



Bestuursrapportage 2011

Vastgesteld door het algemeen bestuur in zijn vergadering d.d. 12 oktober 2011

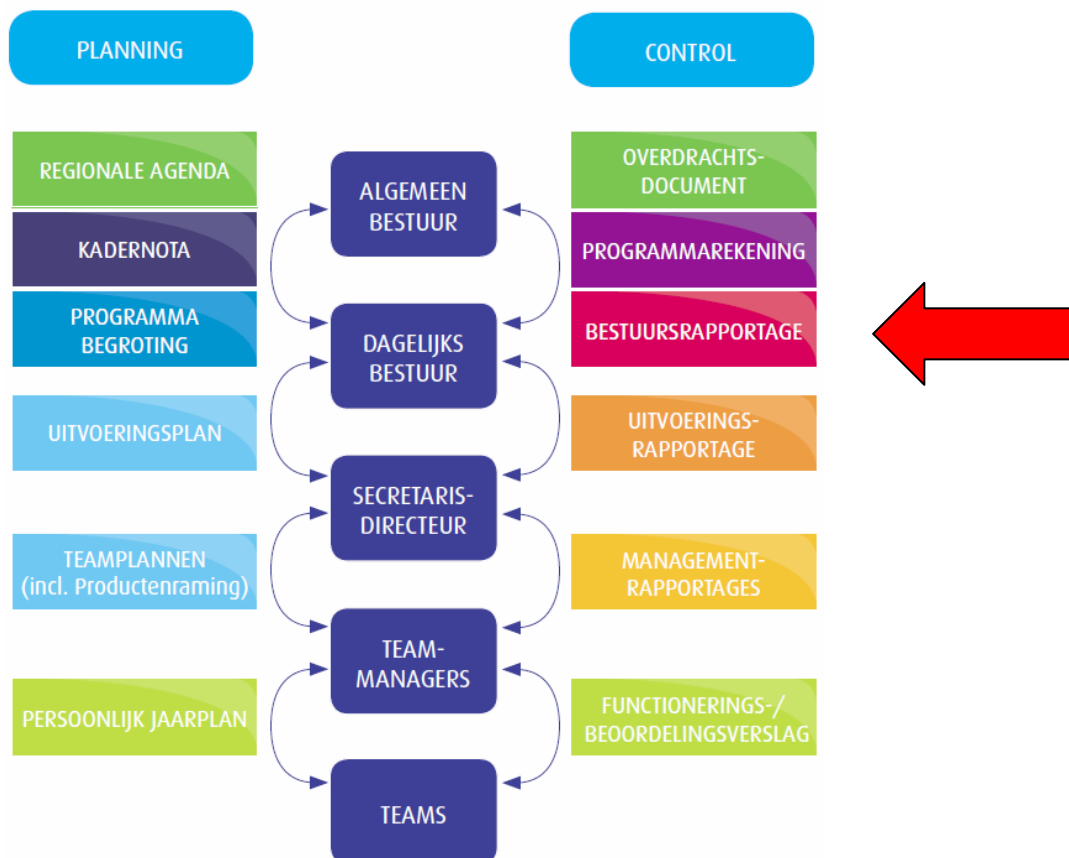
Inhoudsopgave

Inleiding	5
<i>De bestuursrapportage binnen de Planning & Control-cyclus</i>	5
<i>Doel van de bestuursrapportage</i>	6
<i>Opzet van de bestuursrapportage 2011</i>	6
Overzicht van baten en lasten	7
Programma's	9
1. Bestuur	11
2. Ruimtelijke Ordening	13
3. Economische Zaken	16
4. Groen, Recreatie & Milieu	19
5. Wonen	21
6. Wegen & Verkeer	23
7. OV Concessie	26
8. Netwerkontwikkeling Mobiliteit	32
9. OV Infrastructuur (assets)	35
Paragrafen	41
Paragraaf Financiering	42
Paragraaf Bedrijfsvoering	43
Bijlage	47
Bijlage A: Lijst van gebruikte afkortingen	48

Inleiding

De bestuursrapportage binnen de Planning & Control-cyclus

De bestuursrapportage maakt als P&C-document onderdeel uit van de P&C-cyclus van Bestuur Regio Utrecht. Deze cyclus bestaat uit een aantal documenten die het bestuur en het management helpen om de organisatie aan te sturen en 'in control' te zijn. Deze documenten dienen als hulpmiddel bij de dialoog die tussen de verschillende niveaus van de organisatie plaatsvindt. In onderstaande figuur is de P&C-cyclus van BRU weergegeven.



Zoals in de figuur te zien is, behoort de bestuursrapportage tot de 'control-documenten'. Dat wil zeggen dat de bestuursrapportage gaat over het nakomen van het vastgestelde beleid voor 2011, zowel inhoudelijk als financieel. Ook is te zien dat de bestuursrapportage een rol speelt bij de dialoog op bestuurlijk niveau, tussen algemeen bestuur en dagelijks bestuur. In de bestuursrapportage presenteert het dagelijks bestuur de huidige stand van zaken over het eerste halfjaar en de prognose voor 2011.

Doel van de bestuursrapportage

In de bestuursrapportage 2011 wordt inzicht gegeven in de realisatie van de plannen van Bestuur Regio Utrecht, zoals vastgesteld in de programmabegroting 2011.

De plannen in de programmabegroting 2011 worden in het programmaverslag 2011 geëvalueerd. De tussentijdse evaluatie en bijstelling van de plannen worden gepresenteerd in deze bestuursrapportage.

Opzet van de bestuursrapportage 2011

De plannen van BRU worden in deze bestuursrapportage per programma geëvalueerd en geprognosticeerd. BRU kent 9 programma's. Per programma worden de plannen geëvalueerd en eventueel bijgesteld. Dit gebeurt aan de hand van de volgende vragen:

- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

De voortgang van de activiteiten en plannen die in de Programmabegroting 2011 zijn opgenomen onder het kopje "Wat gaan we daarvoor doen".

Daarbij geldt als eerste indicatie de volgende categorisering:

- Gerealiseerd
- Ligt op schema
- Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd
- Voortgang: Kan niet zonder nadere maatregelen worden gerealiseerd
- Wordt niet gerealiseerd

Per activiteit is een toelichting opgenomen. Naast de plannen van BRU per programma kent deze bestuursrapportage, evenals de programmabegroting, ook haar paragrafen. Deze geven informatie over verschillende onderwerpen, welke niet direct programma gerelateerd zijn.

Besparingsmonitor

Het algemeen bestuur heeft op 15 juni 2011 de besparingsmaatregelen 2011-2014 vastgesteld. De besparingsmaatregelen zijn verwerkt in de eerste begrotingswijziging van de programmabegroting 2011, ook vastgesteld op 15 juni 2011. De gewijzigde begroting 2011 is het uitgangspunt voor deze bestuursrapportage 2011. Om de voortgang van realisatie van de besloten besparingsmaatregelen te kunnen volgen is naast de bestuursrapportage een aparte besparingsmonitor opgesteld. Hierin wordt per besparingsmaatregel de stand van zaken van realisatie weergegeven. Wanneer in de bestuursrapportage een verwachte financiële afwijking in 2011 te maken heeft met een vastgestelde besparingsmaatregel, wordt dit kort in het betreffende programma toegelicht met een verwijzing naar de besparingsmonitor voor een uitgebreidere toelichting.

Overzicht van baten en lasten

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de begrote baten en lasten voor de verschillende programma's. Hierin zijn de budgetten van de begroting 2011 (dit zijn de budgetten uit de eerste wijziging programmabegroting 2011, vastgesteld in het AB van 15 juni 2011), de verwachte financiële afwijkingen en de nieuwe prognose voor 2011 naast elkaar geplaatst.

Programma	Actuele Begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
Bedragen x € 1.000)			
Lasten:			
Bestuur	818	0	818
Ruimtelijk Ordening	20.712	-231	20.943
Economische zaken	294	0	294
Groen, recreatie & milieu	104	0	104
Wonen	815	0	815
Wegen & verkeer	68.261	1.700	66.561
OV concessie	56.501	-1.650	58.151
Netwerkontwikkeling Mobiliteit	965	0	965
OV infrastructuur (assets)	23.766	-450	24.216
Paragraaf Financiering	0	0	0
Totaal lasten	172.236	-631	172.867
Baten:			
Bestuur	818	0	818
Ruimtelijk Ordening	20.662	0	20.662
Economische zaken	294	0	294
Groen, recreatie & milieu	104	0	104
Wonen	400	0	400
Wegen & verkeer	68.261	0	68.261
OV concessie	56.501	0	56.501
Netwerkontwikkeling Mobiliteit	965	0	965
OV infrastructuur (assets)	23.766	0	23.766
Paragraaf Financiering	1.317	0	1.317
Totaal baten	173.088	0	173.088
Resultaat voor bestemming	852	-631	221
Toevoeging reserves	852		852
Onttrekking reserves		231	231
Resultaat na bestemming	0	-400	-400

+ = voordelig

- = nadelig

Samenvattend beeld:

De bestuursrapportage 2011 geeft een nadelig saldo van € 0,4 mln. De oorzaken hebben vooral betrekking op incidentele effecten als gevolg van de invulling van besparingsmaatregelen, binnen de programma's Wegen en Verkeer en OV concessie.

Gelet op het incidentele karakter worden de financiële afwijkingen naar verwachting opgelost binnen de programma's van 2011.

De financiële afwijkingen en oplossingen worden in deze bestuursrapportage per programma toegelicht.

Programma's

1. Bestuur

Wat willen we bereiken?

BRU is samengesteld uit 9 gemeenten. De gemeenten zijn niet gelijk in grootte, ook niet gelijk in ambities, sfeer, et cetera. Wat hen bindt is de ligging en het besef dat gemeentelijke vraagstukken zich vrijwel nooit beperken binnen de gemeentegrenzen. Sterker nog, de deelnemende gemeenten delen de overtuiging dat samen meer bereikt kan worden dan ieder voor zich.

Dagelijks bestuur en algemeen bestuur zijn bereid regionaal te denken en te besluiten. Het is de kunst die besluitvorming te delen met de achterbannen.

Doel van het programma Bestuur is om de regionale samenwerking op bestuurlijk niveau te faciliteren en ondersteunen. Dit gebeurt door te investeren in informatieoverdracht. Alle vormen zijn daarbij aan de orde: schriftelijk, via themabijeenkomsten of door informatie verstrekking aan raden of commissies.

Wat gaan we daarvoor doen?

De Regionale Agenda 2010-2014 wordt begin 2011 vastgesteld door het algemeen bestuur en is leidraad voor de besluiten die moeten worden genomen.

Voortgang: gerealiseerd

Toelichting: Op 15 juni 2011 is de definitieve agenda vastgesteld door het algemeen bestuur.

Ook in 2011 zullen weer themabijeenkomsten worden gehouden.

Voortgang: Gerealiseerd

Toelichting:

In de eerste maanden van 2011 zijn themabijeenkomsten voor de AB-leden, colleges en raadsleden georganiseerd over de concept Regionale Agenda, de OV-visie, het Integraal Programma van Eisen van het Tramsysteem en het Regiodocument voor de Provinciale Structuurvisie. In het najaar volgt nog de regiodag en mogelijk een bijeenkomst over de bestuurlijke ontwikkelingen in de Noordvleugel.

De website wordt geactualiseerd. Leden van het algemeen bestuur zullen via 'extranet' toegang krijgen tot voor hen relevante informatie.

Voortgang: Gerealiseerd (website). Hoeft niet te worden gerealiseerd (extranet)

Toelichting: Het content management systeem van de website is vernieuwd, waardoor sneller en gemakkelijker wijzigingen kunnen worden doorgevoerd en er meer faciliteiten beschikbaar zijn. De inhoud van de website wordt – binnen de beschikbare personele capaciteit - regelmatig geactualiseerd, mede op basis van verzoeken uit de teams.

Relevante informatie voor leden van het algemeen bestuur (zoals agenda's en vergaderstukken voor de openbare vergaderingen) wordt steeds op het openbare deel van de website gepubliceerd. Publicatie van deze informatie op een extranet (een deel van de website dat slechts toegankelijk is voor geautoriseerde bezoekers) levert hieraan geen meerwaarde. Wat betreft het bredere gebruik van extranet zijn op korte termijn geen verdere plannen in ontwikkeling.

Het algemeen bestuur vergadert afwisselend in de gemeentehuizen in de regio die daarvoor geschikt zijn.

Voortgang: Gerealiseerd

Toelichting: De eerste vergadering van het algemeen bestuur in 2011 heeft plaatsgevonden in het gemeentehuis van Nieuwegein en de tweede in IJsselstein. De overige vergaderingen in 2011 zullen plaatsvinden in Houten en Utrecht.

Wat mag het kosten?

Programma Bestuur	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	818	0	818
Baten	818	0	818
Saldo voor bestemming	0	0	0
Mutaties reserves			
Toevoeging			0
Onttrekking			0
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:
Geen bijzonderheden

2. Ruimtelijke Ordening

Wat willen we bereiken?

Duurzaamheid staat bij het RO-beleid hoog in het vaandel. De stadsregio Utrecht heeft een bijzonder aangenaam woon- en werkklimaat, en alle BRU-gemeenten zijn het erover eens dat dit klimaat behouden moet blijven. Tegelijkertijd voorspelt het Centraal Planbureau dat het inwoneraantal van de stadsregio zal stijgen van 600.000 in 2010 naar 800.000 in 2040. Doel van het programma Ruimtelijke Ordening is daarom logischerwijs het in goede banen leiden van deze groei, dat wil zeggen mét behoud van het huidige woon- en werkklimaat. Daarvoor is nodig dat nieuwe woningen vooral binnenstedelijk worden gebouwd en voor nieuwe bedrijvigheid plaats wordt gevonden (herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, zie programma Economische Zaken). Ook is nodig dat het verkeersbeleid gericht is op het aantrekkelijker maken van het gebruik van fiets en OV, vooral in het stedelijke gebied (zie daarvoor het programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit). Het programma Ruimtelijke Ordening is vooral gericht op het formuleren van integrale maar concrete plannen. Ook zal het verwerven van de noodzakelijke middelen voor binnenstedelijke ontwikkeling een belangrijk aandachtspunt zijn.

Wat gaan we daarvoor doen?

De uitvoeringsafspraken RSP (Regionaal Structuurplan, vastgesteld in 2005) worden in 2010 geactualiseerd, in 2011 zal de prioriteit liggen bij het uitvoeren van deze afspraken. BRU heeft haar middelen en mogelijkheden om de (sociale) woningbouw te stimuleren ondergebracht in het actieprogramma woningbouw 2010-2015.

Voortgang: Ligt op schema Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: De actualisatie van de uitvoeringsafspraken is in 2010 uitgesteld om dat het proces teveel zou interfereren met het opstellen van de Regionale Agenda. Dit Regiodocument (de gezamenlijke inbreng van de 9 BRU gemeenten in de provinciale ruimtelijke structuurvisie) is op 15 juni in het AB vastgesteld. Hiermee is er ook een basis voor de actualisatie van de uitvoeringsafspraken RSP. De voorbereidingen starten dit jaar.

Voor de periode 2015-2030 is de NV ontwikkelingsvisie vastgesteld (algemeen bestuur, 24 juni 2009). Concreet ligt er een forse binnenstedelijke woningbouwopgave, namelijk om in die periode 26.500 woningen te bouwen in bebouwd gebied – en ook nog eens 10.500 buiten bebouwd gebied in de regio Utrecht. In 2011 zal veel aandacht worden besteed aan de doorvertaling van deze regionale opgave voor wonen én werken naar gemeentelijk niveau. Concrete besluiten hierover zullen naar verwachting pas in 2013 en 2014 worden genomen.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: In het afsprakenkader van mei 2010 is in het kader van het samenwerkingsverband NV Utrecht de volgende afspraak opgenomen:

“De ruimtelijke mogelijkheden voor verstedelijking (wonen en werken) zijn in NV-Utrecht verband de afgelopen periode ambtelijk geïnventariseerd. Deze zijn inmiddels neergelegd in

een Basisdocument 2015-2030. Dit document zal nader worden uitgewerkt. Daarbij zal een onderscheid worden gemaakt in het detailniveau. De periode 2015-2020 wordt gedetailleerder uitgewerkt dan de periode 2020-2030. Ook zal rekening worden gehouden met de vraag welke verstedelijkingsopgave uit de periode 2010-2015 mogelijk doorgeschoven wordt naar de periode 2015-2030. Tevens zal aangegeven worden welke belemmerende factoren een rol spelen om de locaties ook daadwerkelijk tot ontwikkeling te brengen. Op basis van deze gegevens zal een inschatting van de fasering en ruimtelijke spreiding van de verstedelijkingsopgave worden gemaakt. Deze zal jaarlijks geactualiseerd worden. Het Bestuur Regio Utrecht, de regio Amersfoort en het Gewest Gooi- en Vechtstreek hebben hierbij het voortouw. Najaar 2010 zal een nader uitgewerkt Basisdocument voorgelegd worden aan het bestuurlijk overleg van de NV-Utrecht”

In de zomer 2010 hebben Bestuur Regio Utrecht, de regio Amersfoort en het Gewest Gooi- en Vechtstreek gewerkt aan de invulling van bovenstaande afspraak. Er is een inventarisatieronde gedaan langs de gemeenten. In die ronde zijn woningbouwlocaties met woningaantallen en knelpunten geïnventariseerd. De bevindingen zijn besproken tijdens het BOT overleg (bestuurlijk) van 11 oktober 2010.

Tijdens het BOT overleg van 11 oktober is naar voren gekomen dat de inventarisatieronde van woningbouwlocaties en bijbehorende knelpunten een goede eerste aanzet is. Wat daarbij opgemerkt is, is dat een verdiepingsslag op haalbaarheid en realisme van het woningbouwprogramma noodzakelijk is.

In het FLITS overleg (ambtelijk) van 28 oktober is dit vertaald in een opdracht aan het programmabureau NV Utrecht. In dit overleg werd aan het programmabureau gevraagd om de factoren waarmee de haalbaarheid (realiteit) van het bouwprogramma kan worden getoetst, te definiëren. De resultaten van de analyse naar een realistisch bouwprogramma voor de NV Utrecht zullen in het FLITS overleg van 12 mei 2011 worden gepresenteerd.

In de kredietcrisis van 2009 is duidelijk geworden dat er geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar zijn voor de extra kosten van binnenstedelijk bouwen. Samen met regiopartners, rijksoverheid en wellicht ook private partijen zal actief naar een oplossing van dit probleem worden gezocht.

Voortgang: Kan zonder aanvullende maatregelen niet worden gerealiseerd

Toelichting: In de RO sector wordt nu door alle markt en overheidspartijen erkend dat er geen nieuw “verdienmodel” is ontstaan. De financiering van het binnenstedelijk bouwen is daarmee nog niet geregeld, en een oplossing is op korte termijn ook niet in zicht. De samenwerkende overheidspartijen in Utrecht richten zich op de vraag : wat kan er wel ? en werken in NV utrecht verband samen aan een realistische programmering. De zoektocht richt zich zowel op concrete mogelijkheden als op de vraag hoe de overheid haar rol hier in moet vullen.

Tenslotte zal in BRU-verband verder worden gewerkt aan grote aansprekende RO-projecten met een uitstraling ver buiten de regio, zoals A12 Centraal. In 2010 zal een gebiedsontwikkelingsplan worden gemaakt, waaruit de concrete activiteiten in 2011 en verder worden afgeleid.

Voortgang: ligt op schema

Toelichting: De tweede fase van dit project was gericht op het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek en het verdiepen en verbreden van het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal dat eind 2009 was voltooid. In april 2011 zijn de uitkomsten van deze fase in het document Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal gepubliceerd en aanvaard door de regionale besturen. Op basis van deze uitkomsten en van een nog op te stellen afsprakenkader zal een samenwerkingsverband van regionale partijen de komende jaren in het kader van actief rentmeesterschap werken aan de voorbereiding van de ontwikkeling van de A12-zone die voornamelijk in de jaren 2025-2040 moet plaatsvinden.

Wat mag het kosten?

Programma Ruimtelijke ordening	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	20.712	-231	20.943
Baten	20.662	0	20.662
Saldo voor bestemming	-50	-231	-281
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking	50	231	281
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:

De hogere verwachte uitgaven van € 231.000 heeft betrekking op de afrekening van beschikkingen BLS met gemeenten.

De hogere uitgaven worden gedekt door een onttrekking uit de balanspost BLS 2005-2010. Deze balans is toereikend.

3. Economische Zaken

Wat willen we bereiken?

Het doel van het programma Economische Zaken bestaat uit vier punten:

1. Een evenwichtige en duurzame economische ontwikkeling, gebaseerd op een diverse economische structuur (dienstensector, kenniseconomie, logistiek, handel, bouw).
2. Een arbeidsaanbod dat tegemoet komt aan de regionale behoefte.
3. Een stimulerende bedrijfsomgeving, met kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod van uiteenlopende werklocaties, met extra aandacht voor de bereikbaarheid (relatie met het programma Wegen & Verkeer).
4. Een herkenbaar, dynamisch profiel en imago binnen de Randstad, Nederland en internationaal, via het profileren van enkele speerpunten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het versterken en stimuleren van de kenniseconomie door deelname aan de Taskforce Innovatie (TFI). TFI richt zich op versterking van het innovatieklimaat voor bedrijven, overheden en kennisinstellingen in de regio. Op deze manier draagt TFI bij aan het economisch succes van de regio. TFI brengt partijen met elkaar in contact en laat ze inhoudelijke kennis en expertise delen.

Voortgang: ligt op schema

Toelichting: De ondersteuning aan en de activiteiten van de TFI worden op doorlopende wijze uitgevoerd. Er is regelmatig contact en afstemming; de activiteiten verlopen naar wens.

Het onderzoeken en zo mogelijk verzorgen van cofinanciering voor stimuleringsprogramma's, zoals Pieken in de Delta.

Voortgang: wordt niet gerealiseerd

Toelichting: Het programma Pieken in de Delta is vanuit het ministerie EL&I afgebouwd. Er is geen vervolg aan het programma gegeven. In het kader van de lobbyactiviteiten van BRU wordt wel gekeken naar mogelijkheden die andere vervangende subsidieregelingen bieden.

Een onderzoek starten, mede op verzoek van de deelnemende gemeenten, naar de behoefte aan kantoren en de trends in de kantorenmarkt. Het onderzoek naar behoefte aan kantoren wordt naar verwachting begin 2011 afgerond. Het volgen van de trends op de kantorenmarkt blijft ook in 2011 een belangrijk aandachtspunt.

Voortgang: gerealiseerd

Toelichting: Dit onderzoek is uitgevoerd en in het DB van 24 januari 2011 vastgesteld.

Afstemming / planningsafspraken tussen de 9 gemeenten over kantorenlocaties. Doel hiervan is om geen overaanbod te krijgen van kantoren.

Voortgang: ligt op schema

Toelichting: De uitwerking van de aanbevelingen uit het kantorenmarktonderzoek vindt plaats en vormt de basis voor regionale afspraken ten aanzien van kantoren(programma). Naast het voorkomen van overaanbod krijgt ook een evenwichtige kwalitatieve spreiding van kantoren regionale aandacht. Volgens planning zal dit begin 2012 aan het AB worden voorgelegd.

Het uitwerken van een regionaal plan herstructurering bedrijventerreinen. De provincie Utrecht rondt in 2010 haar provinciaal herstructureringsplan af. Op basis daarvan vindt in 2010 en 2011 een uitwerking per geselecteerd bedrijventerrein in het BRU-gebied plaats.

Voortgang: ligt op schema

Toelichting: Op basis van de inventarisatie van de herstructureringsopgave binnen het BRU gebied en een marktanalyse van de bedrijventerreinen wordt een Regionaal Convenant Bedrijventerreinen opgesteld. Hierin maken gemeenten afspraken over de planning, fasering en segmentering van de (nieuwe) bedrijventerreinen in de regio.

Er bij gemeenten op aandringen dat bedrijventerreinen die in het RSP staan beschikbaar komen, door het maken van bestemmingsplannen.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: In het voornoemde Regionaal Convenant Bedrijventerreinen worden regionale afspraken gemaakt die ingaan op planning en realisatie van bedrijventerreinen in de regio.

Het maken van een kwaliteitsatlas werklocaties. Hierin staan vanuit het oogpunt van gebruikers gezien beoordelingen van de beschikbare bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: Bij nader inzien is deze activiteit geïntegreerd in de bredere aanpak van programmering van bedrijventerreinen. Zie bij het voorvoorgaande punt "Het uitwerken van een regionaal plan herstructurering bedrijventerreinen".

Evaluatie van de MKB huisvestingsdesk in 2010. Op basis daarvan bepalen of de deelname in 2011 wordt voortgezet.

Voortgang: gerealiseerd

Toelichting: Uit een evaluatiegesprek met de MKB Huisvestingsdesk is geconcludeerd dat er door BRU geen bijdrage meer geleverd wordt aan de MKB Huisvestingsdesk. Het contact is

niet verbroken, de afspraak is gemaakt elkaar bij voorkomende gevallen van dienst te blijven. Er is echter geen financiële relatie meer.

Deelname aan de regionale winkelraad en het zo mogelijk subsidiëren van een koopstromenonderzoek in de regio. Indien gemeenten behoefte hebben aan een beleid voor grootschalige detailhandel wordt dit, in overleg met de gemeenten, geformuleerd.

Voortgang: gerealiseerd

Toelichting: BRU neemt deel aan de Regionale Winkelraad Utrecht. In overleg met de gemeenten is besloten geen regionale bijdrage aan het koopstromenonderzoek te doen. Ook op het gebied van detailhandel geven gemeenten aan hierin van BRU geen rol te verwachten.

Deelname aan de programmaraad en subsidiëren van de 'BV Utrecht': een programma van RTV Utrecht over bedrijven in de provincie Utrecht.

Voortgang: ligt op schema

Toelichting: Bijdragen aan de profilering van de Utrechtse regio en het stimuleren van de regionale economie en het innovatieve vermogen van de ondernemers in de regio.

Wat mag het kosten?

Programma Economische zaken	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	294	0	294
Baten	294	0	294
Saldo voor bestemming	0	0	0
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:
Geen bijzonderheden

4. Groen, Recreatie & Milieu

Wat willen we bereiken?

De regio Utrecht koestert zijn hoogwaardig woon- en leefmilieu en wil om die reden de natuur- en groengebieden behouden en versterken. In de regio Utrecht bevinden zich kostbare landschappen, zoals het nationale park de Utrechtse Heuvelrug, het Groene Hart en de Hollandse Waterlinie (aangemeld voor de Unesco werelderfgoedlijst). De doelstelling van het programma Groen recreatie & milieu is, naast het behouden, beschermen en versterken, het toegankelijk maken van de landschappen gezien de groei van de woon- en werkgebieden in deze regio.

Wat gaan we daarvoor doen?

Uitvoering van het nieuwe groenprogramma 2010-2015, waarover naar alle waarschijnlijkheid in 2010 wordt besloten. Een voorwaarde is dat er financiële middelen beschikbaar komen voor dit uitvoeringsprogramma. Dit is afhankelijk van de bestuurlijke besluitvorming over dit onderwerp. In de begroting zijn vooralsnog geen middelen gereserveerd voor een groenprogramma.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: Het algemeen bestuur heeft op 23 juni 2010 besloten om een deel van de resultaatbestemming begroting 2009, surplus vermogensbeheer ad € 650.780 beschikbaar te stellen voor groen- en recreatieprojecten in de regio. Op 24 januari 2011 is een concreet verdelingsvoorstel (geaccordeerd door het portefeuillehoudersoverleg Groen en Recreatie) aan het DB voorgelegd. Om de subsidies daadwerkelijk te kunnen beschikken is een nieuwe verordening nodig. Deze wordt geagendeerd voor DB en AB van resp. 29 augustus en 12 oktober 2011.

Provincie Utrecht, gemeente Utrecht en BRU zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de realisatie van landinrichtingsprojecten, Recreatie om de Stad (RodS). Tot 2013 zijn er voldoende middelen beschikbaar voor de uitvoering van deze landinrichtingsprojecten, onder andere Utrecht-West, Noorderpark en Groenraven-Oost.

Voortgang: Kan niet zonder nadere maatregelen worden gerealiseerd

Toelichting: Het bestuurlijk overleg Groen (provincie, gemeente Utrecht en BRU) zal in 2011 de herijking van de RodS-opgave in de regio aanpakken. Oorzaak hiervan is gelegen in het regeerakkoord waarbij wordt aangegeven dat het rijk haar bijdrage aan de RodS per 1 januari 2011 heeft stopgezet. De bijeenkomst van het bestuurlijk overleg Groen is uitgesteld tot september.

Wat mag het kosten?

Programma Groen, Recreatie & Milieu	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	104	0	104
Baten	104	0	104
Saldo voor bestemming	0	0	0
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:

Geen bijzonderheden

5. Wonen

Wat willen we bereiken?

De stadsregio Utrecht kenmerkt zich door een nauw samenhangende regionale woningmarkt. Woningzoekenden zijn net zozeer gericht op geschikte woningen binnen hun eigen gemeente als in een buurgemeente. Doelstelling van het programma Wonen is om het woningaanbod zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij die vraag. Daartoe wil BRU het regionale woningtekort zoveel mogelijk beperken en een meer evenwichtige spreiding van sociale huurwoningen over de regio realiseren. Deze sociale woningen moeten op een rechtvaardige manier worden verdeeld door middel van een goed functionerend systeem van regionale woonruimteverdeling. Daarnaast wil BRU het geschikte aanbod voor kwetsbare doelgroepen vergroten (ouderen, huishoudens met beperkingen, statushouders en jongeren) en hun slaagkans op de woningmarkt verbeteren.

Wat gaan we daarvoor doen?

Uitwerken en uitvoeren van de regionale woonvisie.

Voortgang: Ligt op schema Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: Nu de regionale agenda is vastgesteld in het AB en de woonvisie van BZK is verschenen zal in de tweede helft van dit jaar de actualisatie van het uitvoeringsprogramma van de regionale woonvisie ter hand worden genomen.

Uitvoeren van de regionale prestatieafspraken die in 2010 worden geactualiseerd.

Voortgang: Ligt op schema Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: De verdere uitwerking van de actualisatie regionale prestatieafspraken is afhankelijk gesteld van de regionale agenda. Nu deze is vastgesteld, zal het proces voor de actualisatie van de prestatieafspraken worden gestart.

Implementeren van de nieuwe Huisvestingswet waarover de Tweede Kamer naar verwachting in 2010 een besluit neemt.

Voortgang: wordt nog niet gerealiseerd

Toelichting: Er is nog geen beslissing genomen in de tweede kamer over de huisvestingswet. Minister Donner koerst af op een nieuwe huisvestingswet per 1 januari 2012. Gelet op een overgangstermijn moet BRU per 1 juli 2012 beschikken over een nieuwe regionale huisvestingsverordening (de huidige huisvestingsverordening vervalt op 1 juli 2012 van rechtswege). Discussie en besluitvorming over een nieuwe huisvestingsverordening zal naar verwachting in het tweede halfjaar 2011 van start gaan.

Bewaken van de afspraken over de woonruimteverdeling en zo nodig aanpassen van de verordening.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: De huisvestingsverordening is in 2011 tweemaal gewijzigd. De eerste wijziging per 1 januari 2011 heeft betrekking op de zogeheten 90% norm. Deze wijziging is noodzakelijk vanwege gewijzigd rijksbeleid. De toegang tot de sociale huursector wordt hiermee beperkt voor huishoudens met het inkomen vanaf € 33.614. In het Algemeen Bestuur is afgesproken deze beleidswijziging nauwgezet te volgen. De tweede wijziging per 1 juli is zeer beperkt en heeft betrekking op de Artikelsgewijze toelichting, onderwerp handhaving omzettingsvergunning. De verordening is op verzoek van de gemeente Utrecht gewijzigd. In het tweede halfjaar worden de voorbereidingen gestart voor een wijziging van de verordening per 1 januari 2012. Naar verwachting zijn de wijzigingen technisch/juridisch van aard. Daarnaast worden de voorlopige resultaten gepresenteerd in het Algemeen Bestuur van 14 december met betrekking tot de middeninkomens, oftewel de gevolgen van de wijziging per 1 januari 2011. Afhankelijk van deze resultaten is het denkbaar dat de verordening per 1 januari 2012 wordt gewijzigd.

Vormgeven van het doelgroepenbeleid door uitvoering van reeds in gang gezette projecten en formuleren van nieuwe projecten.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Het project 'wonen met zorg en welzijn' wordt in het laatste kwartaal van 2011 afgerond.

Toezicht houden op de taakstelling die gemeenten is opgelegd in verband met de huisvesting van verblijfsgerechtigden.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Eind februari 2011 heeft het BRU het verslag over de tweede periode 2010 aan de minister verstuurd. Begin juni is een beoordeling van de minister ontvangen met de duidelijke boodschap gemeenten met een achterstand hier op aan te spreken. Het verslag van het BRU over het eerste half jaar is op 29 augustus 2011 in het dagelijks bestuur besproken.

Wat mag het kosten?

Programma Wonen	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	815	0	815
Baten	400		400
Saldo voor bestemming	-415	0	-415
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking	415		415
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:
Geen bijzonderheden

6. Wegen & Verkeer

Wat willen we bereiken?

Doel van het programma Wegen & Verkeer is:

1. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio.
2. Het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer.
3. Het verhogen van de verkeersveiligheid.

Om deze doelen te bereiken ontvangt BRU jaarlijks middelen uit de Brede Doeluitkering (BDU) van het rijk. De inzet van BRU is erop gericht om de BDU-middelen snel, efficiënt en effectief in te zetten. BRU richt zich meer dan voorheen op de regie op uitvoering van projecten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Op verkeersgebied hebben de overheden in Utrecht in 2006 de handen ineen geslagen. Onder de naam pakketstudie is een samenhangend programma van verkeersmaatregelen 2010-2020 vastgesteld (2009). Hierin staat de bereikbaarheid per auto, fiets en OV van de grote werkgelegenheidslocaties in de stadsregio voorop. Projecten uit de pakketstudie, bedoeld om de bereikbaarheid van de regio in 2020 te waarborgen, zijn: de no-regrets, het basispakket en het aanvullend pakket. In 2011 zal BRU verder gaan met de uitvoering van dit pakket. Het zal ondermeer gaan om de projecten Nieuwe route en frequentieverhoging Tangentlijn 10 en Hoogwaardig OV Westtangent Utrecht.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Binnen het project VERDER blijkt dat projecten op dit moment zeer voortvarend worden opgestart. Dit is af te leiden uit de ingediende Plannen van Aanpak en Uitvoeringsplannen. Voor de projecten waaraan BRU feitelijk bijdraagt hebben de projecten die zijn opgestart een omvang die ongeveer gelijk is als de totale BRU-bijdrage. Er is dus weldegelijk sprake van versnelling. De feitelijke subsidieverlening vindt pas later in het proces plaats. Op dit moment worden de afspraken over de daarbij toe te passen werkwijze nader geconcretiseerd binnen VERDER en BRU.

Mede in het licht van de besparingsmaatregelen 2011-2014, zal BRU de regionale partners (Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en de gemeenten Utrecht, Hilversum en Amersfoort) een voorstel doen tot herprioritering van het uitvoeringsprogramma VERDER.

Projecten die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Naast de projecten uit de pakketstudie vindt de verdere afronding plaats van het project Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Met de vaststelling van het besparingsvoorstel in het AB van 15 juni wordt er in 2011 extra geïnvesteerd aan doorstromingbevorderende maatregelen voor OV, die op (middel)lange termijn worden terugverdiend.

Gebiedsgewijze aanpak van projecten met een groot regionaal belang, bijvoorbeeld station Driebergen-Zeist. De planvoorbereiding wordt in 2011 afgerond, maar de daadwerkelijke uitvoering is naar verwachting pas in 2019.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: In oktober 2011 wordt het Baseline 3 ontwerp naar verwachting vastgesteld in de Stuurgroep. Het proces heeft langer geduurd wegens verschil van inzicht van verschillende partijen ten aanzien van het ontwerp van het nieuw te realiseren busstation. Op grond van de huidige planning zal de onderdoorgang voor het wegverkeer met 2x1 rijstrook in 2016 zijn gerealiseerd. In 2019 zal de viersporigheid gereed zijn, waarna in 2020 het project als geheel kan worden afgerond. Op basis van huidige inzichten en ramingen komen de kosten van het gehele project uit op ongeveer € 176 miljoen, waarbij rekening gehouden moet worden met een onzekerheidsmarge van ongeveer € 14 miljoen.

In 2008 zijn er uitvoeringsafspraken gemaakt met alle gemeenten, gebaseerd op het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Het gaat hierbij vooral om fietsprojecten en OV-projecten. BRU subsidieert, de gemeenten voeren deze projecten uit. 2011 is het laatste jaar waarin gemeenten aanspraak kunnen maken op opname van projecten uit de uitvoeringsafspraken in het uitvoeringsprogramma. In 2012 zullen de uitvoeringsafspraken geëvalueerd worden.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: Ook voor het uitvoeringsprogramma Wegen & Verkeer zijn voorstellen gedaan om te komen tot besparingen. Deze voorstellen zijn in een consultatieronde voorgelegd aan de gemeenten. In de vergadering van het Algemeen Bestuur op 15 juni is hierover een besluit genomen.

Verkeersveiligheidsprojecten: lokale fysieke projecten en projecten voor gedragsbeïnvloeding. Voor dit laatste onderdeel neemt BRU deel aan het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Gemeenten kunnen projecten bij BRU aanmelden waarvoor ze in 2011 subsidie willen ontvangen.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: Ook voor het onderdeel gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid is door het Algemeen Bestuur op 15 juni 2011 een besparingsbesluit genomen.

Afronding Bereikbaarheids-offensief Randstad (BOR). Van het Rijk is een jaar uitstel gekregen, waardoor dit projectenprogramma in 2011 kan worden afgerond.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Voor een aantal specifieke projecten is éénmalig één of enkele jaren extra uitstel verleend.

De Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma OV" is een actieprogramma op basis van een convenant met het rijk. Het is gericht op de verbetering van de doorstroming van het OV. Belangrijk onderdeel van dit actieprogramma is het project Doorstroming as Utrecht centrum – Zuilen – Maarssen, dat in 2011 gestart zal worden.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Het projectenprogramma wordt gefaseerd uitgevoerd, in samenhang met het uitvoeringsprogramma van VERDER.

Wat mag het kosten?

Programma Wegen en Verkeer	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	68.261	1.700	66.561
Baten	68.261	0	68.261
Saldo voor bestemming	0	1.700	1.700
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	1.700	1.700

Toelichting:

De verwachte lagere lasten van € 1,7 mln in 2011 heeft betrekking op een tweetal besparingsmaatregelen:

Maatregel A1: versoering Voorzieningenniveau inclusief bijbehorende infrastructurele aanpassingen. De invulling van de besparingsmaatregel schuift één jaar op van 2011 naar 2012. De éénmalige kosten voor infrastructurele aanpassingen schuiven daardoor ook door naar 2012. Het incidenteel financieel effect voor 2011 is € 0,8 mln.

Maatregel A2: extra snelheidverhogende maatregelen ten behoeve van het OV. In de periode 2011-2013 waren extra uitgaven geraamd aan infrastructurele maatregelen ten behoeve van het OV van € 1,0 mln per jaar. Het verloop van deze uitgaven wordt in deze periode anders. In 2011 wordt naar verwachting 0,1 mln uitgegeven. Voor de begroting 2011 geeft dit een incidenteel effect van € 0,9 mln.

Voor meer informatie over de voortgang van besparingsmaatregelen verwijzen wij u naar de besparingsmonitor.

Omdat de verwachte lagere lasten te maken heeft met het uitstellen van investering zal het bedrag van € 1,7 mln aan het BDU saldo toegevoegd worden om in 2012 onttrokken te worden.

7. OV Concessie

Wat willen we bereiken?

Het programma OV Concessie is breder dan alleen de uitvoering van het openbaar vervoer binnen BRU-gebied (concessiebeheer). BRU wil met het programma OV concessie bereiken dat de uitvoering van het openbaar vervoer in de regio door de vervoerders overeenkomstig de door BRU geformuleerde kwaliteitsnormen geschiedt en plaatsvindt binnen de hiervoor gestelde financiële kaders. Dit moet resulteren in:

- (Het handhaven van de) reizigerswaardering op de belangrijkste kernkwaliteiten (snel, betrouwbaar, gemakkelijk en comfortabel). OV reizigers binnen BRU-gebied waarderen het openbaar vervoer in 2008 met het rapportcijfer 7,2. Het streven is dat OV reizigers in 2020 het OV met een 7,5 waarderen.
- Een hoger gevoel van sociale veiligheid door reizigers die gebruik maken van het OV. Reizigers beoordelen de subjectieve veiligheid in iedere concessie tenminste met een 7,5 op een schaal van tien.
- Groeiend aantal reizigers / OV-gebruik. De OV-groeiambitie gaat van een jaarlijks gemiddelde van 2,5% naar 5% in 2020.

Daarnaast willen we, ook in 2011, de doorstroming van het openbaar vervoer blijven bewaken en bevorderen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Beheren van de lopende concessie (stadsvervoer, regiovervoer, spitslijnen en Regiotaxi Utrecht), met alle taken en verantwoordelijkheden die hieruit voortvloeien. Dit betreft ook de uitvoering van het vervoerplan die de vervoerders jaarlijks opstellen.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting:

Stadsvervoer Utrecht en Regiovervoer Utrecht (waaronder Spitslijnen en tram)

Tot nu toe hebben in de periode januari tot en met augustus 2011 vijf concessieoverleggen GVVU/Connexxion plaatsgevonden. Doel van deze concessieoverleggen is te monitoren of de concessieafspraken zoals geformuleerd in het bestek stadsvervoer Utrecht en regiovervoer Utrecht (waaronder Spitslijnen en tram) worden nageleefd. Structurele onderwerpen tijdens deze overleggen zijn de OV-chipkaart, de OV-Terminal en de veiligheid tram.

Naast deze concessieoverleggen heeft in 2011 tot nu toe één functioneringsgesprek met Connexxion plaatsgevonden. Het finale beoordelingsgesprek over 2010 heeft eveneens plaatsgevonden, conform het bestek van de concessies Spitslijnen en Regiovervoer Utrecht en in aanwezigheid van de portefeuillehouder openbaar vervoer. De volgende punten zijn besproken en beoordeeld: vervoerplan, OV-chipkaart, klanttevredenheid (KPVV klantenbarometer), maandelijkse managementrapportages, klachtenafhandeling, tramuitvoering, communicatie/betrokkenheid, MER bussen. Aan de hand van bovenstaande punten is, conform bestek, een gedeeltelijke bonus aan de vervoerders over 2010 uitgekeerd.

Regiotaxi Utrecht

Het aantal declarabele zones van Regiotaxi Utrecht is in het eerste halfjaar van 2011 (ten opzichte van het eerste halfjaar van 2010) gegroeid met 13,9%. Dit betekent een forse overschrijding op het budget voor 2011.

Middels monitoring van de maandelijkse managementrapportages (inclusief incidentenregistratie), die de vervoerders aanleveren, informatie inwinnen over de ontwikkelingen in het OV. Het monitoren houdt ook in dat wordt gekeken of de vervoerders de prestaties halen zoals die in het bestek van de concessies staan omschreven. De monitoring van de doelstellingen van het programma OV Concessie gebeurt op verschillende manieren:

- 1) De hoge reizigerswaardering wordt gemeten middels de OV klantenbarometer van KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer). Het streven is dat OV-reizigers in 2020 het OV met een 7,5 waarderen.
- 2) Een hoger gevoel van sociale veiligheid door reizigers die gebruik maken van het OV wordt gemeten in het sociaal veiligheidsplan dat opgesteld wordt door de vervoerder. Reizigers beoordelen de subjectieve veiligheid in iedere concessie tenminste met een 7,5 op een schaal van tien. Eén van de doelen om een hoger gevoel van sociale veiligheid onder reizigers te bewerkstelligen is door het aantal incidenten te laten afnemen.
- 3) Een groeiend aantal reizigers / OV-gebruik wordt gemeten door de reizigerskilometers en de opbrengsten te monitoren. De OV-groeiambitie gaat van een jaarlijks gemiddelde van 2,5% naar 5% in 2020.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting:

1 en 2: 17 maart 2011 heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer haar cijfers van de OV-Klantenbarometer 2010 gepresenteerd. Het onderzoek OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers over het regionaal openbaar vervoer. Het onderzoek richt zich op algemene waardering, zitplaats, netheid, informatie, tarief, frequentie en sociale veiligheid.

Het algemeen klantenoordeel van alle reizigers in alle onderzoeksgebieden van BRU komt tot uitdrukking in het rapportcijfer 7,3. Landelijk was dit cijfer een 7,2. Voor BRU zijn vier onderzoeksgebieden onderzocht die respectievelijk het volgende klantenoordeel over 2010 hebben gekregen:

Spitsvervoer Utrecht	7,4
Regiovervoer Utrecht (excl. tram)	7,4
Tram (SUNIJ)	7,3
Stadsvervoer Utrecht	7,2

GVU heeft het plan sociale veiligheid 2011 ingediend. Dit plan is door BRU goedgekeurd. De vervoerder werkt volgens dit plan. Het gevoerde beleid op het gebied van sociale veiligheid wordt voor dit jaar zoveel als mogelijk voortgezet. Bij GVU was er sprake van een stijging van het aantal incidenten van 140 in 2009 naar 165 in 2010.

Bij Connexxion is in de vestigingen Nieuwegein, Zeist en Wijk bij Duurstede het aantal incidenten in vergelijking met 2009 afgenomen. Er werden in 2010 616 incidenten geregistreerd, een afname van 3,5%.

3. In de concept OV-visie wordt deze groeiambitie bijgesteld naar 2,5% per jaar in de gehele periode tot 2020.

In 2010 is het gebruik van het openbaar vervoer in het BRU-gebied met plm. 2% gegroeid ten overstaan van 2009. In de afgelopen periode (2004 – 2010) is het gebruik van het openbaar vervoer in het BRU-gebied gemiddeld met 2,1% per jaar gegroeid.

Vorbereidingen voor de Europese aanbesteding 2011. De concessieverlening is eind 2010 voorzien. De implementatieperiode vindt deels in 2010 en 2011 plaats.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: De implementatie van de nieuwe concessie is stopgezet. De oorspronkelijke startdatum van de nieuwe concessie, 11 december 2011, is niet meer haalbaar. BRU heeft daarom de concessies van de huidige vervoerder Connexxion met een jaar verlengd tot en met 8 december 2012. De voortgang van de aanbesteding is afhankelijk van het juridisch proces.

Deelname aan landelijke activiteiten, zoals het overleg binnen de koepelorganisatie SKVV (Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Verkeer), overleg met het ministerie van Verkeer & Waterstaat en het OV-bureau Randstad.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Binnen de koepelorganisatie SKVV wordt overleg gevoerd over verschillende beleidsonderdelen waaronder OV-chipkaart en openbaar vervoer in het algemeen. Verscheidene onderwerpen zijn aan de orde gekomen waaronder sociale veiligheid en duurzaam openbaar vervoer.

Op reguliere basis overleg voeren met de vervoerders, wegbeheerders en andere concessieverleners binnen BRU-gebied om onder andere de bereikbaarheid van Utrecht op peil te houden.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Overleg met vervoerders, wegbeheerders en andere concessieverleners binnen BRU-gebied over bereikbaarheid vindt plaats in verschillende gremia. Zo participeert BRU in het project OV-Terminal (in verschillende overleggen), in het Netwerkteam, in VERDER verband en in overleggen met gemeenten.

Uitwerking van het marketingplan 2011 door vervoerders (BRU beoordeelt concrete projectvoorstellen en subsidieert). Het marketingplan 2011 en de marketingactiviteiten die de vervoerders op basis van dit marketingplan ontplooiën worden beoordeeld op basis van de volgende doelstellingen:

- 1) Gemiddelde groei van 2% in de reizigersaantallen en reizigersopbrengsten.
- 2) Bijdragen aan doelstellingen uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP).
- 3) Ten minste op peil houden van het niveau van de volgende indicatoren:
 - a) Informatievoorziening (bekendheid, gebruik en waardering informatiebronnen en informatie).
 - b) Imago van het OV in de regio Utrecht.
 - c) Klanttevredenheid over de dienstverlening van de vervoerders..

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: De marketingprojecten inzake de afschaffing van het NVB zijn qua planning verschoven van 2^e kwartaal 2011 naar het 3^e kwartaal 2011. Naast promotie en informatie voor de OV chipkaart worden de continue jaarlijkse projecten uitgevoerd. De volgende activiteiten zijn opgenomen in het marketingplan 2011:

1. Onderhoud website www.vooru.nl
2. Voor U emailnieuwsbrief (continue jaarlijks project)
3. Regionaal Klanttevredenheidsonderzoek (continue jaarlijks project)
4. Communicatie bij werkzaamheden (continue indien van toepassing)
5. P-kaart (Persoonlijke OV chipkaart) aanbieden met korting
6. Communicatie/voorlichting voorafgaand aan uitzetten NVB (strippenkaart)
7. Reisinformatie en probeeraanbod (niet uitgevoerd dit jaar)
8. Reisinformatie Leidsche Rijn (niet uitgevoerd dit jaar)
9. De Uithof/Rijnsweerd (niet uitgevoerd dit jaar)

De projecten onder nummer 7,8 en 9 worden dit jaar niet uitgevoerd. Deze projecten waren afhankelijk van de planning van de OV-chipkaart (projecten 5 en 6), die dit jaar doorgang vinden.

Op tactisch niveau activiteiten uitvoeren (uitwerking vervoerplan) op het gebied van vervoersontwikkeling en bereikbaarheid. Binnen het programma OV Concessie wordt het initiatief genomen om de doorstroming van het openbaar vervoer te bewaken en te bevorderen, onder andere door bij te dragen aan visievorming en het opstellen van een gezamenlijk streefbeeld van het OV-lijnnennet.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: Het Dagelijks Bestuur heeft op 29 augustus 2011 het OV-uitvoeringsplan 2012 vastgesteld. Er heeft een uitgebreide consultatie met gemeenten, ROCOV en het Algemeen Bestuur plaatsgevonden over de (op 18 april 2011 vastgestelde) uitgangspuntennotitie (ter voorbereiding op het OV-uitvoeringsplan 2012). Ook over de Besparingsopgave en de effecten daarvan is bestuurlijk binnen BRU en met de gemeenten intensief overleg geweest. Daarnaast is het OV-uitvoeringsplan ter inspraak voorgelegd aan gemeenten en ROCOV. Visievorming vindt plaats in het kader van de Regionale OV-Visie (Programma Netwerkontwikkeling). Op basis hiervan zal binnen het programma OV Concessie de verdere uitwerking in lijnnennetstudies/streefbeelden plaatsvinden, inclusief de bijbehorende infrastructurele (on)mogelijkheden.

Het bevorderen van OV-doorstromingsmaatregelen is opgenomen als besparingsmaatregel. Voor de bijbehorende investeringen is budget opgenomen. Een plan van aanpak wordt hiervoor opgesteld.

De effecten van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen op de bezettingsgraad van het OV zijn van belang. Om deze reden worden de belangen van het openbaar vervoer ingebracht in infrastructurele en/of ruimtelijke programma's, zowel intern binnen BRU als extern.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Reguliere overleggen waarin onder andere Rijkswaterstaat, gemeenten, Provincie Utrecht en BRU zitting hebben vinden op reguliere basis plaats. In deze overleggen wordt de samenhang tussen infrastructurele ontwikkelingen, ruimtelijke ontwikkelingen en openbaar vervoer besproken.

Bijdragen (zowel personele als financiële bijdrage) aan de ontwikkeling van het Spoornet (landelijk en Randstadspoor) via een regionaal samenwerkingsverband met gemeenten, BRU en Provincie Utrecht.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Vindt plaats zowel via deelname SKVV als via de directe werkgroepen.

Uitvoering geven aan de invoering van de OV-chipkaart. In 2011 is de coördinatie door BRU van de promotie van de OV-chipkaart voorzien.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: De invoering van zowel de apparatuur als het distributienetwerk ten behoeve van de OV chipkaart is gerealiseerd. BRU en de Provincie Utrecht hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I en M) gevraagd om met ingang van 3 november 2011 de strippenkaart af te schaffen in de regio en provincie Utrecht. De datum 3 november 2011 is nog niet definitief. Het is nu wachten op het besluit van Minister Schultz van Haegen, en daarna moet ook de Tweede Kamer zich nog buigen over het voorstel.

De promotie van de Persoonlijke OV-chipkaart start per half augustus van dit jaar. De promotie van de OV chipkaart naar aanleiding van de afschaffing van het NVB (strippenkaart) zal ook in het 3^{de} kwartaal van dit jaar starten.

Wat mag het kosten?

Programma OV Concessie	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	56.501	-1.650	58.151
Baten	56.501	0	56.501
Saldo voor bestemming	0	-1.650	-1.650
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	-1.650	-1.650

Toelichting:

De verwachte hogere lasten van € 1,65 mln heeft vooral te maken met de exploitatie van de regiotaxi. Door een extra groei van 13,9% van het aantal declarabele zones vallen de exploitatielasten in 2011 naar verwachting € 1,5 mln hoger uit dan geraamd.

De juridische kosten vanwege de juridische procedures bij de aanbesteding van de concessie in 2011 worden naar verwachting € 0,15 mln hoger dan geraamd.

De hogere lasten kunnen binnen het programma worden opgevangen door naar verwachting lagere beschikking voor het GVU. De omvang van het bedrag is nog niet definitief bekend en daarom nog niet in deze bestuursrapportage verwerkt. Het resultaat wordt verrekend in de jaarrekening 2011.

8. Netwerkontwikkeling Mobiliteit

Wat willen we bereiken?

Het verkeer in en om Utrecht dreigt vast te lopen. Doel van het programma Netwerkontwikkeling mobiliteit is dat het BRU-gebied een stedelijke regio wordt waar het de normaalste zaak van de wereld is om je per fiets en openbaar vervoer (tram!) te verplaatsen, om zo aan de groeiende vraag naar mobiliteit te kunnen blijven voldoen.

BRU heeft uitgesproken (algemeen bestuur, 16 december 2009) dat naast de regionale maatregelen en de verbetering van de snelwegen (zie hieronder) er een regionaal tramnetwerk moet komen in Utrecht. Het fietsnetwerk wordt op orde gebracht vanuit de pakketstudie. Om het OV-systeem op orde te krijgen is een forse uitbreiding van het tramnetwerk noodzakelijk.

Wat gaan we daarvoor doen?

In 2011 zullen we bezig zijn met uitwerking van de van de integrale OV visie die in 2010 opgesteld wordt. De tramplannen vormen daarvan het meest in het oog springende onderdeel.
--

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: In het AB van december 2010 zijn de hoofdlijnen van de Regionale OV visie gepresenteerd. In die vergadering is afgesproken dat de visie in 2011 verder uitgewerkt zal worden zodat de definitieve visie inclusief uitvoeringsagenda en financiële doorrekening in het AB BRU van december vastgesteld kan worden. De concept visie is inmiddels breed verspreid in de regio (en onder AB leden) zodat discussie over de inhoud plaats kan vinden met maatschappelijke organisaties en in gemeenteraden.

In de tweede helft van 2011 zal BRU, met de OV visie als kader, starten met enkele tracéverkenningen voor OV corridors waar grote knelpunten in de doorstroming en/of nieuwe ambities aan de orde zijn. Deze verkenningen komen bovenop, of vormen een vervolg op, een aantal infrastructurele projecten ten bate van doorstroming van OV waartoe reeds eerder besloten is. Voorbeelden van verkenningen zijn de corridor Bilthoven – Uithof, ketenvoorzieningen op OV-knooppunten en de corridor Leidsche Rijn - Utrecht – Driebergen/Zeist, voorbeelden van lopende projecten zijn de Tunnels Zuidradiaal in Kanaleneiland en het aanleggen van de Westtangent.

Tevens zal BRU de input van de OV visie gebruiken in het OV MIRT onderzoek dat regionale overheden in 2011 uitvoeren met het rijk. (Zie 2 alinea's verderop). Tramplannen maken onderdeel uit van de geleidelijke ontwikkeling van OV corridors, maar vormen geen doel op zich. Grote groei in vervoerswaarde op corridors in combinatie met flinke impulsen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling leiden tot het besluit om op een corridor een tramlijn aan te leggen.

Samen met de gemeenten zullen we de ruimtelijke inpassing uitwerken. De studies die zijn aangekondigd in de tramnota van december 2009 zullen in 2010 ter hand zijn genomen en nog doorlopen in 2011.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: De ruimtelijke inpassing van OV netwerkontwikkeling maakt onderdeel uit van de diverse lopende infrastructuurprojecten of op te starten tracéverkenningen.

Heel belangrijk wordt waarschijnlijk ook het aandacht vragen in Den Haag voor deze plannen. Behalve met de rijksoverheid zullen we met de provincie Utrecht en met private partijen in gesprek gaan over de financieringsmogelijkheden van de tramplannen.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: In het AB van 15 juni is een principebesluit genomen over de aanleg van De Uithoflijn. Dit besluit kwam nadat van rijkszijde de toezegging was gekomen voor een aanvullende bijdrage van 110 miljoen op basis van een positieve Kosten-Baten analyse. Daarnaast is het MIRT-onderzoek regionaal OV enkele maanden geleden opgestart. Dit onderzoek wordt door de gemeente Utrecht, BRU, de provincie Utrecht en het ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd en zal toekomstige kansen en knelpunten op het gebied van OV in kaart brengen. Terugkoppeling van de resultaten vindt in BO MIRT-verband plaats en kan in de toekomst leiden tot een besluit over financiering van maatregelen bij de te achterhalen kansen en knelpunten. De tussentijdse rapportage in BO MIRT vindt plaats in het najaar van 2011 en de definitieve rapportage in het voorjaar 2012. Het Plan van Aanpak (PvA) bij het MIRT-onderzoek is ambtelijk en bestuurlijk vastgesteld en de komende maanden zal de planning van het onderzoek worden uitgewerkt en wordt bepaald hoe andere gemeenten en partijen als ProRail en NS bij het onderzoek zullen worden betrokken.

Op verkeersgebied hebben de overheden in Utrecht in 2006 de handen ineen geslagen. Onder de naam pakketstudie is een samenhangend programma van verkeersmaatregelen 2010-2020 vastgesteld (2009). Onderdeel van dit pakket vormen de planstudies die worden uitgevoerd onder aanvoering van Rijkswaterstaat Utrecht. Deze zijn gericht op het realiseren van een goede autobereikbaarheid van Utrecht via de autosnelwegen. BRU behartigt de belangen van de gemeenten in deze planstudie en let op de doorstroming van en afstemming met het openbaar vervoer. De werkzaamheden aan de snelwegen zelf zullen waarschijnlijk rond 2016 beginnen.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: In het najaar van 2010 is de eerste fase MER van de planstudie Ring Utrecht afgesloten met het bestuurlijk vaststellen van het voorkeursalternatief (VKA). Dit VKA ("Alternatief Oost") bestaat uit aanpassing van de NRU, A27 en A12 rondom de stad Utrecht. De komende periode zal binnen het Alternatief Oost door middel van trechtering in drie fases gekomen worden tot één voorkeursvariant uit de vele varianten. Hierbij vindt afstemming plaats tussen de NRU (waar de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht bevoegd gezag zijn) en de A27/A12 (waar het ministerie van IenM bevoegd gezag is). BRU is vertegenwoordigd in het ambtelijk en bestuurlijk overleg bij de planstudie Ring en behartigt hierbij de belangen van de gemeenten die door het project geraakt worden. Daarbij is er niet alleen oog voor de bereikbaarheidsdoelstellingen, maar ook voor de afstemming met

openbaar vervoer, ruimtelijke kansen die de aanpassing van de infrastructuur biedt en de wijze van inpassing van de aan te passen infrastructuur.

Wat mag het kosten?

Programma	Actuele	Verwachte	Prognose 2011
Netwerkontwikkeling	begroting 2011	afwijking	
Mobiliteit			
(x € 1.000)			
Lasten	965	0	965
Baten	965		965
Saldo voor bestemming	0	0	0
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:

Geen bijzonderheden

9. OV Infrastructuur (assets)

Wat willen we bereiken?

Een deel van het door BRU geconcessioneerde openbaar vervoer is railgebonden. BRU is, als regionale OV-autoriteit, eigenaar van het gehele regionale tramsysteem, dat wil zeggen: de infrastructuur, het materieel, de haltes en de remise. Als eigenaar is BRU ook beheerverantwoordelijk voor de systeemonderdelen en stuurt hiertoe via contracten marktpartijen aan die de uitvoering verzorgen.

Naast de instandhoudingsopgave is railgebonden openbaar vervoer ook speerpunt van de ambities van BRU en er zullen in dat kader de komende periode keuzes aan het bestuur worden voorgelegd.

BRU staat voor de continuïteit van het railgebonden OV in haar regio, zowel voor de bestaande lijn als voor het toekomstig netwerk.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het faciliteren van de railgebonden OV exploitatie (running business). Veiligheid maakt hier integraal onderdeel van uit, als eigenaar is BRU hiervoor verantwoordelijk.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: de BRU organisatie is in staat de continuïteit te waarborgen. Hierbij dient het volgende opgemerkt te worden: als veiligheidsverantwoordelijke partij (rol infrabeheerder) heeft BRU door de overname van de infrastructuur naast het fysieke veiligheidsniveau ook de veiligheidscontext overgenomen.

Met betrekking tot het handhaven van de fysieke veiligheid heeft BRU het afgelopen halfjaar diverse maatregelen genomen:

- Als onderdeel van het afsprakenpakket met ministerie van I&M inzake de overdracht van de infrastructuur is een uitgebreide 'nul-meting' uitgevoerd. Op basis hiervan zijn een beperkt aantal acute maatregelen genomen en waar nodig zijn de onderhoudsfrequenties van bepaalde baandelen aangepast;
- Daarnaast zijn correctieve maatregelen genomen op basis van in het werk geconstateerde afwijkingen en incidenten.

Met 'de veiligheidscontext' wordt het niveau bedoeld waarop alle partijen (oa. vervoerders, aannemers en overheden) die een rol hebben in het toepassen, handhaven en/of verbeteren van de veiligheid, acteren. BRU constateert hierin, mede op basis van incidenten, een achterstand ten opzichte van haar eigen doelstellingen en heeft de benodigde kwaliteitsverbetering hoge prioriteit gegeven. Dat heeft in deze fase meer inzet van de organisatie gevraagd en ook van de partijen waarmee BRU samenwerkt.

Concluderend kan worden gesteld dat bovenstaande weliswaar logischerwijs voortvloeit uit de overname van de infrastructuur, maar dat BRU extra inspanningen in tijd en geld heeft moeten leveren.

Het voorbereiden van een toekomstvast lightrailnetwerk. Hiertoe is in 2010 een integraal programma van eisen (IPvE) opgesteld. De toekomst bestaat in dit verband uit 2 elementen:

- Uitbreidingen van de bestaande lijn. Het tramnetwerk 2025 waartoe door het algemeen bestuur op 16 december 2009 is besloten gaat uit van een gekoppeld systeem van nieuwe lijnen aan de bestaande lijn.
- In stand houden van het bestaande, zodanig dat rekening wordt gehouden met gewenste uitbreidingen.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: nadat de topeisen zijn vastgesteld (AB 10/2010) heeft het AB conform planning het IPvE fase 2, de 'systeemeisen', vastgesteld (AB 03/2011). Dit verkrijgt nog een ambtelijke uitwerking in fase 3, de 'substeemeisen', waarbij in geval van significante wijzigingen ten opzichte van hetgeen in fase 1 en/of 2 is vastgesteld, het onderwerp alsnog aan het bestuur wordt voorgelegd. Fase 3 en daarmee het totstandkomingsproces van het totale IPvE wordt eind dit jaar afgerond. Hiermee voldoet BRU aan een belangrijke voorwaarde voor de voortgang van zowel de voorbereiding op het uitvoeringsbesluit (definitief projectbesluit) voor de Uithoflijn (gepland AB 12/2011) alsook voor de revisie van het SUNIJlijnsysteem (AB 03/2011) en daarmee voor de gewenste systeemintegratie.

Op dit moment (07/2011) wordt het geplande onderzoek op de SUNIJlijn-infrastructuur uitgevoerd. Hiermee wordt duidelijk hoe de veiligheidssituatie zich in de praktijk verhoudt tot hetgeen voorgeschreven is in het IPvE. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal:

- Bepaald worden welke aanvullende veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen en wanneer deze uitgevoerd moeten/kunnen worden;
- Een rapportage worden opgesteld over het actuele veiligheidsniveau van de SUNIJ-lijn en hoe die zich – rekening houdend met de gefaseerde uitvoering van de maatregelen – verhoudt tot het ambitieniveau uit het IPvE.

De instandhoudingsopgave (jaarlijks terugkerende activiteit): het beheer van infrastructuur, materieel, haltes en remise en het op basis daarvan aansturen van de marktpartijen met betrekking tot de uitvoering.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: de beheerfunctie staat aan de basis van de continuïteit van de exploitatie. Door middel van professioneel contractmanagement worden betere prestaties verkregen tegen betere condities.

In het 2^e kwartaal is de aanbestedingsprocedure gestart voor het medio december 2011 aflopende onderhoudscontract voor het rollend materieel. Hierbij past BRU de innovatieve inkoopstrategie Best Value Procurement (BVP) toe, waarbij nadrukkelijk veel ruimte wordt geboden aan professionele onderhoudspartijen om te kunnen excelleren. Het nieuwe contract is zo ingestoken dat structureel een jaarlijkse besparing van 10% op de onderhoudskosten wordt gerealiseerd. Er hebben 3 marktpartijen ingeschreven. Inmiddels is ook de aanbesteding voor het reguliere onderhoud van de railinfrastructuur gestart; hier wordt een meer traditionele aanpak gekozen, vanwege de relatief korte looptijd van het contract in verband met de uitvoering van de Grootschalige Vervanging van de Infrastructuur.

In het eerste halfjaar 2011 hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan met betrekking tot de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de assets. Wel wordt er sinds de inzet van de spitstrams verhoogde slijtage geconstateerd aan bepaalde delen van de baan en de wielen

van de spitstrams. Er is een extern onderzoek gaande naar de mogelijke oorzaak hiervan, zodat eventueel structurele maatregelen kunnen worden genomen. Op dit moment is er sprake van een beheerste situatie.

De organisatie bouwt het assetmanagement dit jaar verder uit, zodat voorspelbaarheid en transparantie worden verbeterd. De 'beheerder' (de assetmanager) speelt vanuit bovenstaande een cruciale rol in de voorbereiding van projecten die leiden tot wijziging en/of uitbreiding van het areaal.

Belangrijke voorwaarde voor instandhouding op lange termijn is het reserveren van de daarvoor bedoelde middelen (zowel voor het opvangen van eventuele tegenvallers als het doen van vervangingsinvesteringen). Gegeven de opgave voor de komende jaren is het onwaarschijnlijk dat er in de huidige begroting van beheer&onderhoud hiervoor ruimte overblijft. De knoppen om te kunnen beïnvloeden zijn bovendien beperkt. Het meerjarenonderhoudsplan (MJO) en meerjareninvesteringsplan (MIP) dat nu wordt ontwikkeld zullen hier inzicht in (moeten) bieden.

Vanuit voornoemde instandhoudingsopgave dienen zowel de infrastructuur als het wagenpark grondig te worden herzien. 2011 staat in het teken van de voorbereidingen van de aanbesteding voor deze grootschalige revisieprojecten (deze zijn nu in startfase: exacte gegevens zijn nog niet bekend). Om te borgen dat dit op een toekomstvast wijze plaatsvindt is het reeds gememoreerde IPvE ook hier leidend.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: het AB van maart heeft de nota 'revisie SUNIJlijn' vastgesteld. Hiermee is het startsein gegeven voor het levensduurverlengend onderhoud aan zowel materieel als haltes voor de periode van tien jaar.

Infrastructuur: het beslisdocument voor de Grootschalige Vervanging van de Infrastructuur (GVI) is in voorbereiding. Het DB (06/2011) heeft inmiddels groen licht gegeven voor de aanbesteding van het ontwerpwerk. Dit is de tussenstap die als basis dient voor de daadwerkelijke uitvoering en de aanbesteding hiervan.

Als vooruitloper op de uitvoering van het GVI is in het 2^e kwartaal de vervanging van de boog op het 24 Oktoberplein uitgevoerd. Behoudens wat restpunten is dit project succesvol verlopen.

Materieel: in het 1^e halfjaar van 2011 is de aanbesteding van het project Levensduur Verlengend Onderhoud (LVO) van het rollend materieel uitgevoerd. De uitvoering van de eerste fase van dit project (LVO-1, vervoerder onafhankelijk maken carrosserie en nieuw interieur) is inmiddels door de contractor (VDL) in voorbereiding. De eerste proeftram kan naar verwachting in september op transport. De aanbesteding van LVO-2 (revisie van draaistellen) is inmiddels in voorbereiding.

Haltes: In het 2^e kwartaal van 2011 is met de gemeente IJsselstein overeenstemming bereikt over de overname door BRU van de 2 laatste haltes van de SUNIJ-lijn op de IJsselstein-tak. Tot dit jaar waren deze haltes nog in eigendom en beheer van de gemeente. Er zijn tussen BRU en de gemeente IJsselstein nadere afspraken gemaakt over de financiering van het wegwerken van achterstallig onderhoud. Voor de overige haltes geldt dat de laatste jaren behoorlijk veel achterstallig onderhoud van de vorige eigenaar is weggewerkt. Als laatste zijn dit jaar de haltes Merwestein en Westraven in uitvoering.

Alle DRIS-panelen op de tramhaltes kunnen inmiddels door de Centrale Verkeersleiding van de tram worden aangestuurd, zodat actuele meldingen en mededelingen kunnen worden doorgegeven aan de reizigers.

Remise: vooruitlopend op de mogelijke verbouwing/nieuwbouw van de remise (zie onder) is een inspectie van het gebouw, de gebouwgebonden installaties en de terreinen uitgevoerd. Hieruit zijn enkele herstelpunten naar voren gekomen, waarvan alleen de hoogstnoodzakelijke punten worden opgepakt, in afwachting van definitieve besluitvorming omtrent de remise.

In het 1^e kwartaal van 2011 vindt het go/no-go besluit plaats inzake de vertraming van de HOV om de Zuid. In geval van een positief besluit zal dit de eerste uitbreiding zijn in het door BRU vastgestelde tramnetwerk.

Voortgang: wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: het DB (11/2010) heeft een aangepaste planning voor het go/no-go besluit voor de (inmiddels zogeheten) Uithoflijn vastgesteld, namelijk: het AB van juni 2011. In de aanloop hiernaar is gebleken dat BRU nog geen onvoorwaardelijk besluit inzake de aanleg kon nemen, omdat aan een aantal cruciale randvoorwaarden nog niet was voldaan:

- 1) een volledig sluitende begroting (investeringen en jaarlijkse lasten)
- 2) uitgewerkte inpassing in stationsgebied en OVT
- 3) een adequate risicoverdeling tussen BRU en gemeente Utrecht

Een belangrijke randvoorwaarde was wel ingevuld, namelijk het positieve eindoordeel inzake nut en noodzaak van de keuze voor de modaliteit tram. Deze is bekrachtigd door de toekenning van €110 mln van het Rijk als bijdrage voor de aanleg. Het AB heeft nu het principebesluit genomen (06/2011). Als aan bovenstaande randvoorwaarden is voldaan, kan het AB conform planning in december dit jaar het Uitvoeringsbesluit nemen. In het verlengde hiervan moeten in de uitvoeringsovereenkomst met de gemeente Utrecht heldere afspraken worden gemaakt over de aansturing van het project tijdens de realisatiefase en de wijze waarop toekomstige exploitatie en beheer (verantwoordelijk BRU!) worden geborgd.

Op basis van zowel de instandhoudingsopgave, alsook een eventuele uitbreiding als gevolg van het vertragen van de HOV om de Zuid, zal de remise herzien en uitgebreid moeten worden. Dit is bij de aankoop voorzien. Hiertoe zullen de voorbereidingen in 2010 starten en doorlopen in 2011.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: de remise is als scharnierpunt tussen infrastructuur en materieel ook een sleutelproject bij de koppeling tussen instandhouding en uitbreiding van het tramnetwerk. De 'winkel blijft tijdens de verbouwing immers open'. Oftewel tijdens de verbouwing (modernisering en mogelijk uitbreiding) zal de exploitatie zo weinig mogelijk hinder mogen ondervinden. Hier wordt in de nu lopende voorbereiding rekening mee gehouden. Het beslisdocument is in voorbereiding en staat voor eind 2011 gepland.

De realisatietermijn van dit project heeft een relatie met de oplevering van de Uithoflijn, aangezien het nieuwe lage vloer materieel in dezelfde remise moet worden gestald en onderhouden. De kosten voor de herinrichting van de remise zullen deels (uitbreiding) worden gefinancierd uit het budget van het project Uithoflijn. Voor het overige deel moet nog dekking worden gevonden.

Op basis van een eventuele uitbreiding als gevolg van het vertrammen van de HOV om de Zuid (of een andere verbinding als daar sprake van is) zal ook het wagenpark uitgebreid moeten worden. In 2011 zal gestart worden met de voorbereidingen hiertoe.

Voortgang: Wordt op aangepaste wijze gerealiseerd

Toelichting: als gevolg van de aangepaste planning voor het definitieve uitvoeringsbesluit Uithoflijn (AB 12/2011) en het reeds genomen principebesluit (AB 06/2011) zijn de voorbereidingen voor de aanschaf van nieuw lagevloermaterieel gestart, opdat na het definitieve uitvoeringsbesluit dit proces zonder extra tijdverlies kan worden voortgezet. Hierbij worden geen onomkeerbare stappen gezet. De aanschaf voor nieuw materieel voor de Uithoflijn valt binnen de scope van het op te leveren projectresultaat: een werkend OV-systeem.

Tevens zal eind dit jaar het principebesluit voor de ombouw van de SUNIJlijn (van hogevloer naar lagevloer) worden voorgelegd. De hieruit voortvloeiende planning bepaalt de aanschaf van nieuw materieel voor de SUNIJlijn. Op basis hiervan wordt bepaald of en zo ja hoe een combinatie-inkoop met het materieel voor de Uithoflijn kan worden gerealiseerd en hoe dan de aansturing hiervan vorm dient te krijgen.

Wat mag het kosten?

Programma OV Infrastructuur	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	23.766	-450	24.216
Baten	23.766	0	23.766
Saldo voor bestemming	0	-450	-450
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	-450	-450

Toelichting:

De hogere lasten van € 0,45 mln wordt veroorzaakt door diverse extra uitgaven binnen de exploitatie van OV-Infrastructuur. De belangrijkste afwijkingen zijn: hogere uitgaven van € 90.000 voor overdracht infrastructuur en € 230.000 vanwege inhuur teammanager en ondersteuning van de omgevingmanager.

De hogere lasten kunnen naar verwachting opgevangen worden binnen de exploitatie van OV-Infra. De verrekening vindt plaats in de jaarrekening 2011.

Paragrafen

Paragraaf Financiering

In deze bestuursrapportage wordt de uitvoering van de specifieke beleidsvoornemens uit de programmabegroting verantwoord.

Treasuryjaarplan 2011

De doelstellingen van de treasuryfunctie zoals vastgesteld in het statuut zijn o.a. het optimaliseren van het rendement op – tijdelijke - overschotten binnen acceptabele risico's. Naast de uitoefening van het treasurymanagement en de uitvoering van het beleggingsbeleid conform het statuut en overige reguliere treasurytaken, zijn voor het jaar 2011 o.a. de volgende ontwikkelingen gepland:

- Financiering infrastructuur Sneltram en tramstellen
De komende jaren zullen grootschalige investeringen i.v.m. vervanging/vernieuwing van de infrastructuur, zie ook het programma OV Infrastructuur (assets). Voor het verwachte uitgavenpatroon zal een financieringsplan opgesteld worden.

Wat mag het kosten?

Paragraaf Financiering	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	0	0	0
Baten	1.317	0	1.317
Saldo voor bestemming	1.317	0	1.317
Mutaties reserves			
Toevoeging	1317		1317
Onttrekking			
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:

Geen bijzonderheden

Paragraaf Bedrijfsvoering

Deze paragraaf gaat in op de activiteiten ter handhaving en verbetering van de bedrijfsvoering. De bedrijfsvoering betreft alle activiteiten die gericht zijn op de organisatie van de activiteiten die het bestuur vraagt, en op het zo effectief mogelijk uitvoeren ervan en ten dienste stellen aan de gemeenten. De belangrijkste criteria voor de bedrijfsvoering zijn doelmatigheid, betrouwbaarheid en klantgerichtheid.

Financiën en Control

De Planning & Control-cyclus van BRU heeft een kwaliteitsslag doorgemaakt. Doel van deze kwaliteitsslag is het vergroten van de transparantie en het verbeteren van de sturing. Een van die verbeteringen is het koppelen van de Regionale Agenda en het daaraan verbonden Overdrachtsdocument aan de P&C cyclus.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: De kwaliteitsslag van de Planning & Controlcyclus van BRU wordt in 2011 afgerond en geëvalueerd. De laatste verbeterlagen worden momenteel doorgevoerd, onder andere door een 30-jarige meerjarenraming op te nemen in de programmabegroting 2012 en (mede hierdoor) het financieel inzicht voor het bestuur in de begroting van BRU te vergroten. Over de evaluatie van de kwaliteitsslag zal het bestuur later in 2011 geïnformeerd worden.

P&O

De organisatie zal naar verwachting in 2011 geen ingrijpende wijzigingen ondergaan. Wellicht dat een integratie van de teams OV infra en OV concessie aan de orde komt. De acties uit de HRM nota zullen worden uitgevoerd.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: In september 2010 is de discussie om de eventuele samenvoeging van de teams OV-E en OV-I afgerond. Alles afwegende werden de nadelen van samenvoeging op dat moment groter geacht dan de voordelen. Gezien de verschillende opgaven voor OV-E en OV-I is het niet aannemelijk dat deze afweging voor medio 2012 opnieuw wordt gemaakt. Het gevolg is dat OV-E en OV-I als aparte teams in stand blijven. Om de nadelen te ondervangen zijn enkele compenserende maatregelen getroffen. Zo is een tweewekelijks driehoeksoverleg tussen de secretaris-directeur en de (interim) managers OV-E en OV-I ingesteld.

Communicatie

Bij BRU is communicatie heel belangrijk. Omdat het bestuur "op afstand" is, is grote inzet nodig om de achterbannen op de hoogte te houden van het reilen en zeilen van BRU. Daarnaast is voor de buitenwereld niet altijd duidelijk wat een stadsregio doet. Ook daarom is uitleg steeds nodig. Daar komt dan nog bij dat de WGR+ en de BDU in 2010 worden geëvalueerd. Dit kan ook inhouden dat wij in 2011 samen met de andere stadsregio's wellicht lobby naar de beslissers in Den Haag moeten inzetten.

Voortgang: ligt op schema

Toelichting: Het betrekken van de achterbannen in de BRU gemeenten bij de regionale bestuurlijke besluitvorming is een belangrijk primair proces bij BRU. Dit wordt o.a. communicatief ondersteund door het uitbrengen van BRU Actueel (de digitale nieuwsbrief). De uitleg over het werk van de stadsregio is een permanent aandachtspunt, dit wordt o.a. gerealiseerd via de BRU-website en via BRU-berichten.

Daar waar mogelijk, is ook in 2011 gezamenlijk opgetrokken met andere stadsregio's in Nederland in het kader van de WGR+discussie, in het bijzonder de stadsregio's in de Randstad. Ook met de Noordvleugelpartners is veel contact hierover geweest. De veranderingen in de BDU geldstromen vormen in 2011 onderdeel van besparingsdiscussie in het kader van de meerjarenbegroting 2011-2014.

Automatisering

2011 zal op het gebied van de automatisering in het teken staan van een onderzoek naar de vraag of het wellicht verstandig is de ICT-diensten elders onder te brengen in plaats van deze intern te organiseren. In 2010 wordt hiervoor een onderzoek gestart wat tot besluitvorming moet leiden in 2011 en eventueel geïmplementeerd zal worden in de komende jaren.

De implementatie van de DMS (Document Management Systeem) software zal ook in 2011 naar alle waarschijnlijkheid nog de nodige aandacht vragen.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen te melden.

Huisvesting

Omdat op het moment van opstellen van dit document de beslissing over het kopen of blijven huren van het pand nog niet genomen was, kan niet aangegeven worden wat de gevolgen hiervan in 2011 zullen zijn.

Voortgang: Ligt op schema

Toelichting: Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen te melden.

Wat mag het kosten?

Paragraaf Bedrijfsvoering	Actuele begroting 2011	Verwachte afwijking	Prognose 2011
(x € 1.000)			
Lasten	2.467	322	2.789
Baten	2.467	0	2.467
Saldo voor bestemming	0	-322	-322
Mutaties reserves			
Toevoeging			
Onttrekking		322	322
Saldo na bestemming	0	0	0

Toelichting:

De hogere lasten van € 0,32 mln wordt vooral veroorzaakt extra inhuur derden vanwege langdurige ziekte binnen de teams Financiën en Communicatie. De hogere lasten kunnen opgevangen worden door een onttrekking uit de reserves Financiële knelpunten en Technische assistentie V&V.

Bijlage

Bijlage A: Lijst van gebruikte afkortingen

<u>Afkorting</u>	<u>Verklaring</u>
AB	algemeen bestuur
ALU	Actieprogramma Luchtkwaliteit Gemeente Utrecht
BBV	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
BDU	Brede Doel Uitkering
BLS	Besluit Locatiegebonden Subsidies
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Regio Utrecht
BRU	Bestuur Regio Utrecht
BWS	Besluit Woninggebonden Subsidies
DB	dagelijks bestuur
DRIS	Dynamisch Reizigers Informatie Systeem
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
EZ	Economische Zaken
LNV	Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
NV Utrecht	Noordvleugel Utrecht
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
POP	Persoonlijk Ontwikkelingsplan
POS	Projectorganisatie Stationsgebied
P&C	Planning & Control
REOS	Regionale Economische Ontwikkelingsstrategie
RGD	Rijksgebouwendienst
RodS	Recreatie om de Stad
RSP	Regionaal Structuurplan
RSS	Randstadspoor
RUVV	Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer
RVVP	Regionaal Verkeer & Vervoer Plan
RWS	Rijkswaterstaat
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
SUNIJ	Sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein
TFI	Taskforce Innovatie
UB	Utrecht Bereikbaar
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VNM	Vervoersanalyse & Mobiliteitsadvies
V&V	Verkeer & Vervoer
V&W	Verkeer & Waterstaat
WGR+	Wet Gemeenschappelijke Regeling plus

