



Programmabegroting 2012





Programmabegroting 2012

Inhoudsopgave

Inleiding	5
Programma's	9
1 Bestuur	10
2 Ruimtelijke Ordening	11
3 Economische Zaken	13
4 Groen, Recreatie & Milieu	14
5 Wonen	16
6 Wegen & Verkeer	18
7 OV Concessie	20
8 Netwerkontwikkeling Mobiliteit	22
9 OV Infrastructuur (assets)	25
Meerjarenplanning BDU	29
Meerjarenplanning BDU 2012-2015	30
Paragrafen	33
Paragraaf Financiering	34
Paragraaf Bedrijfsvoering	38
Paragraaf Weerstandsvermogen	40
Paragraaf Verbonden partijen	42
Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen	43
Financiële begroting	45
Overzicht van baten en lasten	46
Financiële positie Bestuur Regio Utrecht	48
Bijlagen	51
Bijlage A: Regiobijdrage	52
Bijlage B: Overzicht portefeuillehouders	53
Bijlage C: Reserves en voorzieningen	54
Bijlage D: Lijst van gebruikte afkortingen	55
Bijlage E: BDU verdeling	56

Inleiding

Hierbij biedt het dagelijks bestuur van Bestuur Regio Utrecht de begroting 2012 aan u ter vaststelling aan.

Deze begroting is tot stand gekomen na een intensief traject om de meerjarenbegroting realistisch en sluitend te maken. Er zijn ontwikkelingen geweest en er moeten nog bestuurlijke keuzes gemaakt om de ambities van BRU waar te blijven maken. Enkele van de ontwikkelingen zijn:

- de aanbesteding van de concessie OV en de regiotaxi
- vanwege achterstand in het onderhoud zijn onderhoudsinvesteringen in infrastructuur en materieel van de tram noodzakelijk
- de renteopbrengsten zijn door de lagere rentestand minder geworden
- er is rekening gehouden met een verwachte verlaging van de BDU-uitkering over de komende jaren

In totaal zijn over deze periode besparingen voorgesteld, zodat de genoemde tegenvallers in de begroting opgevangen kunnen worden.

In de begroting 2011 heeft het AB de spelregels voor de verdeling van de meerjarige reguliere BDU-gelden vastgesteld. Daarbij zijn de volgende percentages vastgesteld:

- Openbaar vervoer 60%
- Wegen en verkeer 35%
- Netwerkontwikkeling mobiliteit 1%
- Beleid en uitvoering 4%

Omdat de voorgestelde besparingsmaatregelen niet evenredig over deze programma's verdeeld konden worden, ziet de procentuele verdeling van de reguliere BDU-middelen er in de komende jaren als volgt uit:

Programma	2012	2013	2014	2015
Wegen en verkeer	25%	29%	26%	25%
OV	74%	70%	73%	74%
Netwerkontwikkeling Mobiliteit	1%	1%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%

De apparaatskosten zijn verdeeld over de programma's, op basis van de verdeling die hiervoor ook in de afgelopen jaren is gehanteerd. Ook de benutting van de budgetten voor apparaatskosten dienen jaarlijks sluitend te zijn

De Programmabegroting binnen de Planning & Control-cyclus

De Programmabegroting maakt onderdeel uit van de Planning & Control-cyclus van BRU. 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. De P&C-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.



In de Programmabegroting 2012 worden de plannen van BRU voor het jaar 2012 gepresenteerd. Deze begroting wordt 15 juni 2011 door het algemeen bestuur vastgesteld om de deelnemende gemeenten tijdig inzicht te geven in de plannen van BRU en hun bijdragen hieraan.

De plannen in de Programmabegroting 2012 zijn een uitwerking van de kaders die in de Kadernota 2012 zijn opgenomen en welke tijdens de AB vergadering van december 2010 voor kennisgeving zijn aangenomen. In het Uitvoeringsplan DB 2012, dat eind 2011 worden opgesteld, wordt een verdere uitwerking van deze plannen gegeven.

De plannen in de Programmabegroting 2012 worden in de Programmarekening 2012 geëvalueerd. Hier zal een verantwoording worden gegeven in hoeverre de plannen zijn gerealiseerd.

Opzet van de Programmabegroting 2012

De plannen van BRU worden in deze begroting per programma gepresenteerd. De indeling sluit aan bij de portefeuillevdeling van het dagelijks bestuur. Dit houdt in dat een portefeuillehouder (de voorzitter en de portefeuillehouder financiën uitgezonderd) verantwoordelijk is voor een programma.

Deze portefeuillevdeling komt ook overeen met de indeling van de Regionale Agenda 2010-2014, die naar verwachting op 15 juni 2011 door het algemeen bestuur zal worden vastgesteld, met dien verstande dat de 3 OV gerelateerde programma's en het programma netwerkontwikkeling zijn samengenomen in het hoofdstuk OV, het programma groen, recreatie en milieu is opgenomen in het hoofdstuk ruimtelijke ontwikkeling en het programma bestuur in de regionale agenda besproken wordt onder "toekomst en positie BRU" en "regionale samenwerking". De Regionale Agenda biedt de kaders voor de gehele bestuursperiode. In de Programmabegrotingen worden deze kaders per jaar uitgewerkt.

Per programma worden de plannen gepresenteerd aan de hand van de volgende vragen:

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

Naast de programma's geven de paragrafen informatie over verschillende onderwerpen die niet direct aan de programma's gerelateerd zijn.

Brede Doeluitkering (BDU)

Een groot deel van de begroting van BRU wordt gedekt uit middelen die afkomstig zijn uit de Brede Doeluitkering (BDU), die vanuit het Ministerie van Verkeer & Waterstaat verstrekt wordt. Van de verdeling van deze BDU-gelden werd tot 2009 een aparte begroting gemaakt, die apart aan het algemeen bestuur ter vaststelling werd aangeboden. Dit zogenaamde BDU-Verdeelbesluit had een voornamelijk financieel karakter.

Vanaf 2010 is het BDU-Verdeelbesluit in de Programmabegroting opgenomen als Meerjarenplanning BDU. Hierdoor werd de verdeling van de BDU-gelden door het algemeen bestuur gelijktijdig met de totale begroting vastgesteld.

In de huidige Programmabegroting 2011 is de Meerjarenplanning BDU opnieuw integraal opgenomen, maar is bovendien nog een stap verder gezet. De beschikbare budgetten zijn beter inzichtelijk toegedeeld aan de betreffende programma's (Wegen & Verkeer, OV Concessie, Netwerkontwikkeling Mobiliteit en OV Infrastructuur (assets)). Bij deze programma's is, naast de gebruikelijke beantwoording van de drie W-vragen, een overzicht gegeven van de BDU-budgetten die bij dit programma horen. Dit is als het ware een specificatie van het totale programma-budget (het antwoord op de derde W-vraag: "Wat mag het kosten?"). Per BDU-budget is bovendien (indien van toepassing) een korte toelichting gegeven waarom dit budget verhoogd of verlaagd is. Dit geeft een meer beleidsinhoudelijke onderbouwing van de vanouds vooral financiële BDU-begroting. Bovendien geeft het algemeen bestuur hiermee een inhoudelijke onderbouwing van de beleidskeuzes die ten grondslag liggen aan de verdeling van de BDU-gelden.

Een andere wijziging met betrekking tot de BDU is meer financieel-technisch van karakter. Tot nu toe werden de BDU-budgetten die gebruikt werden om activiteiten van BRU te dekken (exploitatie en apparaatskosten) via interne verrekeningen in de begroting opgenomen. Dit gaf een vertekend beeld in de totale budgetten per programma, omdat deze bedragen daarmee dubbel in de totale budgetten werden meegerekend. In deze begroting zijn deze dubbelingen eruit gehaald. Dit betekent dat sommige budgetten op programmaniveau lager lijken dan in eerdere jaren, terwijl dit in de praktijk niet het geval is. Dit gaat in totaal om een bedrag van € 24,7 mln. Het gaat hier om de budgetten voor het oude programma Mobiliteit, dat nu is opgesplitst in de vier nieuwe programma's Wegen & Verkeer, OV Concessie, Netwerkontwikkeling Mobiliteit en OV Infrastructuur (assets).

Programma's

1 Bestuur

Bestuur Regio Utrecht is een samenwerkingsverband van negen gemeenten. Deze gemeenten verschillen onderling niet alleen in grootte maar ook in sfeer ambities enzovoort. Wat deze gemeenten bindt is het besef dat gemeentelijke vraagstukken vaak gemeentegrensoverschrijdend zijn.

Dagelijks Bestuur en Algemeen Bestuur zijn bereid regionaal te denken en zo besluiten te nemen. Het is belangrijk dat ook de gemeentelijke "achterbannen", d.w.z. raden en colleges deze besluiten kunnen volgen.

Vanwege die samenhang is het nodig dat de gemeentelijk overheden samenwerken en hun beleid op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economie en wonen op elkaar afstemmen. Daartoe vervult BRU een faciliterende en coördinerende rol. Op het gebied van openbaar vervoer is BRU de autoriteit (opdrachtgever, concessie verlener en eigenaar beheerder van traminfrastructuur en materieel). BRU bepaalt ook de spelregels voor de verdeling van woningen binnen de regionale woningmarkt en zorgt voor onderlinge afstemming van de woningbouwprogrammering. BRU zorgt ook voor de afstemming tussen gemeenten met betrekking tot de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen en van kantoren.

Doel van het programma Bestuur is om regionale samenwerking op bestuurlijk niveau te ondersteunen en te faciliteren.

Wat willen we bereiken?

Het is de kunst om de besluitvorming zo te faciliteren dat het ook in de deelnemende gemeenten gevolgd en begrepen kan worden. Alles wordt in het werk gesteld om dit te bereiken. Informatie overdracht kan schriftelijk, digitaal, mondeling. Wensen van gemeenten om betrokkenheid te vergroten worden zoveel als mogelijk gehonoreerd.

Op het moment dat deze begroting wordt opgesteld is nog niet duidelijk hoe de tekst in het regeerakkoord dat de WGR+ regio's worden afgeschaft uitgewerkt zal worden.

Het is zaak deze ontwikkeling op de voet te volgen en zo mogelijk de besluitvorming te beïnvloeden.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. De Regionale Agenda wordt in de P&C cyclus opgenomen
2. Er worden Themabijeenkomsten gehouden.
3. Er wordt jaarlijks een Regiodag georganiseerd.
4. Het Algemeen bestuur vergadert wisselend in de gemeentehuizen in de regio die daarvoor geschikt zijn
5. De besluitvorming omtrent de WGR+ worden nauwkeurig gevolgd samen met de andere regio's in het bijzonder met die in de Randstad.

Wat mag het kosten?

Bestuur (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>lasten</i>	
Bestuurlijke organisatie	503
Regionale samenwerking	81
Totaal lasten	584
<i>Baten</i>	
Regiobijdrage	584
Totaal baten	584
Saldo	0

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma Bestuur worden volledig gedekt uit de Regiobijdrage.

2 Ruimtelijke Ordening

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma Ruimtelijke Ordening de volgende doelen vastgesteld:

Doel: Kwaliteit en samenhang in ruimtelijke ontwikkeling

De Utrechtse regio kent ook op langere termijn een grote verstedelijkingsdruk. Centrale opgave is om te voorzien in de blijvende behoefte aan woningen en tegelijkertijd de kwaliteit van het buitengebied verder te versterken, gerelateerd aan de doorontwikkeling van het regionale OV-netwerk. Daartoe zal een groot deel van de te bouwen woningen op binnenstedelijke locaties worden gerealiseerd. Daarnaast is aandacht nodig voor (structurele) veranderingen op de kantorenmarkt en voor herstructurering van bedrijventerreinen.

Wat willen we bereiken?

Binnenstedelijke bouw en behoud van het landschap, daar ligt de focus van de regionale samenwerking op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De Utrechtse regio kent ook op langere termijn een grote verstedelijkingsdruk. Centrale opgave is om te voorzien in de blijvende behoefte aan woningen en tegelijkertijd de kwaliteit van het buitengebied verder te versterken, gerelateerd aan de doorontwikkeling van het regionale OV-netwerk. Daartoe zal een groot deel van de te bouwen woningen op binnenstedelijke locaties worden gerealiseerd. Daarnaast is aandacht nodig voor (structurele) veranderingen op de kantorenmarkt en voor herstructurering van bedrijventerreinen.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie wordt naar verwachting in 2012 door Provinciale Staten vastgesteld. De BRU-gemeenten trekken samen op in dit proces. BRU faciliteert deze gezamenlijke inbreng.

- De komende jaren staat het realiseren van de binnenstedelijke opgave centraal. BRU agendeert het belang van deze opgave (vooral middelen en instrumenten) bij rijk, provincie en andere partijen.
- BRU brengt de programmering van grootschalige ontwikkelingen in de regio in beeld. In dat kader wordt een beperkt aantal integrale, prioritaire projecten geselecteerd waar de focus van BRU en samenwerkende gemeenten de komende jaren op gericht is.
- BRU faciliteert kennisuitwisseling tussen gemeenten en biedt ondersteuning bij de uitvoering van projecten in het kader van het Actieprogramma Woningbouw.
- In 2011 worden nieuwe uitvoeringsafspraken geformuleerd voor de periode tot 2020 over binnenstedelijke en sociale woningbouw, werklocaties en infrastructuur. De uitvoering van deze afspraken wordt gemonitord en ondersteund.
- BRU blijft verkennen op welke locaties de verstedelijkingsopgave op langere termijn gerealiseerd kan worden, zoals de A12-zone tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten en ontwikkelingen langs OV-corridors.

Wat mag het kosten?

Ruimtelijke Ordening (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Management RO	304
Uitvoering RSP	358
Afhandeling BLS subsidies	0
A12 Zone	30
Totaal lasten	692
<i>Baten</i>	
Regiobijdrage	592
Totaal baten	592
Saldo voor bestemming	-100
Onttrekking bestemmingsreserve Actieprogramma woningbouw	100
Saldo na bestemming	0

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma Ruimtelijke ordening worden grotendeels gedekt uit de Regiobijdrage. Het saldo van € 100.000,= voor woningbouw wordt gedekt uit de bestemmingsreserve Actieprogramma Woningbouw.

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma economische zaken de volgende doelen vastgesteld:

Doel: Versterken economisch profiel van de regio Utrecht

Door gezamenlijk een gewenst economische profiel te bepalen, met ruimtelijke component, kunnen keuzes over prioriteiten en een gewenste verdeling van de werkmilieus over de regio worden gemaakt. Om het BRU-gebied economisch verder te versterken en de kwaliteiten van deze regio nationaal en internationaal onder de aandacht te brengen zijn lobby en samenwerking cruciaal. De ontwikkeling van het Utrecht Science Park naar een regionaal netwerk van hoogwaardige vestigingslocaties en projecten gericht op kennisintensieve bedrijven is een voorbeeld hiervan.

Doel: Een vitale kantorenmarkt in de regio

Het BRU-gebied is een echte kantorenregio. BRU heeft onderzoek naar de ontwikkelingen op de kantorenmarkt en de behoefte aan kantoren verricht. Van de regionale kantorenmarkt is de verwachting dat het verzadigingspunt bijna is bereikt. In BRU-verband zijn afspraken gemaakt over het maximale aantal m2 kantoren dat gemeenten ontwikkelen. Om leegstand te bestrijden en toekomstige leegstand te voorkomen is het van regionaal belang deze afspraken over het kantorenprogramma opnieuw tegen het licht te houden. Transformatie van kantoren naar woningen wordt hierin, in samenwerking met de provincie, meegenomen en gestimuleerd.

Doel: Kwalitatief en kwantitatief voldoende aanbod van bedrijventerreinen met accent op herstructurering

Nieuwe bedrijventerreinen kunnen niet meer worden aangelegd zonder aandacht te besteden aan de herstructurering van bestaande terreinen. BRU gaat een regionaal herstructureringsplan opstellen voor die terreinen waar herstructurering nodig wordt geacht.

Wat willen we bereiken?

Een economisch sterke regio met een goede kwalitatieve en kwantitatieve verdeling van werklocaties. Een evenwichtige ontwikkeling van zowel de kantorenmarkt als de bedrijventerreinenmarkt, gesteund door een succesvolle aanpak op het gebied van herstructurering van bedrijventerreinen. De Utrechtse regio innoveert en versterkt zijn concurrentiepositie op (inter)nationaal schaalniveau.

Wat gaan we daarvoor doen?

- Afspraken maken/actualiseren en naleven in BRU-verband over de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de kantorenmarkt. Om bestaande leegstand te bestrijden en toekomstige leegstand te voorkomen is het van regionaal belang afspraken te maken over kantoren. Er wordt regionaal kantorenmarktbeleid geformuleerd, voortvloeiend uit de aanbevelingen uit de in 2010 opgestelde kantorenmarktanalyse en de kwalitatieve discussie die begin 2011 gevoerd zal worden.
- Nieuwe bedrijventerreinen kunnen niet meer worden aangelegd zonder aandacht te besteden aan de herstructurering van bestaande terreinen. Ook zondermeer kiezen voor uitleglocaties wordt als ongewenst ervaren. Hiertoe wordt een regionaal convenant bedrijventerreinen opgesteld. Hierin zullen afspraken over herstructurering van bestaande en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen worden vastgelegd. Uitvoering van het convenant zal een doorlopend karakter hebben.
- Acquisitie, promotie en afstemming in BRU-verband voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de regio om zo de concurrentiepositie van de regio te bewaken door als één regio naar buiten te treden en onderlinge concurrentie te voorkomen.

- BRU draagt (via TFI) bij aan activiteiten om innovatie te stimuleren en de sterke punten van de regionaal economische structuur te promoten.
- BRU behartigt belangen van BRU-gemeenten en vervult een regiefunctie waar het economische onderwerpen van regionaal belang betreft.

Wat mag het kosten?

Economische Zaken (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Regionale economische ontwikkeling	204
Energie	65
Management en strategisch beleid	25
Totaal lasten	294
<i>Baten</i>	
Regiobijdrage	229
Bijdragen van derden aan energie-inkoop	65
Totaal baten	294
Saldo	0

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma Economische Zaken wordt bijna volledig gedekt uit de Regiobijdrage. Het restant wordt bijgedragen door de deelnemers aan het project gezamenlijke inkoop energie.

4 Groen, Recreatie & Milieu

In de regionale agenda 2011-2014 is voor het programma Groen, Recreatie en Milieu het volgende doel vastgesteld:

Doel: Aandacht voor groen, recreatie en milieu

Zoals hiervoor is aangegeven ziet BRU slechts een beperkte rol voor zichzelf op het gebied van groen, recreatie en milieu. Er zijn dan ook geen concrete resultaten benoemd.

Wat willen we bereiken?

De Utrechtse regio koestert zijn hoogwaardige woon- en leefmilieu. De bestaande natuur- en groengebieden moeten behouden blijven. De groei van woon- en werkgebieden in de regio heeft op haar beurt consequenties voor de behoefte aan kwalitatief hoogwaardig groen en recreatiegebieden.

Wat gaan we daarvoor doen?

- Omdat er vanaf 2010 geen BLS-gelden meer zijn, moet gezocht worden naar een andere financiële basis voor het groenprogramma in de periode 2010-2015. Voor een deel is financiering gevonden

(€ 650.000) uit het resultaat van de jaarrekening 2009.

- In het geval dat BRU als pleitbezorger namens de gemeenten kan optreden of als strategische partner of als middelen gevonden kunnen worden heeft BRU een rol. Er wordt, in het kader van de regionale agenda, gezocht naar een alternatieve dekking voor de resterende projecten.
- Het bestuurlijk overleg Groen (provincie, gemeente Utrecht en BRU) zal in 2012 de afstemming tussen EHS en RodS-projecten nader uitwerken mede door herijking van de RodS-opgave in de regio aan te pakken.
De begroting van de Gebiedscommissie Stad en Land Utrecht en de invulling van RodS-financiering van het uitvoeringsprogramma worden daarbij getoetst aan de financiële haalbaarheid nadat de besparingen zichtbaar zijn gemaakt.
- In de begroting van het RSP is voor de regionale cofinanciering van RodS projecten € 3,5 milj. opgenomen. Uitwerking hiervan in voorstellen komen aan de orde mede in het licht van de bezuinigingen door rijk en provincie.
- Het project Amsterdam-Rijnkanaal is inmiddels gestart en de visie op de landschappelijke en recreatieve betekenis van dit kanaal voor de regio is door het dagelijks bestuur vastgesteld. Een verdere uitwerking hiervan in pilots heeft plaats gevonden in 2011. Resultante hiervan zal zijn een aantal uitvoerende projecten die worden aangestuurd door het BRU.
- Het Woerdens Beraad komt gemiddeld zes maal per jaar bij elkaar en daarin vindt in het project Bestemmingsplannen met Groene Hart kwaliteit afstemming en uitwisseling van expertise plaats. Daarnaast wordt ingespeeld op besluiten die door de rijks- en provinciale overheid worden voorgesteld.

Wat mag het kosten?

Groen, Recreatie en Milieu (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Groen en recreatie	692
Management	32
Totaal lasten	724
<i>Baten</i>	
Regiobijdrage	74
Onttrekking overlopende passiva	650
Totaal baten	724
Saldo voor bestemming	0
Saldo na bestemming	0

Toelichting op de financiële gegevens

De dekking van het programma Groen, Recreatie en milieu komt voor € 74.000,= uit de Regiobijdrage. De overige dekking is afkomstig uit het gereserveerde geld voor 'Groen in en rond de stad'.

5 Wonen

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma wonen het volgende doel vastgesteld:

Doel: Evenwichtiger spreiding sociale woningbouw in Utrechtse regio

In 2007 zijn regionale afspraken gemaakt om de sociale woningbouw evenwichtiger te spreiden. Enkele gemeenten kennen een ruime voorraad van meer dan 30%, terwijl andere gemeenten daar sterk bij achterblijven. Veel gemeenten hebben echter moeite met de uitvoering van de afspraken, zeker gelet op de economische omstandigheden en de realisatie van woningbouw in veelal dure binnenstedelijke locaties.

Doel: Eerlijke verdeling van schaarse woonruimte met voldoende slaagkansen woningzoekenden.

Voor de sociale woningbouw geldt dat de wachttijden in de Utrechtse regio bijzonder lang zijn. De sociale woningvoorraad dient in beginsel te worden benut voor de huisvesting van doelgroepen die afhankelijk zijn van het aanbod van sociale woonruimte. Voor het aanbod en de verhuring van sociale woonruimte heeft het BRU de regionale huisvestingsverordening opgesteld. Hierin staan regels die eenduidig zijn in alle gemeenten maar een gemeente ook de mogelijkheid biedt lokaal maatwerk toe te passen. De komende jaren gaat er veel veranderen met de invoering van Europese regelgeving en een nieuwe Huisvestingswet. Veranderingen die de uitgangspunten raken van ons regionaal verdeelsysteem zoals lokaal maatwerk en de definitie van doelgroepen.

Wat willen we bereiken?

Betaalbare huisvesting is nog altijd een schaars goed in de regio Utrecht. De gewenste oplossingen kunnen zelden binnen een enkele gemeente worden geboden. Daarom hebben de samenwerkende gemeenten al langer geleden deze taak op zich genomen. In de regionale agenda zijn daartoe twee doelen geformuleerd en uitgewerkt:

1. Evenwichtiger spreiding sociale woningbouw in Utrechtse regio
2. Eerlijke verdeling van schaarse woonruimte met voldoende slaagkansen woningzoekenden.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. De bestaande regionale afspraken over sociale woningbouw, zoals verankerd in de Regionale Woonvisie 2030, uitvoeren en knelpunten in de uitvoering daarvan oplossen.
2. Gemeenten ondersteunen bij het realiseren van de sociale bouwopgave
3. Door middel van de jaarlijkse woningmarktmonitor wordt de realisatie van (sociale) woningbouw bijgehouden. Indien geconstateerd wordt dat de daarover gemaakte afspraken niet worden nageleefd, zal het BRU zoeken naar mogelijkheden om bij te sturen.
4. Toezicht op de taakstelling die gemeenten is opgelegd voor de huisvesting van statushouders. Bij onvoldoende voortgang kunnen de acties uiteenlopen van bestuurlijke druk tot daadwerkelijk de huisvesting overnemen van de gemeente. Tweemaal per jaar ontvangt de minister een rapportage van BRU over de voortgang.
5. Implementatie Huisvestingswet. Afhankelijk van de landelijke politiek treedt de nieuwe huisvestingswet in 2011 of 2012 in werking. Deze wet heeft consequenties voor het regionaal beleid op de woonruimteverdeling. Met name op het gebied van het lokaal maatwerk. Als de inwerkingtreding 2011 wordt zal de implementatie doorlopen naar 2012.
6. In 2011 is de zogeheten 90%-norm in werking getreden. Een fundamentele wijziging voor de slaagkansen van huishoudens met een inkomen hoger dan € 36.614. De kansen op de woningmarkt van deze lage middeninkomens worden weliswaar al in 2011 in de gaten gehouden maar pas in 2012 zijn de gevolgen te overzien. Een onderzoek naar de kansen van deze groep, ook in relatie met de kansen van andere aandachtsgroepen, wordt in de eerste helft van 2012 gepland. Eventueel kan dit leiden tot aanpassing van de huisvestingsverordening.

7. Bewaken van de afspraken over woonruimteverdeling en zo nodig aanpassen van de regionale huisvestingsverordening. De verordening is voor corporaties en het gemeente het instrument voor de uitvoering van woonruimteverdeling. Regelmatig komt het voor dat één van deze partijen verzoekt om een aanpassing van de verordening zodat ze hun taken beter kunnen uitvoeren.
8. In 2011 worden de prestatieafspraken geëvalueerd en geactualiseerd. In 2012 zal BRU sturen op uitvoering van deze afspraken.
9. Het werkprogramma van de Woonvisie zal in 2011 worden geactualiseerd, de eventueel daaruit voortkomende nieuwe acties voor 2012 zullen (naast de reeds geplande) worden uitgevoerd.

Wat mag het kosten?

Wonen (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Regionale volkshuisvesting	312
Besluit Woninggebonden Subsidies (BWS)	310
Toezicht huisvesting verblijfsgerechtigden	12
Management en strategisch beleid	25
Totaal lasten	659
<i>Baten</i>	
BWS-middelen	40
Regiobijdrage	329
Bijdrage van derden aan beleidsinformatie woningzoekenden (BRUtaal)	8
Bijdrage van derden aan toezicht huisvesting verblijfsgerechtigden	12
Totaal baten	389
Saldo voor bestemming	-270
Onttrekking bestemmingsreserve rentebaten BWS	270
Saldo na bestemming	0

Toelichting op de financiële gegevens

De dekking voor het programma Wonen komt voor de helft (€ 329.000,=) uit de regiobijdrage. De overig dekking komt grotendeels uit de bestemmingsreserve rentebaten BWS.

6 Wegen & Verkeer

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma Wegen & Verkeer geen specifieke doelen vastgesteld:

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?

1. 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 2012 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.
2. Projecten die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Naast de projecten uit de pakketstudie wordt het project Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes verder uitgevoerd. In 2011 is aanpassing van 50% van bushaltes aangepast; naar verwachting zal het project in 2012 worden afgerond.
3. Gebiedsgewijze aanpak van projecten met een groot regionaal belang, bijvoorbeeld station Driebergen-Zeist. De planvorming is in het eerste kwartaal van 2011 afgerond. De daadwerkelijke uitvoering vindt naar verwachting plaats in 2019.
4. 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 geweest waarin gemeenten aanspraak hebben kunnen maken op opname van projecten uit de uitvoeringsafspraken in het uitvoeringsprogramma. In 2011 zijn de uitvoeringsafspraken ook geëvalueerd.
5. Verkeersveiligheidsprojecten: lokale fysieke projecten en projecten voor gedragsbeïnvloeding. Voor dit laatste onderdeel heeft BRU deelname aan het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht beëindigd. Gemeenten kunnen vanaf 2012 geen subsidie meer krijgen voor projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.
6. Afronding Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Van het Rijk is een jaar uitstel gekregen, waardoor dit een aantal van de projecten in 2011 kon worden afgerond. Overige projecten zullen naar een later tijdstip worden doorgeschoven.
7. 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.

Wat mag het kosten?

Wegen & Verkeer (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)	402
Lokaal maatwerk & Gedragsbeïnvloeding	2.180
Fietsprojecten	9.880
HOV-Utrecht	3.423
Projecten infrastructuur	52
Autoprojecten	7.072
Mobiliteitsmanagement	98
Actieprogramma OV	14.958
OV projecten	1.946
Regionaal verkeersmanagement	40
Beheer verkeersmodel regio Utrecht	75
Monitoring RVVP	60
VERDER-projecten	2.151
Management en strategisch beleid	254
Storting in Overlopende passiva BDU	7.858
Totaal lasten	50.449
<i>Baten</i>	
BDU regulier	31.957
BDU specifiek	10.846
Rentebaten BDU	111
Inzet specifieke BDU-middelen voorgaande jaren	7.058
BOR-middelen	402
Bijdragen derden verkeersmodel	75
Totaal baten	50.449
Saldo	0

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma Wegen en Verkeer wordt volledig gedekt uit de BDU. Voor 2012 is het aandeel in de BDU groter van de verwachte uitgaven. Dit restant zal worden gereserveerd voor volgende jaren.

7 OV Concessie

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma OV Concessie de volgende doelen vastgesteld:

Doel: Kwaliteit behouden en groei faciliteren van regionaal openbaar vervoersaanbod

De bijna 200.000 dagelijkse openbaar vervoersreizigers waarderen de vervoersmogelijkheden per tram, bus en Regio Taxi Utrecht hoger dan het landelijke gemiddelde. Er is een gestage vervoersgroei binnen BRU, ook als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Dit past ook bij de vastgestelde regionale openbaar vervoersambities, om juist het openbaar vervoer te stimuleren als Snel, Betrouwbaar, Gemakkelijk & Comfortabel vervoersalternatief naar de regionale kerngebieden. De toekomstige reizigers willen goed vervoerd worden. Deze kwaliteit staat steeds verder onder druk als gevolg van ontwikkelingen. De komende jaren zijn diverse grootschalige werkzaamheden gepland op het knooppunt Utrecht Centraal en de stationsomgeving, die voor fysieke beperkingen voor de afwikkeling van het regionale openbaar vervoer en dus reizigershinder gaan zorgen. Ook ondervindt het openbaar vervoer steeds meer hinder van congestie in de regio, wat leidt tot meerkosten in de exploitatie van het openbaar vervoer. De groei en daarmee samenhangende groeiende kosten én de beperktere financiële middelen, stellen het regionale openbaar vervoer op korte termijn voor een grote uitdaging. Het doel is om, ondanks de opgaven, het aanbod kwalitatief op peil te houden en de groei volgens de vastgestelde ambities te faciliteren.

Wat willen we bereiken?

BRU draagt als concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer zorg voor een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Dit wil BRU bereiken samen met de eigen gemeenten, vervoerders en aanliggende vervoerders, het Rijk en de weg- en railbeheerders. In het bestek 'Regio Utrecht' heeft BRU kwaliteitsnormen op het gebied van openbaar vervoer beschreven en geëist. Uitvoering geschiedt door de vervoerder binnen de hiervoor gestelde financiële kaders. Dit moet resulteren in:

- Het behouden van de kwaliteit en het faciliteren van de groei van het regionaal openbaar vervoersaanbod via de kernwaarden Snel, Betrouwbaar, Gemakkelijk en Comfortabel;
- (het handhaven van de) reizigerswaardering en hoger gevoel van sociale veiligheid. OV reizigers binnen BRU-gebied waarderen het openbaar vervoer in 2009 met een 7,3. Het streven is dat OV reizigers het OV in 2020 met een 7,5 waarderen.
- Groeiend aantal reizigers tegen gelijkblijvende exploitatiekosten.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. Het beheren van de nieuwe concessie 'Regio Utrecht'. Omdat nu nog niet bekend is hoe het met de aanbesteding gaat verlopen, zal in 2012 de concessie nog gereden worden door de huidige vervoerders.
2. Uitvoering van het uitvoeringsplan 2012 door de vervoerders. Onder dit uitvoeringsplan vallen de deelplannen:
 - Dienstregelingplan/kwantiteiten;
 - Vlootplan;
 - Tarievenplan;
 - Communicatie- en promotieplan;
 - Sociaal veiligheidsplan;
 - Plan bijzondere omstandigheden (waaronder calamiteiten, sneeuwval).
3. Opstellen van het uitvoeringsplan 2013 door de vervoerder in nauwe samenwerking met en onder regie van BRU volgens de procedure

4. Door middel van monitoring en het jaarlijkse uitvoeringsplan zicht houden op de prestaties van de vervoerder en informatie inwinnen over de ontwikkelingen in het OV. Het monitoren houdt ook in dat wordt gekeken of de vervoerder de prestaties haalt zoals die in het bestek 'Regio Utrecht' staan omschreven. Naast de doelstellingen zoals beschreven onder "Wat willen we bereiken?" houdt dit onder andere ook in:
 - Monitoren van rituitval;
 - Monitoren van aantal incidenten (aangeleverd door vervoerder via de A-B-C methodiek);
 - Monitoren van de ontwikkeling van het aantal klachten;
5. Alle activiteiten die samenhangen met een eventuele nieuwe aanbesteding van Regiotaxi Utrecht. Per augustus 2013 loopt de huidige concessie af.
6. Op reguliere basis overleg voeren met de vervoerder, vervoerders van aangrenzende concessiegebieden en wegbeheerders om onder andere de bereikbaarheid van Utrecht op peil te houden.
7. Op tactisch niveau activiteiten uitvoeren (uitwerking uitvoeringsplan) 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.
8. Het regionaal OV-belang behartigen en de kwaliteit van het regionaal OV bewaken binnen het project OV-Terminal. De inpassing van de Uithoflijn in de OV-terminal is een belangrijke uitdaging in dit project.

Wat mag het kosten?

Openbaar Vervoer (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Concessiebeheer bus/tram	48.561
Regiotaxi	10.251
OV Chipkaart	85
Aanbesteding	46
Monitoring	277
Vervoersontwikkeling korte termijn	338
OV Bureau Randstad	50
OV Terminal	175
Management OV concessie	327
Totaal lasten	60.110
<i>Baten</i>	
BDU regulier	44.985
Onttrekking BDU saldo eerdere jaren	10.722
Rentebaten BDU	161
Reizigersbijdrage Regiotaxi	4.242
Totaal baten	60.110
Saldo	0

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma Openbaar Vervoer wordt grotendeels gedekt uit de BDU. Daarnaast wordt een deel van de kosten voor Regiotaxi gedekt door de reizigersbijdrage van de Regiotaxi.

8 Netwerkontwikkeling Mobiliteit

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit de volgende doelen vastgesteld:

Doel: Stevige regionale lobby bij snelwegverbredingen

Alle BRU-gemeenten hebben te maken met verbredingen van de snelwegen A2, A12, A27 en A28 aan de randen van woon- en recreatiegebieden in het kader van de Planstudies Ring en Driehoek. De betere doorstroming op de snelwegen zorgt er voor dat de inwoners van de regio zich straks sneller met de auto kunnen verplaatsen. Ook het landelijke belang weegt zwaar; op de snelwegen in de Utrechtse regio rijdt veel landelijk verkeer. Het rijk probeert daarom vaart met de projecten te maken. Deze vaart betekent in de praktijk dat er voor individuele gemeenten weinig gelegenheid is om een stevig geluid te laten horen in de studies, bijvoorbeeld waar het gaat om leefbaarheid op lokaal niveau. Door gezamenlijk op te trekken en BRU de lobby te laten trekken kunnen de BRU-gemeenten met meer gewicht in het proces participeren en er voor zorgen dat het lokale belang volwaardig wordt meegenomen.

Doel: Sterker inzetten op alternatieven voor autogebruik voor leefbaarheid en mobiliteit

Door in te zetten op alternatieven voor autogebruik wordt beoogd de leefbaarheid en mobiliteit in de Utrechtse regio te verbeteren. Daarbij staat een integrale benadering voorop. De regio zet in op een schaa sprong in het openbaar vervoer, zodat betere alternatieven voor autogebruik worden geboden. Ook de aansluiting tussen openbaar vervoer en fiets is van groot belang, bijvoorbeeld waar het gaat om het stalen van fietsen. Daarnaast zet BRU in op andere alternatieven, zoals doorgaande fietsverbindingen, mobiliteitsmanagement, prijsbeleid en gedragsbeïnvloeding. Uitgangspunt bij het bedenken van nieuwe maatregelen is de zogenaamde ladder van Verdaas (zie kader) en een integraal beoordelingskader om het regionaal belang van maatregelen te bepalen.

Doel: Kennis delen zodat het netwerk sterker wordt

Wegen en verkeer houden niet op bij gemeentegrenzen. Als de ene gemeente een weg afsluit of verkeersluw maakt, kan een andere daar last van hebben. Door deze grote regionale samenhang en de complexiteit van het onderwerp is gemeenschappelijk beleid en kennisuitwisseling nodig, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersmanagement. BRU kan de gemeenten daarbij ondersteunen en op die manier voor meer efficiëntie, betere samenwerking en betere resultaten zorgen.

Wat willen we bereiken?

Kwaliteit behouden en groei faciliteren van regionaal openbaar vervoersaanbod

De huidige sterke groei van het OV in de regio en daarmee samenhangend groeiende kosten én de beperktere financiële middelen, stellen het regionale openbaar vervoer op korte termijn voor een grote uitdaging. Het doel is om, ondanks de opgaven, het aanbod kwalitatief op peil te houden en de groei volgens de vastgestelde ambities te faciliteren.

Een robuuster regionaal busnetwerk met een sterker accent op de verbindende radiale en tangentiële lijnen tussen bestaande en nieuwe woongebieden, de openbaar vervoer-/P+R-knooppunten en de kerngebieden.

Uitbouwen van een Tramnetwerk voor de toekomstige regionale ontwikkeling

De regio heeft voor de langere termijn hoge ambities met openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling. Door de inzet op stedelijke verdichting, neemt de druk op het verkeerssysteem nog verder toe. Een kwalitatief hoogwaardiger openbaar vervoerssysteem met een grotere capaciteit dan het huidige bussysteem is dan noodzakelijk als aanjager van economische ontwikkeling en het aantrekken van investeringen.

Stevige regionale lobby bij snelwegverbredingen

Alle BRU-gemeenten hebben te maken met verbredingen van de snelwegen A2, A12, A27 en A28 aan de randen van woon- en recreatiegebieden in het kader van de Planstudies Ring en Driehoek. Door gezamenlijk op te trekken en BRU de lobby te laten coördineren, kunnen de BRU-gemeenten met meer gewicht in het proces participeren en ervoor zorgen dat het lokale belang volwaardig wordt meegenomen.

Sterker inzetten op alternatieven voor autogebruik voor leefbaarheid en mobiliteit

Door in te zetten op alternatieven voor autogebruik wordt beoogd de leefbaarheid en mobiliteit in de Utrechtse regio te verbeteren. Uitgangspunt bij het bedenken van nieuwe maatregelen is de zogenaamde ladder van Verdaas.

Kennis delen zodat het netwerk sterker wordt

Wegen en verkeer houden niet op bij gemeentegrenzen. Gemeenschappelijk beleid en kennisuitwisseling is gewenst, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersmanagement.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. In dit aangepaste openbaar vervoersnetwerk wordt de groei gefaciliteerd tegen gelijkblijvende exploitatiekosten. Daarnaast wordt de positie van het openbaar vervoer bij de wegbeheerder versterkt. Het is van belang ervoor te zorgen dat de huidige sociale functie van het openbaar vervoer overeind blijft.
De OV-chipkaart met een vernieuwd regionaal tarievenassortiment en de nieuwe openbaar vervoersconcessie met nieuw hybride-busmaterieel worden succesvol geïmplementeerd.
Er wordt een structurele oplossing gevonden voor de meerjarige bekostiging van het OV
2. Besluit voorbereiden tot uitbouw van de frequenties van Randstadspoor, inclusief nieuwe stations en infrastructurele aanpassingen, naar 6 tot 8 x per uur. Ook wordt op de huidige SUNIJ-lijn en de HOV om de Zuid/Uithoflijn gewerkt aan realisatie in de periode 2015-2020 van één doorgaande tramlijn. In 2012 wordt het besluit voorbereid over een openbaar vervoersvisie 2025 met doorkijk tot 2040. Samen met Rijk, provincie en gemeente Utrecht voert BRU een MIRT-onderzoek uit naar kansen en knelpunten van het regionale OV, waarbij mogelijke toekomstige tramverbindingen naast de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn zullen worden betrokken.
3. Er zal voor gezorgd worden dat lokale bestuurders permanent zicht hebben op de stand van zaken van de studies en de eerstvolgende inspraak- en beslismomenten. In de studies worden alternatieven onderzocht voor een zo goed mogelijke inpassing van de snelwegverbredingen. BRU verkent op welke wijze het openbaar vervoer kan helpen om op lange termijn de snelwegen te ontlasten. Bij de onderhandelingen over snelwegverbredingen zit BRU aan tafel namens de BRU-gemeenten.
4. BRU verbetert bestaande fietsverbindingen en legt nieuwe verbindingen aan, vooral woon-school en woon-werk tussen kleine kernen. Daarnaast toont BRU met onderzoek aan hoe maatregelen op het gebied van beprijzen, gedragsbeïnvloeding, autodelen en leenfietsen werken.
5. BRU neemt een grotere rol op zich op het gebied van regionaal verkeersmanagement binnen het VERDER-samenwerkingsverband. We werken actief samen met het bedrijfsleven op gebieden als

9 OV Infrastructuur (assets)

vervoersmanagement en mobiliteitsmanagement. BRU fungeert als kennisbank voor de aangesloten gemeenten.

- Deelname aan landelijke activiteiten, zoals het overleg binnen de koepelorganisatie SKVV (Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer), overleg met het ministerie van I en M, en het OV-bureau randstad (mits dit bureau haar activiteiten voortzet)
- Inbrengen van openbaar vervoer belangen in infrastructurele en/of ruimtelijke programma's, zowel intern binnen BRU als extern.

Wat mag het kosten?

Netwerkontwikkeling Mobiliteit (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Spoorse lobby	25
OV-visie	250
Management en strategisch beleid	589
Storting Overlopende passiva BDU	27
Totaal lasten	891
<i>Baten</i>	
BDU regulier	888
Rentebaten BDU	3
Totaal baten	891
<i>Saldo</i>	<i>0</i>

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit wordt volledig gedekt uit de BDU.

In de regionale agenda 2011-2014 zijn voor het programma OV Infrastructuur de volgende doelen vastgesteld:

Doel: Uitbouwen van een Tramnetwerk voor de toekomstige regionale ontwikkeling

De regio heeft voor de langere termijn hoge ambities met openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling. Door de inzet op stedelijke verdichting, neemt de druk op het verkeerssysteem nog verder toe. Een kwalitatief hoogwaardiger openbaar vervoerssysteem met een grotere capaciteit dan het huidige bussysteem is dan noodzakelijk als aanjager van economische ontwikkeling en het aantrekken van investeringen.

In de eerste plaats kijkt de regio hiervoor naar het uitgebreide spoorwegennet. Het uitbreiden van frequenties van intercity's en Randstadspoor krijgt de hoogste prioriteit. In december 2009 heeft het bestuur van BRU vastgesteld dat op termijn 5 openbaar vervoerslijnen vertramd kunnen worden, te beginnen met de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)lijn om de Zuid. Ook de huidige Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ) maakt hier deel van uit; deze moet worden gemoderniseerd nu deze het einde nadert van zijn technische levensduur. De komende jaren zou de uitbouw van dit tramnetwerk eigenlijk hand in hand moeten gaan met de binnenstedelijke ruimtelijke en economische ontwikkeling. Er moet echter rekening mee worden gehouden dat de aanleg van nieuwe tramlijnen pas na 2020 financierbaar is.

Doel: In stand houden en moderniseren van de huidige sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein (SUNIJ) BRU staat aan de vooravond van de opgave om het SUNIJ-systeem (infrastructuur, materieel en remise) te renoveren. Hiermee wordt niet alleen een belangrijke regionale openbaar vervoersverbinding in stand gehouden, dit vormt tevens de opmaat naar het gewenste regionale lightrail netwerk.

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. De ambtelijke organisatie is hiertoe volledig ingericht en toegerust. BRU streeft naar een betrouwbaar (assetmanagement) en veilig (safetymanagement) tramsysteem en wil daarin toonaangevend zijn in Nederland (www.hetbestetransysteem.nl). Dit dient voor reiziger en medeweggebruiker aantoonbaar te zijn. Onder voorbehoud van een positief projectbesluit (2011) geldt dit ook voor de aanleg van de Uithoflijn, welke via een technische koppeling verbonden zal worden met de bestaande infrastructuur van de SUNIJ lijn

Wat gaan we daarvoor doen?

In het kader van bovenstaande werkt BRU in 2012 specifiek aan de volgende zaken:

- Het faciliteren van de railgebonden OV exploitatie. Deze jaarlijks terugkerende activiteit bestaat uit het beheer van infrastructuur, materieel, haltes en remise en het op basis daarvan aansturen van de marktpartijen met betrekking tot de uitvoering.
- Vanuit voornoemde beheerverantwoordelijkheid worden zowel de infrastructuur als het wagenpark grondig herzien. 2012 staat in het teken van de aanbesteding en uitvoering van zowel infra (GVI) als materieel (LVO).
- Op basis van het vastgestelde IPvE (2011) zal de systeemveiligheid van de SUNIJlijn binnen het project GVI worden aangepast. Hiermee zal in 2012 worden begonnen.

4. Indien er in 2011 een positief besluit mbt de Uithoflijn wordt genomen, zal 2012 (en volgende jaren) in het teken staan van voorbereiding (oa vaststellen definitief ontwerp) en aanbesteding.
5. Op basis van zowel de instandhoudingsopgave, alsook de voornoemde uitbreiding zal de remise herzien en uitgebreid moeten worden. Dit is bij de aankoop voorzien. Hiertoe zal in 2012 planvorming moeten zijn uitgewerkt tot een voorlopig / definitief ontwerp.
6. Op basis van een positief projectbesluit Uithoflijn en een besluit wanneer de SUNIlijn om te bouwen tot een lagevloersysteem zal ook het wagenpark vernieuwd en uitgebreid moeten worden. 2012 zal in het teken staan van de voorbereidingen hiertoe (oa opstellen programma van eisen).
7. BRU bereidt zich in 2012 voor op certificering van haar relevante werkprocessen.

Wat mag het kosten?

OV Infrastructuur (assets) (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Beheer & onderhoud tram	18.152
Safetymanagement	447
Projecten	447
Ontwikkeling netwerk en systemen	740
Management OV infrastructuur	805
Totaal lasten	20.591
<i>Baten</i>	
BDU regulier	9.765
BDU specifiek	4.859
Rentebaten BDU	34
Inzet BDU-middelen eerdere jaren	5.933
Totaal baten	20.591
<i>Saldo</i>	<i>0</i>

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten voor het programma OV Infrastructuur (assets) wordt volledig gedekt uit de BDU

Meerjarenplanning BDU

Meerjarenplanning BDU 2012-2015

Het grootste deel van de begroting van BRU wordt gedekt uit de Brede Doeluitkering (BDU). Per programma is al aangegeven welk deel van het programmabudget uit de BDU wordt gedekt en naar welke projecten c.q. activiteiten dit gaat. Hier wordt een totaaloverzicht van de BDU-verdeling gegeven, met een doorkijk naar de komende jaren.

De Meerjarenplanning BDU loopt van 2012 tot en met 2015. Voor deze periode van vier jaar worden de reguliere BDU-budgetten via de vaste verdeling over de programma's verdeeld. Dit levert een bepaalde verdeling op. Waar de wensen meer budget vragen dan er beschikbaar is, ontstaan knelpunten.

Naast de reguliere BDU-budgetten zijn er ook de geormerkte budgetten. Dit zijn budgetten die met een specifiek doel worden verstrekt. Deze budgetten worden niet met de totale BDU mee verdeeld, maar direct toegekend aan het programma waar het betreffende project onder valt.

Verdeelsystematiek BDU

Het grootste deel van de begroting van BRU, circa € 88 mln. in 2012, wordt gedekt vanuit de Brede Doeluitkering (BDU). Dit is een uitkering van het Rijk, waarbij BRU zelf geen invloed heeft op de omvang. Dit betekent dat BRU weinig invloed heeft op de omvang van haar inkomsten, en dus de omvang van de budgetten in de begroting. In 2011 is door het bestuur een verdeling van deze gelden over de programma's vastgesteld om meer transparantie in de verdeling van deze BDU-gelden te verkrijgen en tevens beter hierop te kunnen sturen. Het bestuur kan uiteraard van de systematiek afwijken als men dit wenselijk acht.

Doel

Doel is om te komen tot een systematiek die duidelijk aangeeft wat binnen BRU de kaders zijn waarbinnen de BDU-gelden verdeeld kunnen worden. Hierdoor ontstaat een effectieve besteding van de middelen.

Uitgangspunten van de systematiek

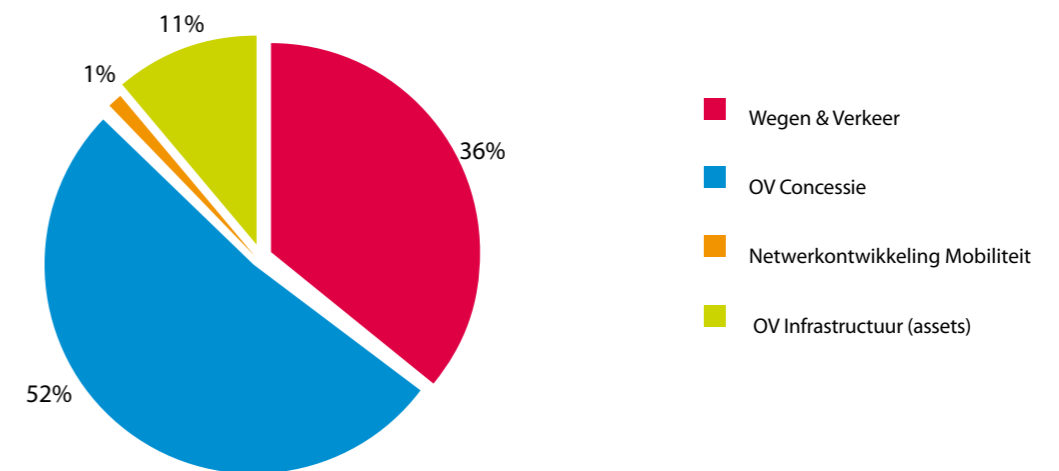
Bij het bepalen van de systematiek worden enkele uitgangspunten gehanteerd:

- De verdeling van de BDU-middelen sluit aan bij de P&C-cyclus van BRU (vaststelling van de vierjaarlijkse kaders in de Regionale Agenda, vaststelling en actualisatie van de jaarlijkse kaders in de Programmabegroting en het Uitvoeringsplan).
- De BDU-begroting moet in principe elk jaar sluitend zijn, maar in ieder geval aan het eind van elke bestuursperiode.
- De procentuele verdeling van de BDU-middelen tussen de programma's wordt door het bestuur voor de gehele bestuursperiode vastgelegd.
- De verdeling van de BDU-middelen binnen de programma's wordt jaarlijks vastgesteld.

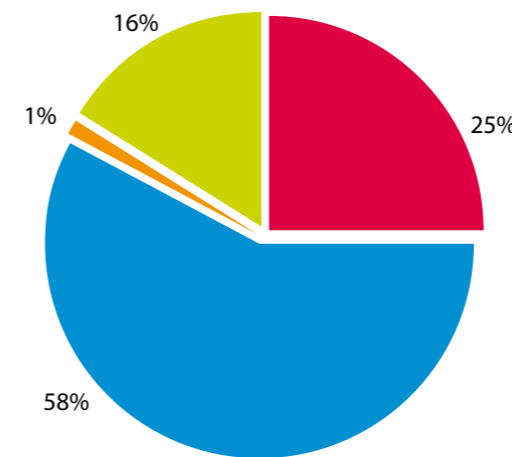
Regionale Agenda (De verdeelsystematiek in de P&C-cyclus)

In de Regionale Agenda wordt de verdeelsleutel voor de gehele bestuursperiode vastgesteld. Dit betekent dat de kaders van de verdeling van de BDU-budgetten op programmaniveau voor vier jaar worden vastgelegd. Voor de komende periode is de verdeling als volgt:

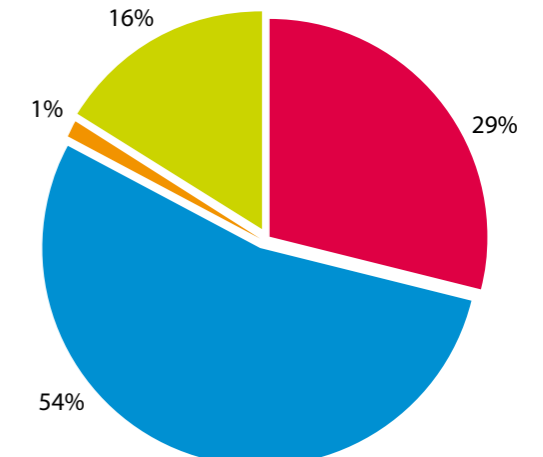
Verdeling BDU volgens verdeelsystematiek



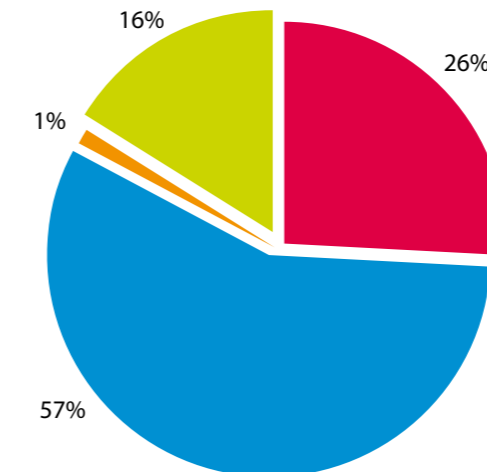
Verdeling BDU 2012



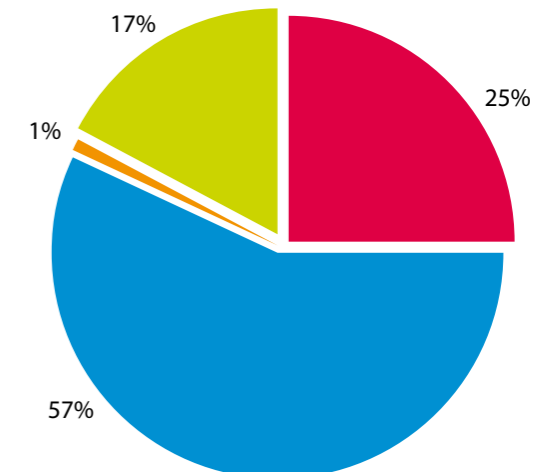
Verdeling BDU 2013



Verdeling BDU 2014



Verdeling BDU 2015



Paragrafen

Paragraaf Financiering

Jaarlijks neemt BRU een treasuryparagraaf (paragraaf financiering) op in zowel de Programmabegroting, de Bestuursrapportage als in het Programmaverslag. In de begroting worden de specifieke beleidsvoornemens opgenomen zoals vermeld in onderstaand treasuryplan. In de rapportages (Bestuursrapportage en Programmaverslag) vindt verantwoording van uitvoering van het beleid plaats.

Treasuryjaarplan 2012

De doelstellingen van de treasuryfunctie zoals vastgesteld in het statuut zijn onder andere 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 2012 onder andere de volgende ontwikkelingen verwacht:

Financiering toekomstige investeringen

Voor een aantal grote toekomstige investeringen zoals de Uithoflijn en het levensduurverlengend onderhoud (LVO) van de SUNIJ-lijn zal wellicht externe financiering aangetrokken moeten worden. Ook kan er sprake zijn van een mix van interne en externe financiering.

In de exploitatie van dergelijke investeringsprojecten zal i.v.m. de financieringskosten rekening worden gehouden met een rente die gelijk is aan de gemiddelde kapitaalmarktrente van de swaprente en de effectieve rente op Nederlandse Staatsobligaties bij een looptijd van 25 jaar (momenteel ligt deze rond de 4%).

Op het moment dat er duidelijkheid is over de start en de omvang van de investeringen en de benodigde externe financiering, kan bij verschillende financiële partijen offerte aangevraagd worden om te zorgen voor de best mogelijke condities voor het BRU.

In de Kadernota 2012 is de huidige afspraak opgenomen dat geen rente wordt toegerekend aan investeringen bij financiering uit eigen middelen. Bij de toekomstige hoogte van de verwachte investeringen is die afspraak niet meer haalbaar. In de Kadernota 2013 en verder, die aan het algemeen bestuur ter vaststelling worden aangeboden, wordt het aangepaste rentebeleid opgenomen inclusief het voor dat jaar te hanteren rentepercentage.

Beleggingen

In de Treasury Advies Groep wordt vier keer per jaar onder andere een beleggingsvisie voorgelegd van waaruit een beleggingsplan wordt geadviseerd. Ook voor 2012 zal in het kader van spreiding en afdekking renterisico, hierbij zoveel mogelijk rekening worden gehouden met een balans tussen lang en kort beleggen. Ook zal er aandacht zijn voor duurzaam beleggen.

Huisbankierschap

In 2012 zal een effectuering plaatsvinden het volgende huisbankiercontract, al dan niet bij een nieuwe bank. Het huidige contract voor het huisbankierschap heeft een looptijd van 1-1-2009 tot 1-1-2012. De beoordeling van bankrelaties vindt plaats gedurende 2011. Van een aantal banken zal in 2011 een offerte worden gevraagd met betrekking tot hun treasurycondities en creditvergoedingen in de rekening-courantverhouding. Ook de duurzaamheid speelt hierbij een rol. Daarna zullen de gesprekken en onderhandelingen plaatsvinden. De Secretaris Directeur besluit vervolgens over het aangaan van de (nieuwe) bankrelatie.

Duurzaam beleggen

Er wordt over het algemeen een deel van de portefeuille bij BNG vermogensbeheer belegd in het Fido Geldmarktselectfonds, dit is een duurzaam geldmarktfonds. Op deze manier houdt het BRU zich bezig met duurzaam beleggen. Daarnaast zal in de tender voor een (nieuwe) huisbankrelatie rekening gehouden worden met de duurzaamheid van de bank.

Treasuryscan

Gezien in 2012 verwachte verminderde treasuryactiviteit wordt voor 2012 geen treasuryscan uitgevoerd.

Tegenpartijen

Treasury is continu op zoek naar extra tegenpartijen voor de spreiding in de portefeuille. Hier wordt risico en rendement in acht genomen. Tevens wordt hierbij gekeken naar Fido&Ruddo. De partijen waar naar gekeken wordt zijn zowel Nederlandse partijen als buitenlandse partijen. Ratingveranderingen of veranderingen van het aangeboden productenpalet worden met name gevolgd. Het zou het interessant kunnen zijn om met een aantal buitenlandse partijen te bespreken welke mogelijkheden zij kunnen bieden voor het BRU, dit is vooral interessant om het beperkte aantal partijen voor beleggingen langer dan 3 maanden uit te breiden en tevens het aantal partijen uit te breiden waar spaarrekeningen aangehouden kunnen worden om zo de spreidingsmogelijkheden binnen de portefeuille te bevorderen.

Kasgeldlimiet

Naar verwachting zal er geen sprake zijn van vlottende schulden waardoor BRU rekeninghoudende met de vlottende middelen (kortlopende deposito's en rekening couranttegoeden) naar verwachting ruimschoots binnen de voorgeschreven kasgeldlimiet zal blijven.

Renterisiconorm

De renterisiconorm is bedoeld om er voor te waken dat geen overmatige renterisico's op vaste schuldposities worden gelopen. Het BRU heeft op dit moment geen vaste schuldposities en geen geldleningen aangetrokken en behoeft derhalve de renterisiconorm niet in acht te nemen

Paragraaf Bedrijfsvoering

Wat mag het kosten?

Paragraaf Financiering (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	0
Totaal lasten	0
<i>Baten</i>	
Vrij inzetbare rentebaten	1.187
Totaal baten	1.187
Resultaat voor bestemming	1.187
Toevoeging aan algemene reserve	-1.187
Resultaat na bestemming	0

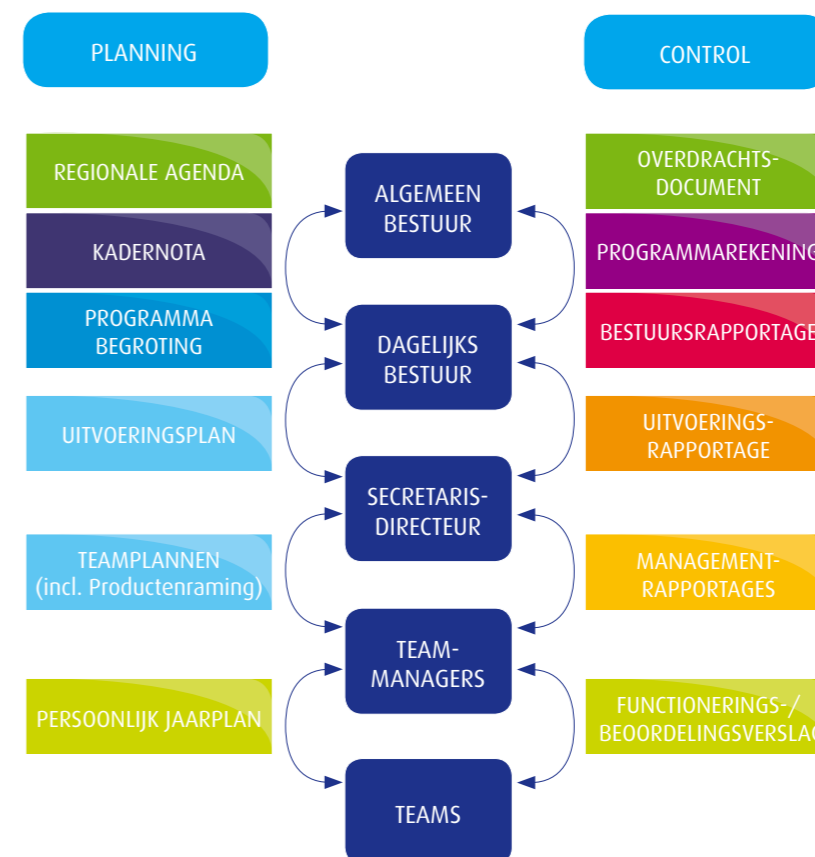
De Treasury exploitatie lasten zijn ondergebracht bij Financiën, onder de paragraaf Bedrijfsvoering. De rentebaten lopen via de paragraaf Financiering. Het vrij besteedbare deel hiervan wordt toegevoegd aan de algemene reserve.

Met de term bedrijfsvoering wordt bedoeld de sturing en beheersing van alle primaire en ondersteunende processen in een organisatie. Van dit begrip zijn talrijke definities in omloop. De kern ervan is dat het de aansturing van de organisatie betreft, zoals die onderscheiden kan worden van de feitelijk uitvoering (het daadwerkelijk maken van producten en het verlenen van diensten) en van het bepalen van beleid (keuzes maken over wat wel en wat niet te doen). De term bedrijfsvoering betekent in deze omschrijving hetzelfde als control.

Eén van de verplichte paragrafen van de begroting en het jaarverslag is de paragraaf bedrijfsvoering. Deze verplichting volgt uit het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Voor het verwezenlijken van de programma's uit de begroting is het essentieel te beschikken over een goede bedrijfsvoering. De toelichting op BBV stelt dat het de functie van de paragraaf bedrijfsvoering is het bestuur hier inzicht in te geven.

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. De Planning & Control-cyclus van BRU ziet er als volgt uit:



P&O

Communicatie

In 2012 zal vanuit communicatie verder gewerkt worden aan het versterken van de relatie met de aangesloten BRU gemeenten overeenkomstig de speerpunten in de Regionale Agenda 2011-2014. De uitkomsten van de WGR+ discussie zullen worden meegenomen, als in 2011 mocht blijken dat een gewijzigde aanpak nodig is. De profilering van Bestuur Regio Utrecht wordt verder ondersteund. In de voorbereidingen voor het DB en AB en bij de uitvoering van grotere projecten en ontwikkelingen zal communicatie vroegtijdig worden betrokken. Op die manier kan de samenhang tussen de verschillende communicatie uitingen (BRUwebsite, BRUActueel, BRUberichten e.d.) nog beter worden benut. Daar waar mogelijk worden kostenbesparingen doorgevoerd bij de productie van communicatie uitingen en bij de inzet van extern personeel.

Automatisering

In 2011 wordt een begin gemaakt met onderzoeken of het mogelijk is om de automatiseringsomgeving buiten de deur te zetten. Als het antwoord op deze vraag positief is zal 2012 in het teken staan van het realiseren van deze uit huis plaatsing.

Huisvesting

In 2012 zal verder gegaan worden waar in 2011 mee begonnen is namelijk het opknappen van de binnenkant van het kantoorpand Maliebaan 34. In verband met de kosten die dit met zich meebrengt wordt in 2011 een eerste deel uitgevoerd. Het restant gebeurt dus in 2012.

Wat mag het kosten?

Bedrijfsvoering (bedragen x € 1.000)	Begroting 2012
<i>Lasten</i>	
Financiën	864
Communicatie	153
Personeel & Organisatie	221
Frictiekosten personeel	159
Ondersteuning	916
ICT	160
Huisvesting	550
Totaal lasten	3.023
<i>Baten</i>	
Overheadtoerekening	2.853
Dienstverleningsovereenkomst BWS	11
Totaal baten	2.864
Saldo voor bestemming	-159
Onttrekking bestemmingsreserve Personele verplichting (frictie)	159
Saldo na bestemming	0

Toelichting op de financiële gegevens

De kosten van de paragraaf Bedrijfsvoering worden grotendeels gerekend tot de overheadkosten. Deze worden toegerekend aan de programma's, voornamelijk op basis van het aantal gebruikte werkplekken.

Paragraaf Weerstandsvermogen

Algemeen

Deze paragraaf omvat het weerstandsvermogen als inschatting van risico's die daarmee moeten worden afgedekt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en alle risico's waarvoor geen voorzieningen zijn getroffen. Al afgedekte risico's hebben geen invloed op het weerstandsvermogen. Hieruit volgt dat het weerstandsvermogen bestaat uit alle middelen en mogelijkheden om niet-begrote kosten te dekken. De weerstandscapaciteit dient de continuïteit van de organisatie te borgen.

De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:

1. risico's onder controle houden door stuur- en beheermaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van regelgeving);
2. risico's financieel dekken door:
 - het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd
 - het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

De omvang van het benodigde weerstandsvermogen is afhankelijk van de omvang van de weerstandscapaciteit in relatie tot de resterende risico's. Weerstandscapaciteit betekent het geheel aan financiële middelen (met name reserves) dat beschikbaar is en aangewend kan worden om risico's op te vangen. De resterende risico's zijn de risico's die onvoldoende onder controle kunnen worden gehouden door stuur- en beheermaatregelen en waarvoor (nog) geen specifieke voorzieningen zijn of kunnen worden getroffen.

In principe hoeft BRU niet over een omvangrijke weerstandscapaciteit te beschikken. De algemene risico's zullen in voorkomend geval gedragen worden door de aangesloten gemeenten indien de beschikbare weerstandscapaciteit niet volstaat. De risico's die samenhangen met activiteiten, taken of projecten die bekostigd worden uit een externe geldstroom (rijksmiddelen zoals BDU, BLS, BWS) worden door deze geldstroom afgedekt.

Het weerstandsvermogen van BRU vormt de algemene reserve waarvan de omvang per 1 januari 2011 € 45.000,- bedroeg. Onder het weerstandsvermogen zouden gedeeltelijk de Besluit Woninggebonden Subsidies (BWS) reserves kunnen worden toegerekend.

Voor de financiële risico's van BRU is het van belang onderscheid te maken tussen enerzijds de programmatische ambities en anderzijds de werkorganisatie (bedrijfsvoering).

Programmatie ambities

Openbaar Vervoer Infrastructuur (assets)

In verband met de overdracht van de tram activa (rijdend materieel, haltevoorzieningen en remise) van de SUNIJ lijn en de overdracht van het spoor (infrastructuur) in 2010 aan BRU is er een zware beheersaak bijgekomen. Over het organisatorisch vraagstuk en op welk niveau het beheer zal plaatsvinden (strategisch, tactisch, operationeel) heeft in 2010 nadere besluitvorming plaatsgevonden. Op grond van de uitkomsten van deze besluiten zal middels een risicoanalyse moeten worden onderzocht wat de consequenties daarvan voor het weerstandsvermogen voor BRU zijn.

Brede Doeluitkering

Jaarlijks ontvangt BRU een beschikking Brede Doeluitkering (BDU) van het Rijk (ministerie van Verkeer en Waterstaat). De daadwerkelijke ontvangst van deze beschikking loopt niet parallel aan het begrotingstraject van BRU. De BRU begroting dient al begin juli door het algemeen bestuur te worden vast-

gesteld. Daar de verdeling van de BDU middelen een meerjarig karakter heeft kunnen de gevolgen hiervan jaarlijks middels een begrotingswijziging worden bijgesteld. Daarnaast komen overschrijdingen bij projecten op het gebied van infrastructuur projecten in principe voor rekening van de aanvrager van de subsidie. Dit geldt niet voor openbaar vervoer subsidies. Bij deze categorie is het mogelijk dat de definitieve vaststelling hoger kunnen zijn. BRU kan alleen aanvullende subsidie verstrekken indien er binnen het BDU budget budgettaire en bestuurlijk inhoudelijke ruimte aanwezig is.

Indexering Brede Doeluitkering

Daarnaast loopt BRU bij de BDU middelen een indexeringsrisico. De indexering die BRU van het Rijk ontvangt is vaak lager dan de index die door BRU wordt toegepast bij de subsidiering van projecten en het openbaar vervoer.

Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) (incl. Quick Win middelen)

Het risico ten behoeve van het BOR-fonds is voornamelijk een "indirect" termijn risico. Het rijk heeft in 2010 voor deze regeling de termijn met één jaar verlengd voor een aantal specifieke haalbare projecten. Wordt deze termijn niet gehaald, dan bestaat de kans dat het Rijk haar aandeel in het fonds terugvordert. Het is een indirect risico, omdat dit met name een risico is voor de in het fonds deelnemende partijen (de provincie Utrecht en aantal BRU gemeenten).

In de Quick Win beschikkingen die BRU van het Rijk heeft ontvangen wordt aangegeven dat het Rijk voor de quick win middelen dezelfde werkwijze toepast als voor de BOR middelen. Na storting van door de regio zal het rijk deze storting vervolgens verdubbelen. Op dit moment heeft de storting van een aantal projecten nog niet plaatsgevonden. Hierdoor bestaat er een risico dat het rijk niet overgaat tot verdubbeling en waardoor de uitvoering van de projecten niet zal worden gerealiseerd.

Integratie A2

BRU heeft samen met de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht de overeenkomst betreffende de regionale bijdrage aan de integratie van de A2 in de VINEX locatie Leidsche Rijn ondertekend. In deze overeenkomst is de financiering van dit project geregeld waarbij BRU € 45,4 mln. van de totaal € 93 mln. voor haar rekening neemt. Van deze € 45,4 mln. is € 31,8 mln. afkomstig vanuit BDU-middelen en € 13,6 mln. vanuit de BLS-middelen. Met de gemeenten die de BLS-middelen ontvangen (Houten, Nieuwegein en Utrecht) is afgesproken dat zij deze middelen tot primo 2005 onder hun beheer konden houden. De gemeente Utrecht heeft gedeeltelijk voldaan aan de voorwaarde deze middelen aan BRU terug te storten. De gemeente Utrecht heeft in 2007 € 9 mln. aan het BRU overgemaakt waardoor nog een bedrag van € 3 mln. resteert.

Daarnaast is er in de overeenkomst nog een onduidelijkheid over de financiering van € 5,9 mln. Hierover moeten door de drie partijen nog nadere afspraken worden gemaakt.

Paragraaf Verbonden partijen

Op dit moment zijn er geen partijen waaraan BRU verbonden is.

Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen

In deze paragraaf beschrijven we het beleidskader voor het onderhoud van kapitaalgoederen. Kapitaalgoederen worden onderscheiden in vast en vlottende activa, die als bezittingen op de balans staan en waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. In het kader van deze paragraaf gaat het om de vaste activa zoals bedrijfsgebouwen, rijdend materieel en inventaris. Ze onderscheiden zich doordat ze voor hun instandhouding en verbetering structureel een substantieel beslag op middelen in de exploitatiebegroting leggen. Dit geldt niet voor de financiële activa en de bedrijfsmiddelen (vlottende activa) omdat die regelmatig worden vervangen.

Tot voor kort beschikte BRU niet over de kapitaalgoederen zoals hierboven bedoeld. Met de overdracht van de activa van de SUNIJ-lijn is daar verandering in gekomen. Inmiddels is BRU eigenaar van rijdend materieel (zoals de Weense Tram), haltevoorzieningen, infrastructuur en de remise.

Het BBV schrijft voor dat in de programmabegroting aandacht wordt geschonken aan het beleidskader met betrekking tot het onderhoud van de kapitaalgoederen. Het gewenste onderhoudsniveau is daarbij het uitgangspunt. Tevens dient een relatie te worden gelegd met de aan dit onderhoudsbeleidskader verbonden financiële consequenties.

BRU heeft:

1. actuele areaalinformatie met betrekking tot infra, materieel en locaties
2. op basis van deze areaalinformatie per component een meerjaren onderhoudsplan en investeringsplan
3. op basis van deze meerjarenplanningen een integraal financieel meerjarenplan
4. op basis van het financieel meerjarenplan een voorziening op de balans die als equalisatiereserve functioneert om het eventueel grillige verloop in budgetbenutting in de jaarlijkse budgetcyclus op te vangen.

Financiële begroting

Overzicht van baten en lasten

(bedragen x € 1.000)

Programma's in 2010	Rekening 2010 ¹⁾	Programma's in 2011 en 2012	Begroting 2011 ²⁾	Begroting 2012
BATEN:				
Bestuur	937	Bestuur	818	584
		Ruimtelijke ordening	20.662	592
		Economische zaken	294	294
Ruimtelijk Beleid & Wonen	3.226	Groen, recreatie & milieu	104	724
		Wonen	400	389
		Wegen & verkeer	68.261	50.449
		OV concessie	56.501	60.110
Mobiliteit	170.226	Netwerkontwikkeling mobiliteit	965	891
		OV infrastructuur (assets)	23.766	20.591
Paragraaf Financiering	780	Paragraaf Financiering	1.317	1.187
Totaal baten	175.169		173.088	135.811
LASTEN:				
Bestuur	1.158	Bestuur	818	584
		Ruimtelijke ordening	20.712	692
		Economische zaken	294	294
Ruimtelijk Beleid & Wonen	4.172	Groen, recreatie & milieu	104	724
		Wonen	815	659
		Wegen & verkeer	68.261	50.449
		OV concessie	56.501	60.110
Mobiliteit	170.690	Netwerkontwikkeling mobiliteit	965	891
		OV infrastructuur (assets)	23.766	20.591
Paragraaf Financiering	213	Paragraaf Financiering	0	0
Totaal lasten	176.233		172.236	134.994
Resultaat voor bestemming	-1.064		852	817
Ottrekking uit reserves	2.184			
Toevoeging aan reserves	826		852	817
Resultaat na bestemming	294		0	0

1) Voorlopig

2) Programmabegroting 2011 (nà wijziging)

In verband met de nieuwe programma-indeling die vanaf 2011 gebruikt wordt is het moeilijk een vergelijking te maken met voorgaande jaren. In bovenstaand overzicht is toch een vergelijking met de rekening 2010 (voorlopig) gemaakt, door een dusdanige rangschikking dat de clustering van enkele nieuwe programma's ongeveer overeenkomt met de oude programma's.

Verdeling van het exploitatiesaldo 2012 naar bestemde reserves

bedragen x €1.000)

	Mutatie	Bestuur	Ruimtelijke Ordening	Economische Zaken	Groen, Recreatie & Milieu	Wonen	Wegen & Verkeer	OV concessie	Netwerk ontwikkeling Mobiliteit	OV infrastructuur (assets)	Financiering	Bedrijfsvoering
Bestemmingsreserves:												
Rentebaten BWS-budget	-270					-270						
Actieprogramma woningbouw	-100		-100									
Personele verplichtingen frictiekosten *)	-159											-159
Algemene reserve	1.187										1.187	
Totale verwachte mutatie 2012	817		-100									-159

*) De onttrekking uit de bestemmingsreserve Personele verplichtingen frictiekosten via de paragraaf Bedrijfsvoering telt niet mee in het saldo, omdat de lasten en baten van deze paragraaf grotendeels via de overhead verrekend zijn naar de programma's en deze anders dubbel zouden meetellen.

Meerjarenoverzicht 2013-2015

bedragen x €1.000,-

PROGRAMMA	BEGROTING 2013		BEGROTING 2014		BEGROTING 2015	
	LASTEN	BATEN	LASTEN	BATEN	LASTEN	BATEN
Bestuur	584	584	584	584	584	584
Ruimtelijke Ordening	642	592	592	592	592	592
Economische Zaken	270	270	270	270	270	270
Groen, Recreatie en Milieu	74	74	74	74	74	74
Wonen	569	379	494	369	409	359
Wegen en Verkeer	45.507	45.507	47.193	47.193	33.263	33.263
OV Concessie	58.116	58.116	58.398	58.398	58.406	58.406
Netwerkontwikkeling Mobiliteit	886	886	880	880	877	877
OV Infrastructuur (assets)	19.930	19.930	19.089	19.089	19.072	19.072
Paragraaf Financiering	0	841	0	492	0	241
Totaal lasten en baten	126.578	127.179	127.574	127.941	113.547	113.738
Resultaat vóór bestemming	601		367		191	
Mutatie bestemmingsreserves	-601		-367		-191	
Resultaat ná bestemming	0		0		0	

Financiële positie Bestuur Regio Utrecht

Kerngegevens Bestuur Regio Utrecht <i>(bedragen x €1.000)</i>	2010 *)	2011	2012
Personeelslasten	3.017	4.049	4.049
Personeel formatieplaatsen (fte)	49,84	55,15	55,15

Begrote reserves en voorzieningen <i>(x €1000)</i>	2010*)	2011	2012	2013	2014	2015
Algemene reserve	45	1.362	2.549	3.390	3.882	4.123
Bestemmingsreserves	12.063	12.483	11.954	11.545	11.340	11.210
Totaal reserves	12.108	13.845	14.503	14.935	15.222	15.333
Totaal Voorzieningen	82	111	145	179	213	247

**) Voorlopig*

Bijlagen

Bijlage A: Regiobijdrage

De regiobijdrage is met de kadernota 2012 vastgesteld op € 2.109.287,-
Dit totaal (€ 2.109.273,-) is gerelateerd aan een schatting van het aantal inwoners (625.897) waardoor de regiobijdrage € 3,37 per inwoner bedraagt (2010 € 3,37).

Gemeente	Aantal inwoners per 1 jan 2010 *)	Regiobijdrage (€)
De Bilt	42.017	141.597
Bunnik	14.459	48.727
Houten	47.622	160.486
Maarsse	39.663	133.664
Nieuwegein	60.896	205.220
Utrecht	307.081	1.034.863
Vianen	19.647	66.210
IJsselstein	34.226	115.342
Zeist	60.286	203.164
Totaal	625.897	2.109.273
	Per inwoner	3,37

*) Volgens CBS opgave 9-11-2010

Bijlage B: Overzicht portefeuillehouders

Het dagelijks bestuur is in de vergadering van het algemeen bestuur van 19 mei 2010 benoemd. De portefeuillevindeling van dit dagelijks bestuur is hier opgenomen.

	portefeuillevindeling	portefeuillehouder	plaatsvervanger
1.	Algemeen • algemene coördinatie • communicatie • externe contacten	Dhr. A. Wolfsen <i>voorzitter</i>	Dhr. J.J.L.M. Janssen
2.	Bestuur en organisatie • bestuurlijke organisatie • personeel, organisatie, • informatievoorziening • Regionale agenda	Dhr. J.J.L.M. Janssen	Dhr. A.J. Gerritsen
3.	Financiën • financiën	Dhr. J.A.E. Landwehr	Dhr. J.J.L.M. Janssen
4.	Ruimtelijke Ordening • ruimtelijke ontwikkeling • Actieprogramma woningbouw	Dhr. B.J. Lubbinge	Dhr. H. Bosch
5.	Economische zaken • economische zaken • toerisme • regionaal grondbeleid • energie (inkoop) • Hollandse Waterlinie	Mw. M.M. van 't Veld	Mw. Y. Hoogendijk
6.	Groen & milieu • groenbeleid • milieu	Mw. Y. Hoogendijk	Dhr. M.G.M. de Jong
7.	Recreatie (incl. Groene Hart) • recreatie	Dhr. M.G.M. de Jong	Mw. Y. Hoogendijk
8.	Wonen • volkshuisvesting (incl. woonruimteverdeling)	Dhr. H. Bosch	Dhr. B.J. Lubbinge
9.	Wegen & verkeer • wegen en verkeer	Dhr. C. van Dalen	Dhr. F. Lintmeijer
10.	Openbaar Vervoer • concessiebeheer en aanbesteding OV • beheer en onderhoud van OV infrastructuur	Dhr. A.J. Gerritsen	Dhr. B.J. Lubbinge
11.	Netwerk ontwikkeling mobiliteit • netwerk ontwikkeling mobiliteit	Dhr. F. Lintmeijer	Dhr. B.J. Lubbinge

Bijlage C: Reserves en voorzieningen

Reserves:

Reserves zijn het verschil tussen bezittingen en schulden en behoren tot het eigen vermogen. Wanneer de reserves vrij zijn om te bestemmen, noemen we ze algemene reserves. Wanneer er is aangegeven de reserve voor een specifiek doel in te zetten, noemen we het bestemmingsreserves. In de onderstaande tabel vindt u een opsomming van alle reserves met de stand per aanvang van het begrotingsjaar en de verwachte eindstand per 31 december 2012.

Naam reserve	Stand per 1 januari 2012	Stand per 31 december 2012
Algemene reserve	1.362.301	2.549.301
Bestemmingsreserve vrijgevallen BWS middelen	6.522.809	6.522.809
Bestemmingsreserve rentebaten BWS budget	1.135.811	865.811
Bestemmingsreserve onzelfstandige wooneenheden	636.622	636.622
Bestemmingsreserve rentebaten BLS 2005-2010	2.004.542	2.004.542
Bestemmingsreserve financiële knelpunten	230.000	230.000
Bestemmingsreserve wonen met welzijn en zorg	0	0
Bestemmingsreserve vermogensbeheer	1.313.516	1.313.516
Bestemmingsreserve opstellen RSP 2005-2015	138.333	138.333
Bestemmingsreserve personele verplichtingen frictiekosten	301.364	142.364
Bestemmingsreserve actieprogramma woningbouw	200.000	100.000
Bestemmingsreserve VRU	0	0
Totaal	13.845.298	14.503.298

Voorzieningen:

Voorzieningen zijn delen van het vermogen die worden afgezonderd vanwege een specifiek te kwantificeren financiële verplichting of risico. Voorzieningen worden ook gebruikt om structurele, maar jaarlijks in hoogte wisselende kosten te egaliseren zoals bijvoorbeeld onderhoudskosten. In de onderstaande tabel is de verwachte stand per aanvang van het begrotingsjaar weergegeven en het eindsaldo.

Naam voorziening	Stand per 1 januari 2012	Stand per 31 december 2012
Voorziening FPU	76.561	76.561
Voorziening groot onderhoud BRU gebouw	34.000	68.000
Totaal	110.561	144.561

Bijlage D: Lijst van gebruikte afkortingen

Afkorting	Verklaring
AB	Algemeen Bestuur
BBV	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
BDU	Brede Doeluitkering
BLS	Besluit Locatiegebonden Subsidies
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BRU	Bestuur Regio Utrecht
BWS	Besluit Woninggebonden Subsidies
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
DB	Dagelijks Bestuur
DMS	Document Management Systeem
Fido	Wet Financiering Decentrale Overheden
FPU	Flexibel Pensioen en Uittreden
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IPvE	Integraal Programma van Eisen
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
NV Utrecht	Noordvleugel Utrecht
OV	Openbaar Vervoer
P&C	Planning & Control
RO	Ruimtelijke Ordening
ROCOV	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
RodS	Recreatie om de Stad
RSP	Regionaal Structuurplan
Ruddo	Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
RUVV	Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
SUNIJ	Sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein
TFI	Taskforce Innovatie
TSN	Techno Service Nederland
VNM	Vervoersanalyse & Mobiliteitsadvies
VRU	Verkeersmodel Regio Utrecht
WGR+	Wet Gemeenschappelijke Regeling plus

Bijlage E: BDU verdeling

MEERJARENPLANNING BDU (bedragen x € 1.000)	2012	2013	2014	2015
PROGRAMMA WEGEN & VERKEER				
Lasten				
Lokaal maatwerk en gedragsbeïnvloeding	2.180	2.180	2.180	2.180
* Lokaal maatwerk Bunnik	172	172	172	172
* Lokaal maatwerk De Bilt	208	208	208	208
* Lokaal maatwerk Houten	208	208	208	208
* Lokaal maatwerk IJsselstein	208	208	208	208
* Lokaal maatwerk Nieuwegein	208	208	208	208
* Lokaal maatwerk Stichtse Vecht	208	208	208	208
* Lokaal maatwerk Utrecht	400	400	400	400
* Lokaal maatwerk Vianen	172	172	172	172
* Lokaal maatwerk Zeist	208	208	208	208
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	188	188	188	188
Fietsprojecten	9.880			
* Houten fietstunnel Binnenweg	2.880			
* Nieuwegein herstel historische Oost-westverbinding	5.000			
* Snelfietsroutes Houten-De Bilt en Houten-Maarssen	2.000			
HOV-Utrecht	3.423	15.773	16.623	14.623
* HOV Leidsche Rijn		6.950	7.000	7.000
* HOV Om de Zuid	6.000	8.800	9.600	7.600
* Correctie op in 2010 beschikte indexering HOV 2008-2010	-2.600			
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	23	23	23	23
Projecten infrastructuur	52	52	52	52
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	52	52	52	52
Autoprojecten	7.072	3.536		
* Stuurgroep A12 Salto: A12 Salto (fase 1)	3.000	3.000		
* IJsselstein VRI Baronieweg	245			
* Nieuwegein binnenstadscorridors HWN	2.000			
* Vianen Westelijke randweg	1.786	536		
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	41			
Mobiliteitsmanagement/ketenmobiliteit	98	23	23	23
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	98	23	23	23
Actieprogramma OV	14.958	8.867	1.392	
* Doorstroming as Utrecht - Zuilen - Maarssen	9.320	1.864		
* Uitbreiding frequentie sneltram	47	14		
* Doorstroming Oosttangent	5.591	6.989	1.392	
OV-projecten	1.946	1.000		
* BRU spoedeisende maatregelen doorstroming OV	1.000	1.000		
* Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes	946			
Regionaal verkeersmanagement	40	40	40	40
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	40	40	40	40
Monitoring RVVP	60	60	60	60
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	60	60	60	60

MEERJARENPLANNING BDU (bedragen x € 1.000)	2012	2013	2014	2015
PROGRAMMA WEGEN & VERKEER				
Lasten				
VERDER-projecten	2.151	4.561	3.561	4.361
<i>A. BRU coördinerende/uitvoerende organisatie:</i>				
* Park + Ride locatie Vianen	500			
* Park + Ride locatie Driebergen-Zeist	1.600			
<i>B. Bijdragen aan gemeenten:</i>				
* Tangentlijn 10 versterken: nieuwe route en frequentieverhoging		1.000		
* Hoogwaardig OV Westtangent Utrecht	2.000	2.000	2.000	2.000
* Aanleg bustunnels HOV Zuidradiaal en aansluiting Taatse viaduct	500	3.000	3.000	
<i>C. Bijdragen aan provincie:</i>				
* Aanleg vijf fietstunnels op Utrechtseweg (N237)		1.000	1.000	1.000
* RVM totaal:	2.490	2.500	2.500	2.000
- RVM Regionaal Verkeersmanagementcentrale (RVMC)				
- RVM Databank voor verkeersgegevens (UDW)				
- RVM Het Netwerk Geregeld (NG)				
- RVM Afstemming van wegonderhoud (wegonderhoud Beter in Beeld) (WBIB)				
- RVM 'De auto als sensor' (DAAS)				
- RVM Verkeersmodellen voor korte termijn (BOSS)				
- RVM Communicatie (COMM)				
- Regionaal verkeersmanagement: deelmaatregelen op straat om verkeer te informeren, te sturen en te geleiden				
<i>Bezuinigingen:</i>				
* Verlaging BRU-bijdrage aan VERDER met gemiddeld 5%	-1.200	-1.200	-1.200	-900
* Infraprogramma herprioriteren op OV-exploitatie	-4.000	-4.000	-4.000	
<i>Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)</i>	261	261	261	261
Management en strategisch beleid	254	254	254	254
Storting in Overlopende passiva BDU (regulier)	7.858	4.400	8.918	9.993
Storting in Overlopende passiva BDU (specifiek - Actieprogramma OV)			678	1.370
	49.972	40.746	33.781	32.956
Baten				
BDU regulier	31.957	31.824	31.694	31.569
Onttrekking uit Overlopende passiva BDU (regulier)				
BDU specifiek (Snelfietsroutes)	2.000			
BDU specifiek (Actieprogramma OV)	8.846	4.863	2.070	1.370
Onttrekking uit Overlopende passiva BDU (specifiek - Actieprogramma OV)	6.112	4.004		
Onttrekking uit Overlopende passiva BDU (specifiek - Halteprogramma)	946			
Rentebaten BDU	111	55	17	17
	49.972	40.746	33.781	32.956

MEERJARENPLANNING BDU (bedragen x € 1.000)	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------

PROGRAMMA OV CONCESSIE

<i>Lasten</i>				
Concessiebeheer bus/tram	48.561	45.476	44.858	44.866
* Concessie 2012-2020	47.190	44.505	43.887	43.895
* Overig OV	1.230	830	830	830
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	141	141	141	141
Regiotaxi	6.009	4.159	3.409	3.109
* Exploitatie regiotaxi	5.900	4.050	3.300	3.000
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	109	109	109	109
OV Chipkaart	85	85	85	85
* Beleid & Uitvoering (apparaatskosten)	85	85	85	85
Aanbesteding	46	46	46	46
Monitoring	277	277	277	277
Vervoersontwikkeling korte termijn	338	338	338	338
OV Bureau Randstad	50			
OV Terminal	175	175	175	175
Management OV Concessie	327	327	327	327
	55.868	50.883	49.515	49.223

<i>Baten</i>				
BDU regulier	44.985	44.792	44.606	44.425
Onttrekking uit Overlopende passiva BDU (regulier)	10.722	6.011	4.885	4.773
Rentebaten BDU	161	80	24	25
	55.868	50.883	49.515	49.223

PROGRAMMA NETWERKONTWIKKELING MOBILITEIT

<i>Lasten</i>				
Spoorse lobby	25	25	25	25
OV-visie	250	250	150	150
Management en strategisch beleid	589	589	684	676
Storting in Overlopende passiva BDU (regulier)	27	22	21	26
	891	886	880	877

<i>Baten</i>				
BDU regulier	888	884	880	877
Rentebaten BDU	3	2		
	891	886	880	877

MEERJARENPLANNING BDU (bedragen x € 1.000)	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------

PROGRAMMA OV INFRASTRUCTUUR (ASSETS)

<i>Lasten</i>				
Beheer en onderhoud tram	18.152	17.741	17.174	17.157
* Beheer en onderhoud materieel	4.984	4.775	4.208	4.191
* Beheer en onderhoud rails	8.053	8.053	8.053	8.053
* Beheer en onderhoud locaties	1.769	1.669	1.669	1.669
* Beheer en onderhoud overig	2.847	2.847	2.847	2.847
* Remiseterrein-gebouw	499	397	397	397
Safetymanagement	447	447	447	447
* Wet- en regelgeving	447	447	447	447
Projecten	447	447	447	447
* Telematica	428	428	428	428
* Positionering OV-I	19	19	19	19
Ontwikkeling netwerk en systemen	740	540	266	266
Management OV Infrastructuur	805	755	755	755
	20.591	19.930	19.089	19.072

<i>Baten</i>				
BDU regulier	9.765	9.724	9.684	9.646
Onttrekking Overlopende passiva BDU (regulier)	5.933	5.330	4.541	4.562
BDU specifiek (Groot onderhoud SUNIJ-tram)	4.859	4.859	4.859	4.859
Rentebaten BDU	34	17	5	5
	20.591	19.930	19.089	19.072



Colofon

Uitgave en eindredactie
Bestuur Regio Utrecht

Vormgeving
Tookyo Design
Fotografie
Eelco Hofstra
Erik van 't Woud

Juli 2011

In Bestuur Regio Utrecht werken negen gemeenten samen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht. Het gaat om: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

