meerjarig) in het MPR geactualiseerd. Het verwachte effect van de Corona-crisis (lagere parkeerbaten) is niet verwerkt in de begroting. Over de afwijking van de gerealiseerde baten ten opzichte van de begrote baten wordt
Omschrijving	Actuele begroting 2019	Realisatie 2019	Nominale begroting 2020	Actuele begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil actueel/realisatie	Actuele begroting 2021																													
Baten																																				
04-1-2-1	Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	481	472	536	503	1.108	604	517																												
04-1-2-2	Uitvoeren maatregelen autoparkeren	43.174	43.094	44.943	46.882	39.478	-7.404	49.519																												

	a) Waarom tussen nominale begroting en actuele begroting nog gestegen met 2 mln. b) Was effect van € 7,4 mln ten tijde van 2^e bestuursrapportage nog niet te voorzien c.q. waarom is begroting niet aangepast. c) De compensatie wordt administratief geboekt op de algemene middelen en niet op het programma, maar we willen graag inzicht in hoe dit zich verhoudt tot de gederfde inkomsten. Hoeveel compensatie is in 2020 ontvangen en hoeveel wordt in 2021 nog verwacht wat betrekking heeft op 2020? Heeft Utrecht de lagere opbrengsten 2020 volledig gecompenseerd gekregen? Wanneer vindt definitieve vaststelling en opbrengstboeking plaats? Zie ook vraag 17	gerapporteerd in de bestuursrapportage en de jaarrekening. Hiermee zijn de gevolgen van de Corona crisis ook goed inzichtelijk. Daarnaast wordt de coronacompensatie van het Rijk gebaseerd op de begrote parkeerbaten, aanpassen van de begroting zou kunnen leiden tot een lagere coronacompensatie. Antwoord c De coronamaatregelen hebben in 2020 geleid tot een inkomstenderving van totaal 7,101 mln euro bij parkeren. De compensatie van het Rijk in verband met de gederfde parkeerinkomsten bedraagt 5,551 miljoen euro en is in 2020 ontvangen. De gederfde parkeerinkomsten zijn (nog) niet volledig gecompenseerd door het Rijk (tekort van 1,550 miljoen euro). BZK heeft op 28 mei 2020 in een brief laten weten dat de gemeenten compensatie krijgen voor inkomstenderving periode 1 maart tot en met 1 juni 2020. Voor het bepalen van de definitieve compensatie van de inkomstenderving over 2020 geldt de afspraak dat dit in 2021 gebeurt op basis van de vastgestelde jaarrekeningcijfers 2020. De opbrengstboeking (5,551 miljoen euro) heeft plaatsgevonden als mutatie in de algemene reserve en is toegelicht in de jaarrekening. De parkeereexploitatie 2020 sluit na verwerking van de coronacompensatie af met een positief resultaat van 0,122 miljoen euro (zie ook antwoord bij vraag 17).
24	Lasten parkeren etc: Ook hier een onderschrijding	Antwoord a Dat is juist. Berlijnplein is technisch opgeleverd en wordt in 2021 geëxploiteerd (waardoor lagere kapitaallasten dan begroot). Naar verwachting zal het fietsdepot medio 2021 verhuizen en zal House Modernes eind 2021 in gebruik genomen worden. Antwoord b De boekwaarde van het huidig fietsdepot kan niet worden afgewaardeerd zolang het depot nog in gebruik is. De financiële richtlijnen schrijven voor om af te schrijven op het depot zolang het

Lasten

04-1-2-1	Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	8.358	7.660	8.640	9.185	8.481	703	9.203
04-1-2-2	Uitvoeren maatregelen autoparkeren	17.915	16.467	18.965	19.159	18.533	626	18.834
04-1-2-3	Uitvoeren maatregelen mob.en verkeersman	10.773	6.164	2.814	5.960	4.946	1.014	3.349
Totaal Lasten		37.046	30.290	30.419	34.304	31.961	2.343	31.387

In toelichting blijkt met name achterstanden in realisatie:

-vertraagde oplevering van parkeergarage Berlijnplein en de latere eind gereedmelding parkeergarage Croeselaan (bij elkaar 0,769 miljoen euro).

- Een belangrijke verklaring is de sluiting van fietsenstalling Smakkelaarsveld en dat fietsenstalling House Modernes nog niet open is terwijl de exploitatielasten hiervoor wel al in de begroting zijn opgenomen (0,767 miljoen euro). House Modernes zal in 2021 in gebruik worden genomen. Daarnaast zijn de lasten bij een aantal fietsparkeerprojecten waaronder de inzet van fietscoaches lager uitgevallen (0,496 miljoen euro) en zijn er in verband met coronavirus minder weesfietsenacties uitgevoerd (0,102 miljoen euro).

De verhuizing van het huidige fietsdepot is vertraagd en uitgesteld naar 2021. Hierdoor heeft de afwaardering van de boekwaarde van het fietsdepot eind 2020 niet plaatsgevonden (0,210 miljoen euro). Deze afwaardering zal bij definitieve verhuizing in 2021 alsnog plaatsvinden

Vraag:

- Is het samenvattend juist om te stellen dat lasten lager zijn, omdat activiteiten niet conform planning konden worden uitgevoerd?
- Waarom is afwaardering fietsdepot niet per 31-12-2020 doorgevoerd?

depot in gebruik is, en af te waarderen op het moment van verhuizen en het depot wordt gesloopt.

5. Investerings en kapitaallasten

25*

De hoofdlijn van de vragen willen we graag in het gesprek op 14 april aan de orde stellen. Specifieke cijfermatige toelichtingen kunnen schriftelijk afgedaan worden

De gerealiseerde investeringen 2020 zien er als volgt uit:

Uitbreidingsinvesteringen categorie A					
x € 1.000					
Projecten Bereikbaarheid	Geauto- riseerd tot 2020	Programma- begroting 2020	Actuele begroting t/m 2020	Realisatie t/m 2020	Restant ultimo 2020
Totalen per categorie					
Projecten Fiets	73.008	2.967	75.795	49.871	26.104
Projecten Openbaar Vervoer	291.207	950	292.157	249.038	43.119
Projecten Auto	64.246	3.700	67.946	32.194	35.752
Projecten Park & Ride	0	0	0	0	0
Projecten mobiliteits- en verkeersmanagement	26	25.822	1.928	27.750	24.727
Maatregelen aanpak Luchtkwaliteit	17.134	1.595	18.729	12.955	5.774
Projecten Parkeren	5.020	1.213	6.233	2.895	3.338
Project verkeersveiligheid en wijken	14.217	8.883	23.100	11.235	12.770
Totaal uitbreidingsinvest cat A					
Bereikbaarheid	490.654	21.236	511.890	382.915	128.975

a) Dit staatje geeft het totaalbeeld op basis van de vastgestelde kredieten. Hoe was dit beeld op basis van de jaarschijven 2018-2019-2020? Wordt er elk jaar veel doorgeschoven? Is er onderschijding van de kapitaallasten? Hoe kan de raad inzicht verkrijgen in de voortgang van de beschikbaar gestelde kredieten en de feitelijke realisatie hiervan? Welke vertragingen zitten erin , hoe lang duurt het voor invsteringen zijn uitgevoerd, wat is gelukt en niet gelukt

Antwoord a

Bovenstaand staatje zegt niet over het bedrag dat we jaarlijks doorschuiven, maar het geeft een beeld van de kredieten die zijn vrij gevraagd voor meerdere jaren. Het bedrag dat in de kolom “Actuele begroting t/m 2020” is opgenomen betreft het bedrag dat beschikbaar is voor de gehele investering. De geplande uitgaven hangen samen met de uitvoeringsplanning en die is vaak meerjarig. Hieronder het beeld voor 2018 en 2019, maar het zegt dus niets over de onderbesteding, maar wel over de resterende ruimte binnen de kredieten voor de komende jaren.

2018

Projectnaam	Geautoriseerde uitgaven t/m Begr 2018	Gewijzigd in 2018	Actuele stand investering-s-krediet	Totaal gerealiseerde uitgaven t/m 2018	Restant van het actuele investering-s-krediet
Subtotaal Fiets	113.021	-7.823	105.198	72.062	33.136
Subtotaal Openbaar vervoer	307.756	-7.837	299.919	221.441	78.478
Subtotaal Auto	50.672	3.877	54.549	38.517	16.032
Subtotaal Park & Ride	450	0	450	471	-21
Subtotaal Duurzaam vervoer	32.084	1.062	33.146	27.043	6.103
Subtotaal Parkeren	1.707	0	1.707	712	995
Subtotaal Vervoersveiligheid	25.587	1.000	26.587	16.791	9.796
Subtotaal uitbreidingsinvesteringen categorie A	531.277	-9.721	521.556	377.037	144.519

2019

Projecten	Geautoriseerde uitgaven t/m Begroting 2019	Gewijzigd in 2019	Actuele stand krediet	Totaal realisatie t/m 2019	Restant ultimo 2019
Totalen per categorie					
Projecten Fiets	101.196	5.290	106.486	72.194	34.292
Projecten Openbaar vervoer	282.915	2.742	285.657	225.539	60.118
Projecten Auto	36.716	39.659	76.375	33.380	42.995
Projecten Park & Ride	0	0	0	0	0
Projecten Duurzaam vervoer	22.573	2.167	24.740	19.940	4.800
Maatregelen aanpak luchtkwaliteit	11.850	5.637	17.487	11.400	6.087
Projecten Parkeren	1.707	3.820	5.527	1.236	4.291
Project Verkeersveiligheid en wiken	13.915	2.917	16.832	9.560	7.272
Totaal uitbreidingsinvesteringen	470.872	62.232	533.104	373.249	159.855

De investeringen in maatschappelijk nut lopen grotendeels via de exploitatie. Alleen investeringen van 5 miljoen euro of meer activeren we. Er is geen sprake van onderschrijving van de kapitaallasten, wel een onderschrijving ten opzichte van de begrote uitgaven in een bepaald jaar op basis van het kasritme. Jaarlijks zo'n 20% dat wordt doorgeschoven naar een volgend jaar.

Over de voortgang van beschikbaar gestelde kredieten wordt twee keer per jaar gerapporteerd in de investeringsstaat die als aparte bijlage wordt aangeboden bij de programmabegroting en bij de jaarrekening. Daarnaast rapporteren we over grote projecten in de 1^e en 2^e bestuursrapportage.

Sinds het voorjaar 2020 maken we een voortgangsrapportage programma bereikbaarheid. Deze voortgangsrapportage wordt twee keer per jaar geactualiseerd en ter informatie aangeboden aan de raad; als bijlage bij het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) en separaat in het najaar.

Antwoord b

Dat is per investering heel verschillend. In de investeringsstaat zijn verschillende typen projecten opgenomen. Sommige projecten verlopen volgens de stappen

- b) Totale kredieten voor investeringen staan open voor € 350 miljoen. Er wordt in 2020 ongeveer voor € 50 miljoen besteed. Met dit tempo duurt dat dus 7 jaar, is die conclusie juist?

	in het Utrechts Plan Proces, maar er zijn ook projecten die in feite alleen een bijdrage zijn aan een ander programma of aan derden. Daarnaast zijn er nog projecten die meer het karakter van programmakosten hebben, zoals de projecten voor verkeersveiligheid en mobiliteits- en verkeersmanagement. Dit zijn projecten die doorlopen en waarvoor we de kredieten telkens voor een paar jaar laten ophogen. Het is dan ook heel moeilijk om over een gemiddelde te spreken. Antwoord c Op basis van de meest recente inzichten is deze investeringsstaat bij de jaarrekening opgesteld. We monitoren dit (zie antwoord op vraag a) en stellen waar nodig bij. Antwoord d Zie ook het antwoord onder b). Dat er soms jaartallen van lang geleden staan hoeft op zich niets te zeggen. Het betreft soms meerjarige programma's die aldoor doorlopen. Sommige Utrechts Plan Proces projecten hebben een nasleep doordat de financiële afhandeling nog moet plaats vinden, de projecten zijn dan fysiek al wel opgeleverd (bijvoorbeeld de Dafne Schippersbrug, busbaan Dichterswijk). Antwoord e Het bedrag van 532.597 euro zie je inderdaad niet in dit staatje terug. Dat komt doordat er in de tijdspanne tussen de programmabegroting 2020 en de jaarrekening 2020 projecten zijn afgesloten (bij de jaarrekening 2019). Antwoord f Het grootste bedrag (32 miljoen euro) is bij de eerste bestuursrapportage 2020 goedgekeurd. Daarnaast zijn er in 2020 voor het voorrangspaleis 't Goylaan (1,2 miljoen euro) en de verplaatsing en uitbreiding tijdelijke P&R Papendorp v(1,213 miljoen euro) kredieten via aparte raadsvoorstellen vrij gevraagd. Antwoord g Voor het onderhoud aan parkeergarages, transferia en stallingsvoorzieningen is er binnen de parkeerexploitatie regulier onderhoudsbudget van circa 0,86 mln euro. Daarnaast is er een onderhoudsreserve om de schommelingen van het meerjarig onderhoud op te kunnen vangen. Als er in een jaar meer onderhoud
c)	In het overzicht staat veel gereed in 2021/2022. Is er zicht op dat dit daadwerkelijk gerealiseerd kan worden?
d)	In de investeringsstaat staan projecten die gestart zijn in 2003/2005/2008 etc. Hoe kunnen we als raad aandacht besteden aan projecten die al heel veel jaren lopen maar nog niet zijn afgerond
e)	In de programmabegroting 2020 stond categorie A projecten op 532.597: waarom zien we dat hier niet terug in dit staatje, wat betreft het verschil
f)	In 2020 is voor € 34 miljoen een nieuwe kredieten goedgekeurd. Op welke momenten heeft de raad de kredieten hiervoor geautoriseerd?
g)	Onderhoud gebouwen: budget € 866.000. Besteed € 1.274.000. Dat is een forse overschrijding. Graag nog toelichting

	h) In het meerjarenperspectief ruimte is opgenomen: we programmeren in 2020/2021 vanwege corona alleen acute knelpunten: hoe wordt dat zichtbaar in de investeringen? i) Hoe is gewaarborgd dat we bijdragen derden (volgens investeringsstaat € € 383.973.000) volledig in beeld hebben <i>Het totaal beschikbare budget voor de Noordelijke Randweg Utrecht komt hiermee op 230,1 miljoen euro. Van dit budget is een 45,1 miljoen euro geautoriseerd en daarom opgenomen onder categorie A. Het resterende bedrag van 184,9 miljoen euro staat onder categorie B.</i> j) Wat is het criterium dat het van B naar A gaat, wat is het precies het verschil, wat is de timing	gepleegd wordt dan er aan regulier onderhoudsbudget is dan worden de hogere kosten gedekt uit de onderhoudsreserve. Wanneer de onderhoudskosten in een jaar lager zijn dan het regulier onderhoudsbudget dan vindt er storting plaats in de onderhoudsreserve. In het MPR en de jaarrekening worden de stortingen en de onttrekkingen door de raad vastgesteld. Begrote onttrekkingen in een jaar zullen alleen in werkelijkheid plaatsvinden wanneer dit nodig is voor een sluitende parkeerbegroting. Antwoord h Doordat we geen nieuwe investeringen programmeren en alleen de acute knelpunten oplossen. Zie ook het antwoord op vraag 5. De nieuwe kredieten die we in 2020 vrij vragen vanuit gemeentelijk geld bedragen 0,625 miljoen euro. Daarnaast vragen we alleen kredieten vrij voor projecten die al geprogrammeerd waren of voor bijdragen van derden (budgettaire neutrale bijsturing). Antwoord i Bij de jaarlijkse herprogrammering van het MPB actualiseren we de kasritmes van de projecten. Daarbij wordt ook gekeken naar de dekking. Op onderliggende projectkaarten is per project uitgewerkt hoe de dekking geregeld. Vanuit projectcontrol worden de lasten en baten periodiek gemonitord. Als er zicht is op subsidiabele kosten, dan wordt dit gemeld op de lijst met "Aandachtspunten MPB. Jaarlijks wordt deze herprogrammering van lasten en baten betrokken bij het MPB. Antwoord j Bij de besluitvorming over de A of B investeringen wordt het Utrechtse Plan Proces gevolgd (timing wordt bepaald door de projectfasen). Cat. A: betreffen investeringen waarover al eerder besluitvorming heeft plaatsgevonden of waarover geen verdere besluitvorming vereist is omdat het project past binnen al eerder vastgesteld beleid zoals een meerjarenplanning. Cat B: betreffen investeringen waarover de Raad nog verder wordt geïnformeerd via een raadsvoordracht voordat met het project wordt gestart. Inzet van de middelen is pas mogelijk na de raadsvoordracht.
--	---	--

	k) Zitten de kapitaallasten van deze investeringen categorie B al wel in de meerjarenbegroting? l) Is er op lange termijn genoeg geld beschikbaar in de begroting voor projecten bereikbaarheid, ook gelet op ambitie in meerjarenperspectief Ruimte?	Antwoord k Ja in de meerjarenbegroting van bereikbaarheid is rekening gehouden met deze kapitaallasten. Antwoord l We weten dat we met de huidige middelen niet de ambitie waar kunnen maken. Dit vraagt om een investering van enkele miljarden in samenwerking met rijk en provincie. Hierop wordt verder ingegaan in het Mobiliteitsplan en de investeringsstrategie van de RSU.
26	Follow up bevindingen raadstoets 2019: toen is o.a. het volgende over investeringen gerapporteerd: <i>Verbeter de sturing en verantwoording op investeringskredieten (uitbreiding en vervanging) in relatie tot Antwoord ede raad. Belangrijke investeringsbesluiten worden soms impliciet genomen, afwegingen rondom investeringen over de programma's heen zijn niet helder, rondom vervangingsinvesteringen is de besluitvorming niet helder, bij vrijvallende kapitaallasten is de raad minimaal betrokken om mee te sturen op de inzet en kredietoverschrijdingen komen in de verantwoordingsstukken niet helder naar voren.</i> Vraag: zijn er in 2020 nog concrete acties hierop ondernomen?	Antwoord: Bij bereikbaarheid gaat het om de uitbreidingsinvesteringen. Bij het huidige MPR zal een toelichting worden opgenomen hoe en bij welke p&c-stukken de kredieten worden vrij gevraagd (investeringen op de A-lijst). B-investeringen worden middels een apart raadsbesluit vrij gevraagd.

6. Reserve bereikbaarheid

27*

Hoofdpijn graag in gesprek 14 april, staatje schriftelijk

Reserve Bereikbaarheid

Vraag:

- Hoe is het verloop van deze reserve in begroting en jaarrekening, uit de aangeleverde informatie kunnen we dat niet helemaal reconstrueren?

	Begroot	Werkelijk
Stand 1/1/2020	15.527	15.527
Toevoegingen	8.085	8.085
Onttrekkingen	15.923	11.444
Stand 31/12/2020	7.689	12.168

- Waarom zulke hoge volumes via de reserve, kan er niet meer via de exploitatie
- Waarom is de toevoeging (zowel begroot als werkelijk) veel hoger als de onttrekking. Hoe is dat beeld meerjarig.
- Is er een bestedingsplan van de reserve bereikbaarheid en kunnen wij die ontvangen?
- Verklaring afwijkingen tussen begroting en werkelijk?

Reserve Meerjaren Investerings Bereikbaarheid

In verband met de uitvoering van het programma Bereikbaarheid is een bestemmingsreserve ingesteld voor de dekking van de meerjarige projecten zoals opgenomen in het MPR 2020. De afwijkingen ten opzichte van de begrote planning, zijn hierboven toegelicht, en ontstaan door vertraging of versnelling van projecten (kasritme). Dit leidt tot een verschuiving van de lasten en baten naar de toekomstige jaren.

Vraag: Deze reserve dekt de kapitaallasten van projecten of zijn het lasten van exploitatieprojecten?

Antwoord:

- Het verloop van de reserve wordt toegelicht in de paragraaf reserves van de jaarrekening en begroting. Het meerjarige verloop wordt daarnaast toegelicht in het MPB. Op basis van de bijgestelde programmering in een betreffende jaar en de verschuivingen in het kasritme wordt het meerjarige effect op de reserve weergegeven.

(tabel uit MPR 2020)

Jaren	Beginstand reserve	Jaarlijkse toevoeging*	Jaarlijkse onttrekkingen	Eindstand reserve
2020	15.527.000	25.223.000	33.061.000	7.689.000
2021	7.689.000	22.635.000	26.824.000	3.500.000
2022	3.500.000	22.947.000	22.641.000	3.806.000
2023	3.806.000	27.859.000	24.792.000	6.873.000
2024	6.873.000	28.321.000	17.904.000	17.291.000
2025	17.291.000	29.536.000	23.335.000	23.492.000
2026	23.492.000	29.598.000	48.111.000	4.978.000
2027	4.978.000	29.660.000	32.734.000	1.904.000
2028	1.904.000	29.722.000	29.345.000	2.280.000
2029	2.208.000	29.784.000	30.426.000	1.638.000
2030	1.638.000	29.846.000	29.717.000	1.767.000

* = exclusief budgetschuif,

De stand van de reserve bereikbaarheid

NB de onttrekking en toevoegingen die in de begroting zijn opgenomen (zie de linkertabel), zijn lager, omdat we alleen het verschil tussen het beschikbare budget en de netto-kosten per product verrekenen met de reserve Bereikbaarheid.

- Omdat het een meerjarig investeringsprogramma betreft lopen uitgaven in een jaar niet gelijk met de gemeentelijke bijdrage. Wanneer dit via de exploitatie zou lopen zou dit alleen maar leiden tot tekorten en overschotten die via het jaarresultaat lopen. De financiële systematiek werkt als volgt: Jaarlijks wordt een bedrag vanuit gemeentelijke middelen toegevoegd aan het meerjarenprogramma bereikbaarheid. Daarnaast wordt een deel van de investeringen gedekt vanuit gelden van derden (met name subsidies). Met dit beschikbare budget kunnen projecten meerjarig worden geprogrammeerd. Binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid is een reserve ingesteld waardoor de fasering van de uitgaven niet gelijk hoeven te lopen met de beschikbare budgetten in een bepaald jaar. De verschillen worden verrekend met de reserve en deze reserve mag niet onder nul uitkomen. De

		financiële voordelen uit afgesloten projecten worden ingezet voor knelpunten en nieuwe investeringen, tegenvallers worden opgevangen binnen het programma. c) De constatering dat de toevoeging hoger is dan de onttrekking is niet juist. We voegen 8,085 miljoen euro toe en onttrekken 11,444 miljoen euro. In sommige jaren is de toevoeging weer hoger dan de onttrekking. Dit is afhankelijk van de verwachte uitgaven in een jaar (MPB). d) Het bestedingsplan is het MPB. Deze krijgt de Raad jaarlijks tegelijkertijd met de behandeling van de Voorjaarsnota/ 1^e Berap e) Verklaring tussen begroting en werkelijk wordt toegelicht onder het programma bereikbaarheid (3^e W wat heeft het gekost?) en heeft te maken met: - Resultaat op afgesloten projecten - Minder/meer uitgaven dan begroot in een bepaald jaar. Kosten vallen dan in een ander jaar dan verwacht (kan alleen kasritme zijn maar ook bij vertraging of juist versnelling van de uitvoering tov de verwachting) - Bijdragen van derden die afwijken van de begroting (ontvangen in een ander jaar dan begroot of werk met werk). - Verklaringen specifiek voor 2020 wordt toegelicht bij de jaarrekening <u>Laatste vraag over afschrijvingskosten of de lasten van exploitatie van projecten:</u> Er zijn drie varianten mogelijk: 1. Op basis van de BBV regels en de nota Waarderen en Afschrijven activeert de gemeente Utrecht investeringen met Maatschappelijk nut als er meer dan 5 miljoen eigen geld in zit. De algemene regel is dat we daarbij een vaste activa vormen ter dekking van de kapitaallasten. De vorming van deze vaste activa reserve wordt gedekt vanuit de reserve Bereikbaarheid. De kapitaallasten worden na oplevering van het project verwerkt in de exploitatie en gedekt door een onttrekking uit de Materiële vaste activa reserve. 2. Voor enkele projecten is door de Raad een uitzondering gemaakt (o.a. Westelijke Stadboulevard en busbaan Dichterswijk-gemeentelijke bijdrage). Deze projecten activeren we zonder het vormen van een vaste activa reserve. Hiervoor geldt inderdaad dat we de kapitaallasten dekken vanuit de reserve. 3. Voor investeringen onder de 5 miljoen euro worden de lasten rechtstreeks ten laste van de exploitatie geboekt en dekken we deze kosten vanuit de reserve Bereikbaarheid. Voor alle drie de varianten geldt dat we niet alle netto- kosten verrekenen met de reserve, maar alleen het verschil tussen het beschikbare bedrag in de begroting en de totale geraamde netto lasten (inclusief storting in vaste activa reserve)
--	--	---

