



Programmaverslag 2010





Programmaverslag 2010

Inhoudsopgave

Aanbieding	3
Samenstelling dagelijks bestuur	4
Programmaverslag	7
Programma Bestuur	8
Programma Ruimtelijk Beleid en Wonen	10
Subprogramma Regionaal Structuurplan	10
Subprogramma Ruimtelijke Ordening	11
Subprogramma Economische Zaken	12
Subprogramma Groen en Recreatie	14
Subprogramma Wonen	16
<i>Programma Mobiliteit</i>	19
Subprogramma Infrastructuur	20
Subprogramma Concessiebeheer en aanbesteding	24
Subprogramma Vervoerontwikkeling	26
Subprogramma Bereikbaarheid	29
Subprogramma OV-infrastructuur	31
Subprogramma Tram	32
Paragrafen	39
Financiering	40
Bedrijfsvoering	43
Weerstandsvormogen	46
Onderhoud kapitaalgoederen	48
Jaarrekening	51
Programmarekening	53
Balans	54
Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	56
Toelichting op de balans	58
Resultaten producten	67
Sisa	70
Controleverklaring	71
Bijlagen	75
Verdeelbesluit BDU	76
Verdeling Regiobijdrage	77
Activa	77
Overzicht personele sterkte	77
Afkortingen	79

Aanbieding

Geachte leden van het algemeen bestuur,

Geachte lezer,

Hierbij bieden wij u de programmarekening 2010 aan. Via deze programmarekening leggen wij verantwoording aan u af over wat BRU het afgelopen jaar heeft gedaan om de doelstellingen zoals die in de programmabegroting 2010 zijn vastgelegd te bereiken en welke kosten daarmee gepaard gingen.

De resultaten van de voor BRU belangrijkste beleidsterreinen leest u terug in de (sub)programma's. Zij geven u een compleet beeld van de in 2010 gemaakte keuzes en geboekte resultaten.

Deze programmarekening sluit met een batig saldo van € 294.000 ten opzichte van de begroting.

In het afgelopen jaar is een nieuw dagelijks- en algemeen bestuur aangetreden. Deze programmarekening vormt samen met het Overdrachtsdocument de afsluiting van de Regionale Agenda 2007-2010.

Voor de komende jaren ligt er een concept Regionale Agenda 2011-2014. Deze agenda is tot stand gekomen in de wetenschap dat er een financiële opgave ligt. Bezuinigingen van de rijksoverheid in de BDU maken dat BRU voor een forse bezuinigingsopgave staat. De komende jaren moeten zorgvuldige afwegingen en soms moeilijke keuzes gemaakt worden.

Het dagelijks bestuur heeft er het volste vertrouwen in dat wij samen met gemeenten en partners tot goede afwegingen en keuzes komen zodat we op koers blijven om de ambities van BRU waar te blijven maken.

Hoogachtend,

Het dagelijks bestuur

Samenstelling dagelijks bestuur



Voorzitter
Dhr. A. Wolfsen
Algemeen



Mw. Y. Hoogendijk
Groen en Milieu



Mw. M.M. van 't
Veld
Economische zaken
(inclusief energie)



Dhr. H. Bosch
Wonen



Dhr. J.A.E. Landwehr
Financiën



Dhr. M.G.M. de Jong
Recreatie
(incl. Groene hart)



Dhr. C. van Dalen
Wegen en verkeer



Dhr. A.J. Gerritsen
Openbaar vervoer



Dhr. J.J.L.M. Janssen
Bestuur en Organisatie



Dhr. B.J. Lubbinge
Ruimtelijke ordening
(incl. A12 Salto)



Dhr. F. Lintmeijer
Netwerkontwikkeling
Mobiliteit



Secretaris directeur
Mw. H. van Geuns

Programmaverslag

Programma Bestuur

Portefeuillehouder: Dhr. J.J.L.M. Janssen

Waar gaat het over?

In 2010 heeft in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken de evaluatie uitgevoerd van de WGR+ (Wet Gemeenschappelijke Regeling plus). Het zeer positieve rapport is door de staatssecretaris aan de Tweede Kamer gezonden met de verwijzing naar het nieuwe Kabinet voor het trekken van conclusies voor de toekomst.

Door de gemeenteraadsverkiezingen in 2010 is de personele samenstelling van het dagelijks- en algemeen bestuur gewijzigd en is een nieuwe bestuursperiode aangetreden.

Wat willen we bereiken?

- Werkzaamheden van Bestuur Regio Utrecht zijn verschoven van visievorming naar regie op de uitvoering van plannen.
- Meer transparantie voor de gemeenten: tastbare resultaten voor de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht.
- Versterking van de regionale samenwerking.
- Er wordt een Regionale Agenda opgesteld

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Nieuwe samenstelling algemeen- en dagelijks bestuur.

Het nieuwe DB en AB zijn na de gemeenteraadsverkiezingen in mei 2010 aangetreden. De nieuwe portefeuille-indeling in het DB sluit aan bij de programma-indeling van de programmabegroting 2011. Hierdoor ontstaat meer transparantie.

2. Introductie Regionale Agenda nieuwe stijl.

In september 2010 is gestart met het opstellen van de Regionale Agenda 2011-2014, waarin de speerpunten van de regio voor de komende bestuursperiode staan. Het is een kaderstellend document en vormt als zodanig de basis van de P&C cyclus.

In september 2010 is in Zeist een conferentie gehouden over samenwerken aan regionale thema's. Op deze bijeenkomst spraken ruim honderd college- en raadsleden van de negen BRU-gemeenten over het concreet invullen van de regionale samenwerking. Samen benoemden zij tientallen onderwerpen om in de komende bestuursperiode 2011-2014 aan te pakken.

De college- en raadsleden bogen zich over zes thema's: Wegen en Verkeer, Openbaar Vervoer, Groen Recreatie en Milieu, Ruimtelijke Ordening en Wonen, Economische Zaken en Regionale Samenwerking. In de discussies kwamen tientallen wensen vanuit de gemeenten op tafel. Dit varieerde van meer investeren in een regionaal fietspadennetwerk en het klantvriendelijker maken van het openbaar vervoer tot aandacht voor een stevige lobby richting rijksoverheid om geldstromen naar de Utrechtse regio te krijgen.

Het dagelijks bestuur heeft de speerpunten opgenomen in een concept Regionale Agenda, die op 15 december 2010 door het algemeen bestuur is vastgesteld. De concept agenda wordt vanaf januari 2011 ter consultatie voorgelegd aan de gemeenteraden en de relevante partners. In het voorjaar van 2011 stelt het algemeen bestuur de Regionale Agenda definitief vast.

3. Bijdrage leveren aan evaluatie WGR+.

In het rapport van de commissie Nijpels, De Stille Kracht, wordt aangegeven dat de stadsregio's een effectief en efficiënt bestuur voor de stedelijke gebieden vormen.

Een soortgelijke conclusie is getrokken in het rapport dat in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken (Plussen en minnen, Zenc 2010) is gemaakt. Deze rapporten zullen een rol spelen bij de interne en externe discussie en standpunt bepaling van het kabinet over het middenbestuur.

4. Themabijeenkomsten organiseren en informatie verstrekken.

Voor de nieuwe AB leden en gemeenteraadsleden is in mei 2010 een informatiemarkt georganiseerd. Naast de mogelijkheid tot onderlinge kennismaking is informatie gegeven over het werk van BRU. Er werd een goede basis gelegd voor de meer inhoudelijke bijeenkomsten die in het kader van de regionale agenda in het najaar zijn gehouden. Via het blad BRUberichten en de website zijn de relaties van het BRU geïnformeerd over de ontwikkelingen en projecten binnen het BRU gebied.

Heeft het gekost wat het zou kosten?

Programma Bestuur	Rekening 2009	Begroting voor wijziging 2010	Begroting na wijziging 2010	Rekening 2010	Vershil rekening en begroting na wijziging
<i>(x € 1.000)</i>					
Lasten	1.353	1.198	1.198	1.158	40
Baten	976	937	937	937	0
Saldo voor bestemming	-377	-261	-261	-221	40
Mutaties reserves					
Toevoeging					0
Onttrekking	199	261	261	219	-42
Saldo na bestemming	-178	0	0	-2	-2

Financiële toelichting

Het programmaresultaat is € 2.000 nadelig.

Hieronder worden de belangrijkste financiële verschillen toegelicht.

- De uitgaven voor regionale samenwerking zijn € 130.000 lager dan geraamd. Dit heeft vooral te maken met lagere kosten voor het maken van de Regionale Agenda. Een belangrijk deel van het besluitvormingstraject wordt in 2011 uitgevoerd.
- De uitgaven voor de bestuurlijke organisatie zijn € 188.000 hoger dan geraamd. Er zijn kosten gemaakt voor juridische ondersteuning vanwege ontslag van een medewerker. Er was sprake van hogere wervingskosten voor nieuwe medewerkers. Door het vertrek van diverse medewerkers zijn er meer representatiekosten gemaakt dan begroot. Een toevoeging is opgenomen aan de voorziening FPU om toekomstige verplichtingen met betrekking tot het met vervroegd pensioen (FPU) gaan van medewerkers.
- De toegerekende overheadkosten zijn € 44.000 hoger dan geraamd.

Mutaties reserves

- De onttrekking uit de bestemmingsreserve Personele Verplichtingen (frictie) is € 32.000 lager dan geraamd vanwege lagere frictiekosten personeel.
- De onttrekking uit de bestemmingsreserve Financiële knelpunten is € 10.000 lager dan geraamd.

Programma Ruimtelijk Beleid en Wonen

Subprogramma RSP

Portefeuillehouder: Dhr. B.J. Lubbinge

Waar gaat het over?

Het Regionaal Structuurplan en het daarbij horende Uitvoeringscontract RSP staan centraal in het ruimtelijk beleid van BRU. In het Uitvoeringscontract zijn afspraken vastgelegd over de woningbouwproductie, waaronder ook de bouw van sociale huurwoningen, over de te realiseren kantoorlocaties en bedrijventerreinen, een groenprogramma en infrastructurele maatregelen. De uitvoering van de programma's ligt in de meeste gevallen bij de gemeenten. BRU volgt de realisatie en ondersteunt de gemeenten daarbij met subsidiemiddelen en projectondersteuning. Het RSP en het Uitvoeringscontract hebben een looptijd van 2005 – 2015.

Wat willen we bereiken?

- Een evenwichtige, samenhangende ontwikkeling op het gebied van wonen, werken, groen/recreatie en mobiliteit om zo een duurzame/kwalitatieve leefomgeving te waarborgen.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. *Verwerken van de evaluatie van het Uitvoeringscontract RSP tot 2010.*

Voor de actualisatie van het Uitvoeringscontract RSP is in 2009 een Plan van Aanpak opgesteld. In het voorjaar van 2010 is niettemin besloten om de actualisatie van de uitvoeringsafspraken tijdelijk op te schorten, omdat het proces te veel zou gaan interfereren met het opstellen van de Regionale Agenda. Na de definitieve vaststelling van de Regionale Agenda door het AB zal het proces om te komen tot nieuwe uitvoeringsafspraken weer worden opgepakt.

Een aantal activiteiten in 2010 is uiteindelijk van invloed op de uitvoeringsafspraken, waaronder een regionale kantorenmarktanalyse (zie subprogramma EZ) en een bestuurlijke gespreksronde over de haalbaarheid van de (sociale) woningbouwopgave.

2. *Monitoring, verlenen van subsidie, aanjagen en ondersteunen van gemeenten bij het realiseren van de ambities en bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties, in het kader van het Actieprogramma Woningbouw 2010-2015*

In 2010 heeft de definitieve vaststelling van de BLS-subsidies 2005 – 2010 plaatsgevonden. De resterende BLS-middelen zullen begin 2011 onder de gemeenten worden verdeeld, naar rato van de prestaties in de periode 2005 – 2010.

In het kader van het Actieprogramma Woningbouw 2010 – 2015 is de Leergang Sociale Woningbouw georganiseerd, gericht op kennisoverdracht en kennisuitwisseling over de ontwikkeling van sociale woningbouwprojecten. In totaal 17 deelnemers, afkomstig van alle BRU-gemeenten, namen deel aan de leergang.

In juli en augustus 2010 is een bestuurlijke gespreksronde georganiseerd met de portefeuillehouders RO en wonen van de 9 BRU-gemeenten. Deze gesprekken waren ondermeer gericht op het identificeren van knelpunten bij de woningbouwprojecten en de mogelijke rol die Bestuur Regio Utrecht hierin kan vervullen. Het tempo van woningbouwontwikkelingen in de regio werd in 2010 overigens vooral bepaald door de marktomstandigheden. Het daadwerkelijk ondersteunen van gemeenten bij woningbouwprojecten, bijvoorbeeld met externe inzet, heeft om die reden in 2010 niet plaatsgevonden.

Subprogramma Ruimtelijke Ordening

Portefeuillehouder: Dhr. B.J. Lubbinge

Waar gaat het over?

Bestuur Regio Utrecht onderzoekt de verstedelijkingsmogelijkheden op langere termijn in het kader van de NV Utrecht (Noordvleugel Utrecht). Daarbij gaat het vooral om oplossingsrichtingen in het spanningsveld tussen de woningbouwopgave, het landschap en de bereikbaarheid. De NV Utrecht richt zich op de periode 2015 – 2030. De NV Utrecht samenwerking wordt naar verwachting in 2009 afgerond, waarna uitwerking op regionaal niveau aan de orde is.

Wat willen we bereiken?

- Een evenwichtige, samenhangende ontwikkeling op de gebieden wonen, werken, groen/recreatie en mobiliteit om zo een duurzame/kwalitatieve leefomgeving te waarborgen.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. *Realiseren van de verstedelijkingsafspraken 2010-2020.*

In 2009 zijn gesprekken met het rijk gevoerd over verstedelijkingsafspraken 2010 – 2020. In 2010 bleek dat de departementen WWI, VROM en Verkeer en Waterstaat geen concreet vervolg geven aan de verstedelijkingsafspraken. Er zijn geen rijksmiddelen aan gekoppeld. De in 2009 gemaakte afspraken zijn geïntegreerd in het periodieke bestuurlijke overleg MIRT. Een van de specifieke acties die daarvoor in 2010 zijn uitgevoerd is het verkennen van de mogelijkheden om de beperkingen van hoogspanningslijnen voor woningbouw in de Utrechtse regio (met name Nieuwegein en Utrecht) weg te nemen.

2. *Opstellen van een nieuwe structuurvisie.*

In 2010 is de provincie Utrecht gestart met het proces om te komen tot een nieuwe Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. In BRU-verband is afgesproken om in dit proces gezamenlijk op te trekken. Dit was ook een van de boodschappen van de gezamenlijke brief van de portefeuillehouders RO als reactie op de kadernota Ruimte. Een en ander heeft geresulteerd in het schriftelijke verzoek van de provincie Utrecht aan het BRU om de verstedelijkingsopgave NV Utrecht nader uit te werken als input voor de PRS. Deze vraag wordt niet uitgewerkt in de vorm van een nieuwe structuurvisie, maar in een Regiodocument waarin op hoofdlijnen de verstedelijkingsopgaven voor de Utrechtse regio worden uitgewerkt. Eind 2010 is een Plan van Aanpak opgesteld, op basis waarvan in de eerste maanden van 2011 in werksessies wordt toegewerkt naar een concept-regiodocument.

3. *Integrale ontwikkeling van de A12-zone tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten.*

In 2010 is, o.a. op basis van het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal 2020-2040 het nut en de noodzaak van de ambities onderbouwd en onderzoek gedaan naar de financiële, ruimtelijke, verkeerskundige en maatschappelijke haalbaarheid van dit ontwikkelingsperspectief. Het onderzoek heeft plaatsgevonden aan de hand van een aantal scenario's. Tussentijds zijn de bevindingen in een werkconferentie (27 september) voorgelegd aan een groot aantal belanghebbenden en experts. De eindconclusies worden opgenomen in het eindrapport Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal, dat in maart 2011 ter vaststelling aan de Stuurgroep zal worden voorgelegd. Ook over de voortgang van het proces zal de Stuurgroep in het voorjaar van 2011 een voorstel aan de besturen van de participerende partijen voorleggen.

Subprogramma Economische Zaken

Portefeuillehouder: Mw. M.M. van 't Veld

Waar gaat het over?

Het economisch beleid van Bestuur Regio Utrecht is vastgelegd in de in 2007 vastgestelde Regionale Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS). Daarin is in beeld gebracht wat de perspectieven van de verschillende economische sectoren zijn en wordt daarop gerichte actie ondernomen. Voor de realisatie van kantoor- en bedrijfslocaties zijn in het Uitvoeringscontract RSP programmatische afspraken gemaakt tot 2015. Daarnaast richt BRU zich op de kwalitatieve aspecten: voldoet het aanbod van de verschillende werklocaties in de regio aan de vraag in de markt in kwalitatieve zin?

Wat willen we bereiken?

- Een evenwichtige en duurzame economische ontwikkeling, die is gebaseerd op een diverse economische structuur.
- Een arbeidsaanbod dat tegemoetkomt aan de regionale behoefte
- Een stimulerende bedrijfsomgeving
- Een aantrekkelijk en gevarieerd woon- en leefklimaat, een sterk organiserend vermogen en een wervend en dynamisch profiel.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. In evenwicht brengen van vraag en aanbod van de verschillende bedrijfstypen en uitvoering van de herstructureringsopgave uit de Kwaliteitsatlas Werklocaties.

Bedrijventerreinen:

In samenwerking met de BRU-gemeenten en de provincie is invulling gegeven aan het begrip regionale samenwerking. Het afgelopen jaar is afstemming en overeenstemming gezocht tussen de verschillende partijen op dit dossier. Zo zijn er procesafspraken gemaakt en er is een plan van aanpak opgesteld om tot een regionaal convenant bedrijventerreinen te komen.

Kantorenmarkt:

De leegstand op de kantorenmarkt is toegenomen, dit komt de economische structuur niet ten goede. Er is een regionale kantorenmarktanalyse uitgevoerd waarin vraag, aanbod en de huidige (economische) trends zijn meegenomen. Het rapport concludeert dat er een grote overcapaciteit bestaat. Aanbevolen wordt metrage uit de markt te halen en de plancapaciteit terug te brengen. Het rapport biedt een goed uitgangspunt om een nadere kwalitatieve uitwerking te maken en over te gaan tot het formuleren van regionale afspraken om toe te werken naar oplossingen voor de huidige problematiek.

2. Toepassing van de mobiliteitsscan in een vroegtijdig stadium in het planvormingsproces van gemeenten. De mobiliteitsscan is gebruiksklaar maar heeft nog geen navolging gevonden. Er dient een keuze gemaakt te worden over de wijze waarop de mobiliteitsscan toegepast moet worden.

3. Onderzoek naar gerichte acties t.b.v. de arbeidsmarkt.

In de bijeenkomsten in het proces van de regionale agenda kwam tot uiting dat er voor BRU geen rol wordt gezien op het gebied van de arbeidsmarkt.

4. Participatie in de Taskforce Innovatie (TFI).

Er is een financiële bijdrage geleverd aan de TFI. De TFI heeft innovatieve projecten in de regio aangejaagd en speelde tevens een rol als penvoerder voor projecten in het programma Pieken in de Delta. Ook op het gebied van duurzaamheid en de kantorenmarkt (transformatie) bestaan er contacten met de TFI.

5. Aanmelden van regionale projecten voor subsidies.

De TFI heeft een aantal projecten uit de regio aangemeld voor Pieken in de Delta. Vanuit BRU is hier niet direct betrokkenheid in geweest.

6. Afronding en evaluatie van ondersteuning aan de MKB Huisvestingsdesk.

Deze evaluatie heeft plaatsgevonden, de MKB Huisvestingsdesk is zoekende naar zijn positie op het speelveld tussen vraag en aanbod van kleinschalige bedrijfshuisvesting. De driejarige ondersteuningstermijn is voorbij en de structurele bijdrage van BRU is beëindigd.

Subprogramma Groen en Recreatie

Portefeuillehouders: Mw. Y. Hoogendijk, Dhr. M.G.M. de Jong

Waar gaat het over?

De Utrechtse regio koestert zijn hoogwaardige woon- en leefmilieu en wil om die reden de robuuste groenblauwe structuur versterken. De bestaande natuur- en groengebieden moeten behouden blijven en de Ecologische Hoofdstructuur moet verder vorm krijgen. De groei van woon- en werkgebieden in de regio heeft op haar beurt consequenties voor de behoefte aan kwalitatief hoogwaardig groen en recreatiegebieden. De kostbare landschappen in de regio worden daarom niet alleen beschermd, maar ook verbeterd en gemakkelijker toegankelijk gemaakt.

Wat willen we bereiken?

- Versterking van de robuuste groenblauwe structuur van de regio.
- Behoud van de bestaande natuur- en groengebieden.
- Verbetering en toegankelijker maken van de kostbare landschappen in de regio.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Afronding van de twintig projecten uit het RSP-groenprogramma.

De RSP-periode is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase die loopt van 2005 t/m 2010 staan 20 projecten gepland. In 2010 zijn 19 projecten ook daadwerkelijk in realisatie. Daarvan zijn inmiddels 8 projecten afgerond (speelbos Nieuw Wulven in Houten/ superspeelplaats in Stichtse Vecht/ Natuurkwartier Nieuwegein/Vikingrijn in Utrecht/Liniepont in Vianen/ Molenpad in IJsselstein/ fietsknooppuntennetwerk).

Een 11-tal projecten is nagenoeg gereed en wordt medio 2011 opgeleverd. Het project Vechtoever in de gemeente Stichtse Vecht wacht op een rechterlijke uitspraak alvorens te starten.

De VINAC-projecten J.P.Thijsselint in Utrecht en Parklandgoed Wulven in Houten hebben de verplichte eindrapportage bij het rijk (LNV-DLG) ingediend en zijn op kleine onderdelen na geheel afgerond. Over de verdere afwikkeling vindt overleg plaats met LNV/DLG

2. Starten van projecten uit het RSP-groenprogramma voor de periode 2010-2015.

Het portefeuillehoudersoverleg Groen heeft een gezamenlijk groenprogramma opgesteld. Hierover is verschillende malen ambtelijk en bestuurlijk gepleegd. Voor het benodigde budget is voor een deel financiering gevonden (€ 650.000) uit het resultaat van de jaarrekening 2009. Een lijst met projecten is in het dagelijks bestuur aan de orde geweest en zal begin 2011 definitief worden vastgesteld. Daarmede wordt voor een klein deel invulling gegeven aan de groenambitie van de regio.

Het dagelijks bestuur heeft bepaald dat het BRU in principe geen rol heeft op het gebied van groen. In het geval dat BRU als pleitbezorger namens de gemeenten kan optreden of als strategische partner of als middelen gevonden kunnen worden, dan heeft het BRU een rol. Er is, in het kader van de regionale agenda, gezocht naar een alternatieve dekking voor de resterende projecten. Behalve de hierboven vermelde € 650.000 heeft dit niet geleid tot nieuwe geldstromen.

3. Bespreken van tussenresultaten RodS-programma om extra rijksmiddelen te verkrijgen.

Het bestuurlijk overleg Groen (provincie, gemeente Utrecht en BRU) heeft in 2010 een aantal malen vergaderd over de realisering van groenprojecten met name in het kader van de EHS en RodS. De bezuinigingsmaatregelen van het rijk hebben hierop grote invloed maar nog niet geleid tot definitieve herijkingvoorstellen.

In de begroting van het RSP is voor de regionale co-financiering van RodS projecten € 3,5 milj. opgenomen. Hiervan is de helft gedekt in de periode tot 2010. Het overige deel is nog niet gedekt maar wordt meegenomen in de herijking van de RodS-opgave na de herziening van de rijksbijdrage voor dit soort projecten. In 2010 is het beschikbare budget nog niet ingezet.

4. overige gerealiseerde activiteiten

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. Verdere uitwerking hiervan in pilots vindt plaats in 2011.

In het Woerdens Beraad is de evaluatie van haar functioneren in de periode 2005-2009 aan de orde gekomen. De evaluatie en bestuursovereenkomsten zijn inmiddels door het DB vastgesteld c.q. aanvaard. Ondertekening van de bestuursovereenkomst vindt begin 2011 plaats.

Het BRU treedt faciliterend op voor 20 gemeenten m.b.t. inkoop aardgas en elektriciteit.

Voor die inkoop voor de periode 2011-2014 heeft een Europese aanbesteding plaats gevonden waarbij Dong de gasconcessie heeft gekregen en GreenChoice die van elektriciteit. Eind 2010 is de omzetting van Nuon naar GreenChoice en Dong gerealiseerd.

Daarnaast heeft het BRU een beheercontract met de 20 gemeenten gesloten, waarbij Zicht op Energie de feitelijke werkzaamheden verricht (aansluitingen, opname verbruik, meterinstallaties, rekeningen e.d.). Verder loopt onder onze verantwoordelijkheid nog een onderzoek bij gemeenten naar de inzet van slimme (op afstand afleesbare) meters.

Subprogramma Wonen

Portefeuillehouder: Dhr. H. Bosch

Waar gaat het over?

In navolging van het RSP is het doel om te voorzien in de regionale woningbehoefte. Voor het onderdeel 'wonen' ligt de nadruk op de voorraad sociale huur- en koopwoningen, zowel de voorraad bestaande woningen als nieuwbouw. Belangrijk onderdeel is voldoende spreiding van sociale woningen over de regio. In de Woonvisie worden de belangrijkste doelstellingen voor dit subprogramma verwoord. Behalve voldoende sociale woningen om huishoudens met een laag inkomen te huisvesten voert BRU een actief doelgroepenbeleid. Specifieke – kwetsbare – doelgroepen zoals ouderen, huishoudens met beperkingen, statushouders (toegelaten vluchtelingen) en jongeren, verdienen specifieke maatregelen om hun slaagkans op woonruimte te vergroten. In 2010 treedt de nieuwe huisvestingswet in werking. Met deze wet krijgt de regio een vernieuwd instrumentarium in handen om samen met gemeenten de schaarste en leefbaarheid aan te pakken.

Wat willen we bereiken?

- Vergroting van de leefbaarheid in de regio door voldoende spreiding van de sociale woningen over de regio.
- Vergroting van de slaagkans op woonruimte voor specifieke, kwetsbare doelgroepen als ouderen, huishoudens met beperkingen, statushouders en jongeren.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Uitvoering van het actieprogramma wonen, voortvloeiend uit de Woonvisie en het RSP.

Het actieprogramma wonen is afhankelijk gesteld van de regionale agenda. De totstandkoming van de regionale agenda loopt nog.

2. Uitvoering van de geactualiseerde prestatieafspraken 2005-2015 met de corporaties.

De prestatieafspraken volkshuisvesting zijn geëvalueerd. Het resultaat hiervan zal worden betrokken bij nieuwe afspraken tussen de gemeenten die na dan wel in het kader van de Regionale Agenda gemaakt zullen worden. Duidelijk is geworden dat de huidige tijd vraagt om een ander type prestatieafspraken: minder gedetailleerd en meer gericht op wat de gemeenten onderling bindt.

3. Uitvoering van de afspraken over Wonen, Welzijn en Zorg.

Het budget van de stimuleringsregeling Wonen, Welzijn en Zorg (WWZ, een samenwerking van provincie en BRU) is verspreid over twee tranches beschikt aan resp.

14 en 9 projecten. Het beschikbare budget is daarmee volledig benut. Uitvoering van de projecten is deels afgerond en deels nog gaande. De uitvoering dient in 2011 te worden afgerond. Inmiddels is een (tussentijdse) evaluatie van het project WWZ uitgevoerd, die in januari 2011 gereed komt.

4. Opstellen van een nieuwe regionale huisvestingsverordening.

Een volledig nieuwe regionale huisvestingsverordening is nooit de bedoeling geweest. In verband met de onderzoeken naar doorstroming en de zogeheten 90%-norm zat er voor 2010 wel een wijziging in. Uiteindelijk heeft er alleen een wijziging plaatsgevonden in verband met de 90% norm. Eind 2010 heeft de discussie over deze wijziging plaatsgevonden. De implementatie is vanaf 1 januari 2011. Kortweg komt het erop neer dat huurwoningen tot € 652,52 alleen nog mogen worden aangeboden aan huishoudens met een inkomen tot € 33.614. De woningcorporaties mogen voor slechts 10%

een uitzondering op deze regel maken. In de verordening hebben we bepaald dat deze 10% wordt aangeboden aan huishoudens met een inkomen tussen de € 33.614 en € 45.000. Boven deze grens heb je als woningzoekenden geen kans meer op woonruimte tot € 652,52. De effecten van deze wijziging worden scherp in het oog gehouden, in 2011 zal het onderwerp regelmatig bestuurlijk worden besproken.

5. Benutten van de mogelijkheden van het nieuwe automatiseringssysteem voor de woonruimteverdeling.

Het nieuwe automatiseringssysteem voor de woonruimteverdeling is actief per medio 2009. Het gebruik van de mogelijkheden van het systeem is de verantwoordelijkheid van de woningcorporaties en gemeenten. Er heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden naar het gebruik voor bijvoorbeeld lokaal maatwerk. Wel is bekend dat inmiddels in één gemeente, Nieuwegein, gebruik wordt gemaakt van de lotingsmodule waarbij een aantal woningen wordt verloot onder alle woningzoekenden. Resultaten van dit gebruik en meer zijn te verwachten in de evaluatie van lokaal maatwerk 2010.

6. Toezicht houden op en rapporteren over de huisvesting van statushouders.

Het BRU rapporteert tweemaal per jaar over de voortgang. Deze rapportering vindt binnen zes weken plaats na afloop van een halfjaarperiode. Het BRU heeft in februari en augustus gerapporteerd aan de minister. De rapportages zijn positief beoordeeld. Dit betekent dat wij onze toezichttaak naar behoren vervullen en niet dat de iedere gemeente voldoende statushouders heeft gehuisvest.

Ondanks dat eind 2010 er geen gemeente is zonder achterstand hebben de gemeenten gezamenlijk meer statushouders gehuisvest dan de taakstelling van 2010. Echter, van de voorgaande taakstelling resteerde nog een achterstand. De achterstanden die er op 31 december 2010 nog zijn moeten in de eerste helft van 2011 worden ingelopen.

Heeft het gekost wat het zou kosten?

Programma Ruimtelijk beleid en Wonen (x € 1.000)	Rekening 2009	Begroting voor wijziging 2010	Begroting na wijziging 2010	Rekening 2010	Verschil rekening en begroting na wijziging
Lasten	14.848	28.046	28.046	4.172	23.874
Baten	15.579	26.990	26.990	3.226	-23.764
Saldo voor bestemming	731	-1.056	-1.056	-946	110
Mutaties reserves					
Toevoeging	1361	568	568	568	0
Onttrekking	841	1.624	1.624	1.501	-123
Saldo na bestemming	211	0	0	-13	-13

Financiële toelichting

Het programmaresultaat is € 13.000 nadelig.

Hieronder lichten wij de belangrijkste financiële verschillen toe.

- Voor het Actieprogramma Woningbouw 2010-2015 was in 2010 € 250.000 geraamd. Hierop zijn activiteiten geboekt zoals een onderzoek naar hoogspanningskabels, maar het Actieprogramma zelf is uitgesteld. De redenen daarvoor waren het stilvallen van de woningbouwproductie en het bestuurlijk besluit om eerst de Regionale Agenda te willen stellen en daarna met het Actieprogramma op te starten.
- De BLS-subsidieregeling is in 2010 beëindigd. Na definitieve beschikking van alle BLS-subsidies wordt het resterende bedrag van de BLS-middelen aan de gemeenten uitgekeerd. Deze afrekening was in de begroting 2010 opgenomen. De feitelijke afrekening heeft niet in 2010 plaatsgevonden, maar zal in 2011 afgerond worden. De lasten en baten zijn daarom € 23 mln lager dan begroot.
- De uitgaven voor het samenwerkingsverband NV Utrecht zijn € 100.000 lager dan begroot. Met name de kosten voor inhuur waren lager dan ingeschat.
- De lasten van de regeling Subsidie onzelfstandige wooneenheden zijn € 250.000 lager dan begroot. Voor de regeling is voor de periode 2008-2010 totaal € 1 mln vrijgemaakt uit de bestemmingsreserve vrijgevallen middelen BWS. De regeling zal ook afgerekend worden in 2011.
- De uitgaven voor Wonen met Welzijn en Zorg zijn € 338.000 lager dan begroot. Het project is in verschillende tranches verdeeld. Binnen deze tranches vallen projecten, waarvan sommige een einddatum hebben en andere niet. Binnen het budget zijn de kosten geboekt van de projecten die tot op dit moment zijn gerealiseerd.
- De uitgaven voor Regionaal Volkhuysvestingsbeleid zijn € 59.000 hoger dan begroot. In de loop van 2010 werd een van de medewerkers voor langere tijd ziek. Om de werkzaamheden door te laten gaan, is een externe kracht ingehuurd. Bij de gemeente Utrecht is ondersteuning gevraagd ten aanzien van het woonbeleid.

Mutaties reserves

- De onttrekking aan de bestemmingsreserve Vrijgevallen BWS middelen is € 465.000 hoger dan begroot. Oorzaak is lagere rente-inkomsten belegde BWS middelen.
- Vanwege de lagere uitgaven is de onttrekking aan de bestemmingsreserve Wonen met welzijn en zorg is € 338.000 lager dan begroot.
- De onttrekking aan de bestemmingsreserve Actieprogramma woningbouw is € 250.000 lager dan begroot. De onttrekking heeft niet plaatsgevonden vanwege uitstel van het actieprogramma woningbouw.

Waar gaat het over?

Het beleidskader voor het Programma Mobiliteit van Bestuur Regio Utrecht bestaat uit:

- Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP),
- De Regionale Agenda,
- De Ambitienota Openbaar Vervoer,
- Het Regionaal Structuurplan (RSP),
- De Regionale Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS).

Het RVVP is afgestemd op de nota Mobiliteit en op de ruimtelijke en economische opgaven voor de regio. De gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen moeten overeenstemmen met het RVVP. De Gemeente Utrecht en BRU voeren, samen met andere betrokken partijen, de Pakketstudie Ring Utrecht uit die moet leiden tot een pakket maatregelen en een investeringsbeslissing die de bereikbaarheid van de regio in 2020 moeten waarborgen. De maatregelen zullen worden getoetst aan een beoordelingskader dat is opgenomen in het RVVP en dat normen bevat (onder andere over reistijden) waaraan de netwerken van de verschillende modaliteiten moeten voldoen. De ambitienota Openbaar Vervoer is een nadere uitwerking van het RVVP en onderdeel van de Regionale Agenda. De uitvoering van het RVVP wordt afgestemd op de uitvoeringsprogramma's van het RSP (ruimtelijke ontwikkeling) en REOS (economische zaken).

De inzet van Bestuur Regio Utrecht is erop gericht om de BDU-middelen die jaarlijks beschikbaar zijn snel, efficiënt en effectief in te zetten. De verdeling van de BDU-middelen wordt vastgelegd in de Meerjarenplanning BDU. De in BRU samenwerkende gemeenten hebben infra-projecten met prioriteit geselecteerd op grond van het beleidskader, resulterend in het Regionale Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV). Bestuur Regio Utrecht zet programmamanagement in om de uitvoering van gemeentelijke projecten te bespoedigen. Tenminste drie maal per jaar wordt met de gemeenten de voortgang besproken en het algemeen bestuur wordt een maal per jaar geïnformeerd over de voortgang.

Om efficiënt en effectief zicht te krijgen op wat bereikt is, werkt Bestuur Regio Utrecht aan een monitoring op de uitvoering van het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) door:

- Een vierjaarlijkse monitor waarbij wordt gekeken of de beoogde maatschappelijke effecten worden gerealiseerd.
- Een jaarlijkse monitor waarbij wordt gekeken of de uit de maatschappelijke effecten afgeleide prestatie-indicatoren gerealiseerd worden.
- Een jaarlijkse rapportage over de besteding van de BDU-middelen in relatie tot de Meerjarenplanning en het Regionale Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

Als daar aanleiding toe is, zorgt Bestuur Regio Utrecht voor aanpassingen van het beleid.

Het Programma Mobiliteit wordt weergegeven in zes subprogramma's:

- Infrastructuur
- Concessiebeheer en aanbesteding
- Vervoersontwikkeling
- Bereikbaarheid
- OV-infrastructureur
- Tram.

Subprogramma Infrastructuur

Portefeuillehouder: Dhr. C. van Dalen

Wat willen we bereiken?

1. In 2010 worden er heldere criteria opgesteld om projecten te subsidiëren, er worden prioriteiten tussen projecten onderling gesteld, en er wordt op het niveau van projecten of programma's gemonitord op geld en op beleidseffecten. Het RVVP wordt operationeler en toetsbaarder.

Medio 2010 is het RUVV 2011 vastgesteld. Gelet op de beschikbaarheid van middelen is hierin noodzakelijkerwijs een scherpe prioriteitstelling gemaakt. De prioriteit van projecten is echter niet opnieuw vastgesteld; gekozen is om met voorrang eerder bestuurlijke vastgestelde (en geprioriteerde) projecten te programmeren. Dit betrof met name projecten uit de Bestuurlijke Uitvoeringsafspraken en het programma VERDER. In laatstgenoemde kader zijn tientallen nieuwe verkeersprojecten gedefinieerd als uitwerking van het RVVP. Binnen VERDER is ervaring opgedaan met een objectieve en terdege afweging van projecten waarin het verband wordt gelegd tussen de investeringkosten en te verwachten effecten op de regionale bereikbaarheid. Mogelijk is deze benadering in de toekomst breder toepasbaar.

2. Het RUVV wordt overwegend vanuit een samenhangend en integraal regionaal beleid beled met projecten. Voor de komende periode zullen daarom de resultaten van de Pakketstudie sterk bepalend zijn. Er zal geen of nauwelijks ruimte meer zijn voor projecten met een uitsluitend lokaal belang. De BRU-gemeenten hebben uiteraard wel inbreng bij de totstandkoming van de verschillende maatregelpakketten van de Pakketstudie.

De Pakketstudie heeft geresulteerd in de vaststelling van het Uitvoeringsplan VERDER. Resultante van de gezamenlijke studie-inspanningen van alle partijen in de regio is dat hierin tientallen nieuwe verkeersprojecten zijn opgenomen teneinde de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Het betreft maatregelen ter verbetering van de OV- en fietsinfrastructuur, maar ook op het gebied van mobiliteitsmanagement, goederenvervoer, verkeersmanagement et cetera. Behoudens de overprogrammering binnen VERDER zijn deze projecten financieel gedekt. BRU zal de gemeenten opnieuw betrekken bij de uitvoering van deze projecten.

3. Waar dit vanuit gemeenten gewenst is neemt BRU de rol op zich van regisseur op uitvoering.

BRU heeft in 2010 belangrijk inhoudelijk en procesmatig bijgedragen aan enkele grote infrastructuurprojecten in de regio. Te noemen zijn:

- Het nieuwe busstation in Vianen bij de Lekbrug,
- Het project Schoudermantel in Bunnik,
- A12 SALTO 1e fase,
- Verkeersproblematiek Bunnik-Zeist,
- OV Westtangente fase 1, Papendorp-Nieuwegein,
- Integrale visie op 2 regionale gemeentegrensoverschrijdende snelfietsroutes van Houten via Nieuwegein en Utrecht West naar Maarssen en van Houten, via Bunnik en De Uithof naar station Bilthoven.

4. De cycli rond de Brede Doeluitkering (BDU) en begroting zijn in 2010 in elkaar geschoven, en gezien wordt of zo'n vereenvoudiging ook bij andere subsidiestromen mogelijk is. Dit beperkt het aantal bestuurlijke besluitvormingsmomenten.

Het RUVV 2011 is voor het eerst vastgesteld in het kader van de meerjarenbegroting. Procesmatig een duidelijke vereenvoudiging. Leerpunten zijn geweest de communicatie en afstemming met de inhoudelijk betrokkenen vanuit de gemeenten (AO en PHO V&V), en de tijdsduur tussen projectaanmeldingen en vaststelling van de begroting. Op het eerst punt heeft na vaststelling van de begroting een extra informatie/consultatieronde met de gemeenten plaatsgevonden. Dit heeft niet hoeven te leiden tot aanpassingsvoorstellen voor het RUVV. Verder zijn procesafspraken gemaakt m.b.t.

volgende RUVV's. De bespreking van de prioriteit voor subsidie-aanmeldingen vindt daarbij binnen redelijke termijn plaats na de indiening.

5. In 2010 is er een centrale regie op de subsidiestromen inzake verkeer en vervoer (BDU, BOR, Actieprogramma's OV en Beter Benutten Weg, Quick Wins etc.)

In 2010 is de regie op nagenoeg alle genoemde subsidiestromen overgedragen aan het team Regie op Uitvoering. In verband met beschikbare capaciteit vindt de overdracht van het programma BOR begin 2011 plaats. De regie op alle subsidiestromen vindt in beginsel éénduidig plaats. Er wordt met de afzonderlijke gemeenten overlegd over alle lopende verkeer- en vervoersubsidies. Daarbij worden onderlinge verbanden gelegd. Wat blijkt is dat op sommige programma-afspraken onduidelijkheden spelen of bijvoorbeeld achterstanden zijn ontstaan. Hierover wordt zonnodig afzonderlijk overlegd met betrokken. Zo vindt een uitgebreide inventarisatie en actualisatie plaats van alle gemaakte HOV-afspraken met de gemeente Utrecht. Het team Regie op Uitvoering is aanjager van de BDU- en BOR-projecten.

6. In 2010 zal besluitvorming plaatsvinden over het gewenste ambitieniveau rond exploitatie OV waarbij de financiële gevolgen voor de BDU, zowel het OV- als Infragedeelte, expliciet worden meegewogen.

Besluitvorming heeft nog niet plaatsgevonden. Dit wordt betrokken bij de bezuinigingen van BRU.

7. In 2009 zal besluitvorming plaatsvinden over het ALU (Actieprogramma Luchtkwaliteit Gemeente Utrecht). Indien nodig zal deze besluitvorming in 2010 afgerond worden, en in 2010 zullen ook de eventuele gevolgen voor programma's en projecten van BRU - inhoudelijk en financieel - zichtbaar gemaakt worden.

Projecten binnen de gemeente Utrecht vormen een belangrijk onderdeel van eerdere RUVV's, en vooral ook van het programma VERDER. Hierin bestaat samenhang met het ALU. Buiten de totstandkoming van VERDER heeft ALU geen bijzondere gevolgen gehad voor andere BRU-programma's of -projecten. De beperkte beschikbaarheid van middelen heeft er toe geleid dat geen nieuwe projecten in de stad zijn opgenomen in het RUVV 2011. De omvang van nog uit te voeren- en financieel reeds gedekte projecten is echter zeer aanzienlijk.

8. Activiteiten rond Mobiliteits- en Verkeersmanagement zullen in 2010 beter in de organisatie verankerd worden, zowel inhoudelijk als financieel-administratief. Voor mobiliteitsmanagement betreft dit met name de inhoudelijke, administratieve en financiële relatie met V&M (Vervoeranalyse & Mobiliteitsadvies). BRU participeert in het regionale samenwerkingsproject Regionaal Verkeersmanagement (RVM). Dit project is, naast de Pakketstudies en Spoor, een van de drie pijlers van VERDER.

In 2010 is besloten om te komen tot een gewijzigde relatie met VNM. De uitvoeringsovereenkomst wordt per 1-1-2011 beëindigd en vervangen door een subsidierelatie. In 2011 en 2012 blijft VNM activiteiten op het gebied van mobiliteitsmanagement binnen BRU uitvoeren. Het doel van de subsidieverstrekking is te komen tot een vergroting van de transparantie en doelmatigheid. Landelijk loopt een proces van terugtrekking van de overheid op het gebied van mobiliteitsmanagement. BRU sluit hierop aan.

Het Regionaal Verkeersmanagement staat nog in de steigers. In 2010 zijn evenwel belangrijke stappen gezet voor de inhoudelijke- en organisatorische onderbouwing van RVM. In 2011 zal de operationalisatie daarvan plaatsvinden. BRU werkt hierbij onder de regie van de provincie samen met diverse andere partijen. In werkgroep-verband wordt overleg gevoerd inzake een pakket van diverse benuttingsmaatregelen

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Duidelijkheid over welke BOR-projecten uitstel tot 2011 of later krijgen

Eind december 2009 heeft minister Eurlings voor alle BOR-projecten één jaar generiek uitstel verleend. Voor de projecten die na dat jaar nog niet gereed zijn is in juni 2010 aanvullend uitstel verleend tot het jaar waarin verwacht wordt dat de uitvoering afgerond zal zijn. Het gaat hierbij om drie BRU-projecten: In 2013 moet het project knoop Driebergen-Zeist zijn afgerond en in 2014 de projecten HOV Bilthoven en verbetering ontsluiting Houten en reservering voor A12 SALTO. De gestelde termijnen zijn taakstellend.

2. Projecten uit Pakketstudie en de Actieprogramma's OV en Beter Benutten Weg zullen een groot deel van de claim op de BDU uitmaken. Het verbeteren van de haltekwaliteit is in volle uitvoering.

Medio 2010 is het RUVV 2011 c.q. bestedingsplan BDU vastgesteld als integraal onderdeel van de meerjarenbegroting. Zoals voorzien worden de BDU-middelen vooral ingezet ter dekking van programmatische uitvoeringsafspraken zoals VERDER. Daarnaast blijft er ruimte voor lokaal maatwerk en de dekking van eerder gemaakte bestuurlijke afspraken. In 2010 en de komende jaren lopen er nog diverse infrastructuurprojecten van aanzienlijke omvang binnen de BRU-gemeenten waaraan vanuit de BDU subsidie wordt verstrekt. Tot slot vindt besteding plaats van de zogenaamde doeluitkeringen van het Rijk. Een voorbeeld hiervan is de verbetering van de haltetoegankelijkheid die gefaseerd wordt uitgevoerd en volop in uitvoering is.

3. Verhogen Verkeersveiligheid.

In 2010 zijn diverse subsidies aan de gemeenten beschikbaar gesteld voor de infrastructurele verbetering van de verkeersveiligheid. Om de herkenbaarheid van schoolomgevingen te bevorderen is een specifieke subsidie ter beschikking gesteld. Daarnaast worden jaarlijks gelden aan de gemeenten ter beschikking gesteld voor de gedragsbeïnvloeding ten aanzien van verkeersveiligheid (verkeerseducatie). Hierop richt zich ook het ROV, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Met het ROV, de provincie als medeopdrachtgever, en de gemeenten is overleg opgestart om te bezien of de taken van het ROV anders vormgegeven kunnen worden. Insteek van BRU hierin is een resultaatgerichte inzet van zowel ROV als gemeenten.

4. Uitdiepen haven Lage Weide

Het Quick Win-project Uitdieping haven Lage Weide, ook voortvloeiend uit 'varen voor een vitale economie' is afgerond. Dit betrof de verdieping van de havenmond. De planning is om in 2011 de 2e fase van de havenverdieping uit te voeren. Ook hieraan draagt BRU financieel bij. Er is samenwerking tussen deze haven en 't Klooster (Nieuwegein).

5. Gebiedsgewijze aanpak/projecten. Naast Pakketstudie vallen hieronder:

- A12 SALTO.
- Doorstromingsmaatregelen OV tussen Nieuwegein/Papendorp/Utrecht.
- Station Driebergen-Zeist.

De gestelde doelen voor 2010 zijn niet alle gehaald. Ter toelichting:

- A12 SALTO: voor uitvoering van alle deelprojecten A12 SALTO zijn bestuurlijke Uitvoeringsafspraken gemaakt. Hiermee is het project A12 SALTO ontmanteld. Het deelproject aanleg Rijsbruggerwegtracé met halve, westelijke aansluiting op de A12 is in 2010 overgedragen aan provincie Utrecht voor verdere uitwerking richting tijdige realisatie in 2014. Provincie Utrecht is bezig met de voorbereiding van een Inpassingsplan.
- Er is nog geen consensus tussen de gemeenten Bunnik en Zeist over de oplossingsrichting van de verkeersproblematiek tussen Bunnik en Zeist. BRU heeft in 2010 een bedrag van € 600.000 beschikbaar gesteld voor uitvoering van korte termijn maatregelen in 2011. Om die tijdige uitvoering mogelijk te maken trekt BRU, op verzoek van beide gemeenten, het proces;
- Doorstromingsmaatregelen OV Papendorp-Nieuwegein (Westtangent fase 1): de planologische

haalbaarheid van de benodigde deelprojecten is onderzocht. Aansluitend zijn Voorlopige Ontwerpen afgerond in 2010 met bijbehorende kostenramingen. Begin 2011 vindt overdracht van het project plaats aan projectbureau Leidsche Rijn om uitvoering van dit VERDER-project nog in 2011 mogelijk te maken;

- Station Driebergen-Zeist: in mei 2010 is een bestuursovereenkomst tussen betrokken partijen gesloten. Dat is de opmaat voor een verdere uitwerking van het ontwerp voor het station(sgebied) Driebergen-Zeist. Begin 2011 dient er gezamenlijke overeenstemming te zijn over de uitgewerkte voorkeurvariant voor het busplein. Speerpunten voor BRU in dit project zijn:
 - duurzame, integrale oplossing passend in de omgeving;
 - positie OV-bus in het totaalplan, zowel vanuit de reiziger als exploitatie.;
 - kwaliteit van de regionale fietsverbindingen, incl. stallingen.

6. Uitwerking tien gebiedsgewijze convenanten uit de Pakketstudie in maatregelen en monitoring van verplichtingen en de bereikte effecten. Verwerken uitkomsten evaluatie van V&M (Vervoersanalyse & Mobiliteitsadvies).

Voor wat betreft Mobiliteitsmanagement zijn er in 2009 tien gebiedsgewijze convenanten voor de diverse werkkernen uit de Pakketstudie gesloten en in maatregelen uitgewerkt.

Er is een platform met alle betrokken partijen gevormd waar monitoring plaatsvindt van uit de convenanten voortvloeiende verplichtingen en de bereikte effecten.

BRU en de provincie subsidiëren VNM om de uitvoerende zaken met betrekking tot mobiliteitsmanagement in deze regio uit te voeren. In 2010 zijn hierover nieuwe afspraken gemaakt die gericht zijn op een transparante en doelmatige inzet van VNM in 2011 en 2012.

7. Verkeersmodel. In samenwerking met de regio is in 2009 een keus gemaakt voor de meest geschikte toekomstige modeloplossingen voor de hele regio. In 2010 zal ook de rol van het BRU daarbij ingevuld worden.

In 2010 is binnen het VRU een update geïnstalleerd, zodat het systeem – in afwachting van een eventuele nieuw te bouwen versie van het model – kan blijven draaien.

8. Regionaal beleid Verkeer & Vervoer.

De voorstellen uit Basis- en Pluspakket van de Pakketstudie zijn vertaald in projecten en in voorbereiding.

De maatregelen uit de Pakketstudie waarover in 2009 een positief besluit is genomen, zijn in 2010 vastgelegd in het Uitvoeringsplan VERDER. BRU draagt zorg voor de uitvoering van een 10-tal projecten. Deze zijn voor een belangrijk deel in voorbereiding of uitvoering, bijvoorbeeld wat betreft de invulling van fietsroutes en realisatie van OV-fietsvoorzieningen. Van diverse andere prioritaire projecten, met name op het gebied van OV, is BRU financier. Met de uitvoerende partij, gemeente Utrecht, worden afspraken gemaakt over de invulling van een gezamenlijke sturing en opdrachtgeverschap. Samen met de provincie wordt invulling gegeven aan de onderdelen mobiliteitsmanagement, goederenvervoer en regionaal verkeersmanagement van VERDER.

9. Monitoring RVVP op beleidseffectiviteit en op kosten respectievelijk gepleegde inzet

Er wordt gemonitord, passend in een logische reeks:

prioriteiten/criteria/programma/projecten/monitoren op beleidseffectiviteit en op kosten respectievelijk gepleegde inzet.

In de 1e helft van 2010 hebben de normale monitoringsactiviteiten plaatsgevonden op de verstrekte subsidies. De projectmonitoring van de VERDER-projecten zal in het kader van VERDER gaan plaatsvinden.

Subprogramma Concessiebeheer en aanbesteding

Portefeuillehouder: Dhr. A.J. Gerritsen

Wat willen we bereiken?

Met het subprogramma concessiebeheer en aanbesteding wil BRU 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 hoge reizigerswaardering, een hoger gevoel van sociale veiligheid in het OV en groeiend aantal reizigers. Monitoring van de maandelijkse managementrapportage (inclusief incidentenregistratie) geeft informatie over de ontwikkelingen in het OV. Hierdoor wordt BRU in staat gesteld om snel en adequaat te reageren op de ontwikkelingen. Deze maandelijkse rapportage in het OV is nieuw (was driemaandelijkse en beperkt van opzet) en is operationeel geworden per 14 december 2008 bij de start van de nieuwe concessies. Streefgetallen zijn nog niet in beeld. De ontwikkelingen worden nu in beeld gebracht en gevolgd waaruit eind 2010 begin 2011 de eerste conclusies kunnen worden getrokken met aanvulling van streefgetallen voor 2011 en verder.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. *Beheren van de lopende concessies (stadsvervoer, regiovervoer, spitslijnen en regiotaxi), met alle taken en verantwoordelijkheden die hieruit voortvloeien. Uitvoering van het vervoerplan 2010.*

Concessieoverleg en functioneringsgesprek

Onderdeel van concessiebeheer is het concessieoverleg tussen BRU en GVV/Connexxion. In 2010 hebben een aantal concessieoverleggen met GVV/Connexxion plaatsgevonden.

Deze overleggen worden hoofdzakelijk gevuld met actuele onderwerpen, daarnaast wordt vast geïnformeerd over de voortgang van de invoering van de OV-chipkaart en ontwikkelingen rond de OV-Terminal. Actuele onderwerpen die in 2010 aan de orde zijn geweest zijn onder andere de spitstram (prioritering van verkeerslichten), de klachtenafhandeling en inzet van bussen.

Naast het concessieoverleg wordt er driemaandelijkse functioneringsgesprek met Connexxion gevoerd. In februari 2011 zal het finale beoordelingsgesprek over 2010 plaatsvinden.

In februari van 2010 heeft het finale beoordelingsgesprek over 2009 plaatsgevonden, conform het bestek van de concessies Spitslijnen en regiovervoer Utrecht en in aanwezigheid van de portefeuillehouder openbaar vervoer. De volgende onderwerpen zijn besproken en beoordeeld in het functioneringsgesprek: algemene uitvoering, implementatie van de concessies Spitslijnen en regiovervoer Utrecht, het leasecontract, de communicatie algemeen, OV chipkaart, vervoerplan, managementrapportages en de Vodafone-storing.

Regiotaxi Utrecht

De afgelopen jaren is de kwaliteit van Regiotaxi Utrecht geleidelijk beter geworden (groei aantal ritten en afname aantal klachten). Het in 2010 gehouden klanttevredenheidsonderzoek drukt deze constatering ook in cijfers uit: voor het derde achtereenvolgende jaar stijgt de beoordeling van regiotaxi Utrecht. Sinds 2008 is het rapportcijfer gestegen van een 7,5 naar een 7,7. De klachtenafhandeling blijft een punt van aandacht, hoewel de tevredenheid op dit onderdeel wel met 10% is gestegen is er nog ruimte voor verbetering. Bij alle betrokken partijen is daarom op verdere verbetering aangedrongen. Ruim 90% is tevreden tot zeer tevreden over de wachttijd bij het boeken van een rit, de hulpvaardigheid en de deskundigheid van de klantenservice. Wel stijgen de kosten van de regiotaxi zo sterk dat in 2011 maatregelen genomen moeten worden om de kosten in de hand te houden.

In 2010 heeft GVV/Connexxion volgens bestek maandelijks de managementrapportages bij BRU aangeleverd. In deze managementrapportages informeert de vervoerder over de uitvoering van de concessies.

2. *Betere verantwoording subsidiegelden voor alle concessies. Continueren en weer nodig uitbreiding van monitoring in de vorm van reizigersonderzoek.*

Op 31 mei 2010 heeft het Dagelijks Bestuur het bestek (inclusief Programma van Eisen) vastgesteld, onder voorbehoud van een extra AB vergadering die gehouden is op 1 juni 2010. Tijdens deze AB vergadering is het Programma van Eisen (PvE) vastgesteld. Op 7 juni 2010 is de Europese aanbesteding Regio Utrecht aangemeld bij de desbetreffende instanties waarna deze op 9 juni 2010 Europees is gepubliceerd. Op 29 juni 2010 is een inlichtingenbijeenkomst en een schouw bij de Europalaan voor bestekhouders gehouden. Tijdens deze inlichtingenbijeenkomst is voor alle bestekhouders een toelichting gegeven op het aanbestedingstraject en is, voor zover als mogelijk, antwoord gegeven op de vooraf schriftelijk ingediende vragen. De antwoorden op de vragen worden verwerkt in een Nota van Inlichtingen. Op 9 juli 2010 is de eerste Nota van Inlichtingen verzonden. De tweede Nota van Inlichtingen is op 30 juli 2010 verstuurd aan alle bestekhouders.

3. *De voorbereidingen van de Europese aanbesteding van het OV in 2011.*

Op 4 oktober 2010 werd bekend gemaakt dat Qbuzz de aanbesteding voor het stads- en streekvervoer in de regio Utrecht voor de concessieperiode 2011-2019 gegund heeft gekregen. Deze gunning is vooraf gegaan aan een nauwkeurige selectieprocedure. De gunning is volgens planning verlopen. Wel zijn er een drietal bezwaren ingediend. Twee van deze bezwaren zijn niet-ontvankelijk verklaard. Het derde bezwaar komt van de huidige vervoerder Connexxion. De voorzieningenrechter van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven behandelt deze zaak op 27 januari 2011. Op 4 februari 2011 was de uitspraak. Het besluit is geschorst. Dit betekent dat BRU een nieuw besluit moet nemen. Het proces om tot een uitvoeringsplan 2012 te komen loopt gewoon door, ongeacht de vervoerder die gaat rijden vanaf december 2011.

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

In 2010 is er overleg geweest met SKVV over uiteenlopende onderwerpen. Zo zijn er SKVV overleggen over Spoor, DRIS en OV-chipkaart. De SKVV Openbaar Vervoer overleggen stonden in 2010 veelal in het teken van de OV-chipkaart, de prijsindex en sociale veiligheid. Het coördinatorenoverleg ter voorbereiding op het portefeuillehouderoverleg behandelde daarnaast een aantal zaken die van Rijksweg op de agenda van de regio's staan: Visie Regionaal OV, evaluatie WGR+, NMCA's, BDU en plannen voor bestuurlijke herindeling.

5. *Uitwerking van het marketingplan 2010 en opstellen marketingplan 2011*

Het marketingplan 2010 is vastgesteld. In de eerste helft van 2010 is de promotieactie voor de Spitstram afgerond. Tevens zijn nieuwsbrieven verstuurd met daarin acties van Voor U, OV-Tips en reisinformatie. Er is continue aandacht voor en update van de "Voor U" site om deze zo goed mogelijk op de wensen van de reiziger af te stemmen. De acties rondom de promotie van de chipkaart hangen af van invoering van het dalkortingsproduct en de datum van afschaffing van het Nationaal VervoerBewijs (NVB). Het zwaartepunt van deze promotieactie ligt in 2011. Dit traject wordt door BRU gezamenlijk opgepakt met de Provincie Utrecht. De werkzaamheden in en rond Utrecht zullen voor het openbaar vervoer gedurende het gehele jaar voor omleidingen en vertragingen kunnen zorgen. In samenwerking met BRU heeft GVV/Connexxion een stramien ontwikkeld om te communiceren over geplande omleidingen en vertragingen richting de reiziger. Gedurende het gehele jaar heeft dit de aandacht van de vervoerder. Inmiddels is het marketingplan voor 2011 door BRU vastgesteld.

Subprogramma Vervoerontwikkeling

Portefeuillehouders: Dhr. F. Lintmeijer, Dhr. A.J. Gerritsen

Wat willen we bereiken?

Met het subprogramma vervoerontwikkeling wil BRU bereiken dat het voorzieningenniveau blijft aansluiten op:

- De reizigerswensen (inclusief het accommoderen van de vervoervraag).
- Ontwikkelingen in het OV-netwerk, zoals gereed komen van nieuwe infrastructuur en stations/haltes.
- De ruimtelijke- en ketenontwikkelingen.

BRU volgt hierin de beleidslijn zoals verwoord in de OV-ambitienota uit 2008 om een verschuiving van bus naar rail (Intercity, randstadspoor, sneltram) te bewerkstelligen, vooral omdat dit door reizigers attractiever wordt ervaren. BRU werkt hiervoor met de landelijke en regionale partners aan:

- De invoering van Randstadspoor (RSS) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).
- Uitbreiding en verbetering van het Sneltramnet.
- Verdere ontwikkeling van het busnet.
- Verbetering van de reisinformatie voor alle OV-gebruikers.

BRU streeft hiermee naar een jaarlijkse reizigersgroei van 5%.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Deelname aan het project Randstadspoor en de overleggen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op landelijk en regionaal niveau.

In 2010 is gewerkt aan de volgende activiteiten:

- De planstudie Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is vastgesteld door de Tweede Kamer in september, nu volgen de planuitwerkingen op corridorniveau. Voor de regio Utrecht spelen drie projecten: doorstroomstation Utrecht; corridor Amsterdam – Eindhoven en de corridor Schiphol – Nijmegen. Als uitwerking van PHS is een studie gestart naar de bediening op het traject Utrecht – Arnhem, inclusief de vraag naar de intercitystatus van station Driebergen- Zeist. Uitwerking van de studie vindt plaats in 2011.
- Businesscase Utrecht – Woerden; de eerste fase is afgerond, met als resultaat een brief van de NS waarin staat dat er mogelijkheden zijn om op termijn de frequentie te verhogen naar 6x per uur, op voorwaarde van voldoende vervoersvraag en dus ruimtelijke vulling van de stationsomgevingen. Op basis hiervan onderzoekt ProRail de spoorverdubbeling over het Amsterdam – Rijnkanaal. Samen met de NS maakt de regio in 2011 een businesscase voor de frequentieverhoging waarbij contracten, zoals die in Zuid Holland zijn afgesloten in het kader van stedenbaan, als voorbeeld dienen.
- In het kader van Randstadspoor zijn planstudies gedaan voor het traject Utrecht- Harderwijk en versnelling Utrecht – Baarn. De planstudie traject Utrecht-Harderwijk wordt naar verwachting in het tweede kwartaal 2011 afgerond. De studie Utrecht – Baarn heeft geen mogelijkheden voor versnelling opgeleverd.
- Nieuwe stations: nieuwe studie naar opening station Utrecht Lage Weide en brief van de provincie Utrecht richting minister van Verkeer en Waterstaat over nieuwe stations (o.a. Utrecht Lage Weide, Maartensdijk, Utrecht Majella). De studie naar de mogelijkheden van station Utrecht Lage Weide is afgerond, in 2011 gaan BRU en gemeente Utrecht met NS hiervoor locatiespecifiek onderzoek doen wat moet leiden tot een bedieningsgarantie door NS.

2. Vervoersplan 2011

In 2010 is het vervoersplan 2010-2011 door BRU vastgesteld. Uitvoering gebeurt door de vervoerder. Vanwege de beperkte financiële middelen voor de OV-exploitatie is besloten om in het laatste concessiejaar (2011) van de huidige concessies een budgettair neutraal voorzieningenniveau te realiseren. Dit houdt in dat gewenste uitbreidingen plaatsvinden door besparingen elders in het voorzieningenniveau. Dit heeft voor 2011 geleid tot een paar aanpassingen zoals:

- Een uitbreiding en routewijziging van lijn 26 in verband met het gereedkomen van de route bij Hooggelegen;
- Uitbreidingen voor lijn 13 ten behoeve van de Kromhoutkazerne en
- Een routeverlenging van lijn 47 naar Houten de Meerpaal.

Ook hebben aanpassingen in de dienstregeling van Connexion (regioconcessie) plaatsgevonden, vanwege meer vertraging door drukker autoverkeer. Op lijnen 5 en 10 kon bespaard worden in verband met de werkzaamheden aan het 24 oktoberplein. Beide lijnen worden in 2011 ingekort. Ook het verplaatsen van de lijnen 12 en 13 naar busstation Zuid (voormalig streekbusstation) in verband met de aanstaande werkzaamheden aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal, leverde besparingen op.

3. Actualisering streefbeeld OV-ontsluiting van Leidsche Rijn en van Rijnenburg

BRU heeft in 2010 de lijnennetstudie naar de OV-ontsluiting van Lage Weide en De Wetering afgerond in samenwerking met de gemeente Utrecht. Het vervolg hangt mede af van het wel of niet realiseren van station Lage Weide. Met betrokken partijen wordt hier in 2011 overleg over gevoerd. Voor het op te stellen Bestemmingsplan Rijnenburg is door de gemeenteraad van Utrecht aangegeven dat het OV-voorzieningenniveau beter uitgewerkt moet worden. BRU en de gemeente Utrecht werken momenteel samen aan deze studie waarin diverse varianten worden uitgewerkt. Hierin worden kosten, reizigersopbrengsten en de benodigde infrastructuur meegenomen. De resultaten van deze studie zijn voorzien in 2011.

4. Streefbeelden OV-voorzieningenniveau 2012-2020

Het rapport 'Streefbeelden OV voorzieningenniveau 2012-2020' is door het Dagelijks Bestuur op 31 mei 2010 vastgesteld. Deze streefbeelden vormen een vertaling en uitwerking van het beleid uit de OV-ambitienota 'OV in een hogere versnelling' (2008). De directe aanleiding om deze Streefbeelden op te stellen is de aanbesteding van de concessie 'Regio Utrecht' 2011-2019. Het lijnennet in de periode 2012-2020 is uitgewerkt waarbij sterk het accent ligt op de vervoersontwikkeling per bus. De ontwikkeling van het tramnet 2025 is hierin nog niet meegenomen wel de vertramming van de Uithoflijn.

5. OV-chipkaart

Landelijk heeft de invoering van de OV-chipkaart vertraging opgelopen. Deze vertraging heeft ook bij BRU doorgewerkt in het te volgen tijdsplan. Het reizen op saldo is in 2009 gerealiseerd in de totale provincie Utrecht. Eind juli 2010 is de laatste aanvulmachine in de regio geïnstalleerd. In totaal zijn er nu 60 aanvulmachines met balieservice door BRU geïnstalleerd. Met deze aanvulmachines kan de reiziger ter plekke zijn of haar OV-chipkaart aanvullen met een saldo of een reisproduct. Eind augustus 2010 is op elke sneltramhalte van BRU een afhaalmachine geïnstalleerd. Door middel van deze afhaalmachine kunnen via internet bestelde saldi of reisproducten door de reiziger worden afgehaald. Het totale distributienet is operationeel en voor BRU afgerond.

BRU heeft, om te komen tot afschaffing van de strippenkaart (nationaal vervoerbewijs) in 2010 de benodigde informatie aan het ministerie aangeleverd en verwacht dat in juni 2011 het nationaal vervoerbewijs zal worden afgeschaft. In 2011 zal de marketing en reizigerscommunicatie voor de OV-chipkaart worden doorgezet.

6. Ontwikkelen integraal raamwerk voor reisinformatie

Het element reisinformatie is verder vormgegeven in het bestek 'Regio Utrecht'. In het bestek "regio Utrecht" worden door BRU specifieke eisen aan reisinformatie gesteld die de vervoerder dient uit te voeren. Eén van deze integrale raamwerken voor reisinformatie vormt het dynamische reisinformatie systeem (DRIS) (zie ook subprogramma Tram).

Portefeuillehouders: Dhr. F. Lintmeijer, Dhr. A.J. Gerritsen, Dhr. C. van Dalen

Wat willen we bereiken?

Met het subprogramma bereikbaarheid wil BRU bereiken dat de regio bereikbaar blijft, ondanks de vele werkzaamheden en bouwactiviteiten aan en rond de infrastructuur. De kwaliteit van het OV moet daarmee op een door BRU gewenst peil gehouden worden en het OV moet een nog beter (zowel kwalitatief, alsook qua capaciteit) alternatief gaan vormen voor weggebruikers. Hiervoor is een extra inzet noodzakelijk, ook in combinatie met ketenvoorzieningen, tariefacties (Utrecht Bereikbaar-pas) en andere alternatieven. Daarnaast wil BRU door een goede planning, organisatie en afstemming tussen de diverse partijen (wegbeheerders, omliggende concessieverleners die ook in deze regio actief zijn en de diverse vervoerders) de OV-hinder als gevolg van werkzaamheden zoveel mogelijk voorkomen of beperken. BRU zal hiertoe als partner binnen Utrecht Bereikbaar (UB) het OV-belang behartigen. Immers de gevolgen van de werkzaamheden mogen niet leiden tot vraagtuitval bij bestaande OV-reizigers (en dus het in gevaar brengen van onze groeidoelstelling) en het niet-gebruiken van het OV-alternatief door automobilisten.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Overleg over de juiste bereikbaarheidsmaatregelen. Het actualiseren van de OV-faseringskaarten.

In 2010 is onder voorzitterschap van BRU maandelijks overleg gevoerd met GVU/Connexxion, aangrenzende vervoerders, gemeente Utrecht en de provincie Utrecht over vervoerontwikkeling en bereikbaarheid in het BRU-gebied. Tijdens dit overleg is afgesteld over de werkzaamheden aan het 24 oktoberplein. Dit overleg heeft tot aanpassingen geleid in de lijnvoering die verwerkt zijn in het vervoerplan 2010-2011.

Daarnaast hebben BRU en Provincie Utrecht met de wegbeheerders die deelnemen aan Utrecht Bereikbaar (Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht) regulier overleg gevoerd over bereikbaarheidsvraagstukken. In dit overleg heeft het uitwerken van een geïntegreerde hinderplanning (inclusief OV-hinderkaarten en OV-hinderalyses) voor de komende 3 jaar op de agenda gestaan. Dit overleg is overgegaan in een provinciebrede aanpak. De provincie Utrecht heeft het initiatief genomen om een integrale regionale netwerkaanpak bij wegwerkzaamheden vorm te geven waar zowel alle wegbeheerders als OV-autoriteiten aan deelnemen. Dit netwerkteam wordt onder het Utrechts Verkeers en Vervoer Beraad (UVVB) geplaatst. Door onder andere deze ontwikkeling is de geïntegreerde hinderplanning en het openbaar vervoer dat van deze hinderplanning profijt moet hebben nog niet vormgegeven zoals beoogd was. Eind 2010 zijn stappen gezet om in 2011 tot een juiste uitwerking te komen.

Het bereikbaarheidsoverleg met vervoerders, BRU, Prorail en Projectorganisatie stationsgebied (tevens voorzitter) over fasering van de werkzaamheden aan de OV-Terminal heeft in 2010 niet plaatsgevonden. De vele onzekerheden over de planning van de diverse werkzaamheden in het stationsgebied en over het wel of niet doorgaan van werkzaamheden hebben eraan bijgedragen dat eind 2010 niet duidelijk is wat er aan infrastructurele werkzaamheden op ons af komt en welke toe leidende routes er wel of niet beschikbaar zijn. De gevolgen voor het regionaal OV zijn hierdoor onduidelijk. Eind 2010 is met de projectorganisatie stationsgebied afgesproken om het bereikbaarheidsoverleg per 2011 te hervatten. Ook neemt de projectorganisatie stationsgebied het voortouw om de Bouwlogistieke Fasering (inclusief de OV-fasering) weer op te pakken en in gezamenlijkheid uit te werken.

In 2010 hebben werkzaamheden aan de oostzijde van de stad Utrecht tot grote verstoringen van de dienstregeling geleid. De OV-hinderaanalyse (in 2009 vastgesteld door de Utrecht Bereikbaar partijen) had kunnen helpen deze verstoringen te verminderen. De verstoringen betroffen voornamelijk de werkzaamheden aan de Sartreweg en de Wittevrouwensingel in de eerste helft van 2010. Door deze

werkzaamheden hebben zowel de HOV-binnenstadsas als lijn 77 vertraging opgelopen. De verstoring had voorkomen kunnen worden door een kortere periode van hinder aan te houden en niet gelijktijdig twee werkzaamheden uit te voeren op parallelle autoverbindingen en alternatieve OV-verbindingen. In het najaar van 2010 trad wederom een verstoring op bij werkzaamheden aan het Herculesplein waardoor vooral de lijnen naar en van De Uithof en Wijk bij Duurstede hinder ondervonden. Gezien de zwaarte van deze OV-corridor had tenminste de afweging moeten plaatsvinden deze werkzaamheden in de rustigere zomer(vakantie)periode te laten plaatsvinden.

2. In gebruik nemen van een goed ingericht tijdelijk busstation aan de westzijde van de OV-terminal.

De nieuwe OV-Terminal wordt gebouwd in opdracht van Rijk en gemeente. BRU is als opdrachtgever van regionaal openbaar vervoer, mede namens andere belanghebbende decentrale overheden, betrokken op verschillende niveaus. De kwaliteit van het regionale OV is omschreven in het ontwerp van de OV-terminal, maar in de praktijk zijn blijken er talloze knelpunten. Die hebben enerzijds te maken met de concrete invulling van de ontwerpeisen en het voorzieningenniveau en anderzijds met de bereikbaarheid van de regionale OV-delen in relatie tot de fasering. Het laatste heeft vooral te maken met de problematiek van 'een project in een dynamische omgeving': de OV-terminal wordt gerealiseerd in een stationsgebied in ontwikkeling. In 2010 ging veel aandacht uit naar de totstandkoming van het ontwerp voor het tijdelijke busstation aan de westzijde van de OV-terminal. BRU heeft in het proces van schetsontwerp tot definitief ontwerp nauw samengewerkt met ProRail (opdracht), Movares (ontwerp) en POS (toeleidende routes). Vanwege vertraging in de aanleg van de toeleidende route HOV-Van Zeijstweg en onzekerheid over de planning van het alternatief (2e Asselijnstraat) zal het busstation later in gebruik worden genomen dan gepland (mei 2012 volgens planning).

In 2010 waren verder aan de orde: VO- Rabobrug, inrichtingsplannen hal OV-Terminal, verplaatsing bussen oostzijde van stads- naar streekbusstation, nieuwe plannen verplaatsing eindhalte van de tram in de OVT, beheer busstations in de tijdelijke en definitieve situatie en reizigerscommunicatie.

De inpassing van het ontwerp van de Uithoflijn in het definitief ontwerp van de OV-Terminal is een uitdaging die BRU en de gemeente Utrecht samen aangaan.

3. Vervolgafspraken over de organisatie en financiering van de Stichting Utrecht Bereikbaar.

In 2010 is door de gezamenlijke Utrecht Bereikbaar partners, waaronder BRU, besloten de organisatie Stichting Utrecht Bereikbaar in 2011 te continueren. In 2011 zal een besluit genomen worden hoe en in welke vorm de samenwerking met de Stichting Utrecht Bereikbaar zal worden voortgezet. In 2011 zal ook een besluit genomen worden over de Utrecht Bereikbaar pas.

Voor de financiering van de Stichting Utrecht Bereikbaar in 2011 is gebruik gemaakt van de nog openstaande bijdragen van alle partijen (vooral Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht) over 2009-2010. Tevens is het tarief van de Utrecht Bereikbaar kaart verhoogd, zodat werkgevers een meer kostendekkende bijdrage leveren aan het kaartgebruik.

Wat willen we bereiken?

Met het subprogramma OV-infrastructuur wil BRU bereiken dat het OV in de regio goed gefaciliteerd wordt. Naast het realiseren van weginfrastructuur voor busverkeer en ketenmobiliteitsmaatregelen betreft het hier ook het realiseren en beheren van een systeem voor dynamische reisinformatie, het verzekeren van de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes in de regio, het opzetten en (doen) beheren van distributienetwerk ten behoeve van de OV-chipkaart en het ontwikkelen van de OV-terminal (OV-T) in het herin te richten Stationsgebied van de Gemeente Utrecht. Daarnaast betreft dit het realiseren van OV-doorstromingsmaatregelen in de regio. BRU wil bereiken dat in 2010 80% van de OV-reizen in de regio voldoen aan de (landelijke) toegankelijkheidseisen inclusief de hierbij behorende (dynamische) reisinformatie en dat het OV in onze regio veilig, betrouwbaarder en sneller kan worden afgewikkeld.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Afronding van de implementatie van het DRIS (Dynamische Reisinformatie) op de bus- en tramhaltes. Ook in de voertuigen en in de OV-knooppunten is dit systeem operationeel. Voor de verantwoording zie subprogramma Tram

Voor 2015 moet 51% van de haltes aangepast zijn. BRU heeft zichzelf als doel gesteld in 2012 met de werkzaamheden gereed te zijn.

2. De helft van de haltes in BRU-gebied (de meest gebruikte haltes) is aangepast aan de toegankelijkheidsnormen.

In 2010 zijn de haltes in Houten gereed gekomen, evenals een aantal haltes in Zeist en Vianen die met werk/werk zijn aangepast. De in 2009 voorbereide aanbesteding voor de aanpassing van de haltes in Utrecht is in Maart gestart en eind 2010 is ruim 70 haltes gereed gekomen. In totaal is in 2010 ruim 1/3 van het totaal aan te passen haltes gereed gekomen of in de planning opgenomen. Dit is in lijn met de vooraf opgestelde planning. Momenteel is er geen enkele aanleiding op de bestaande planning en begroting te herzien.

Tevens is gestart met de voorbereiding van een tweede aanbesteding voor de haltes in Zeist, Maarssen, Bunnik, Vianen en IJsselstein

3. Het Programma OV-doorstroming is gereed voor verdere uitvoering door de wegbeheerders.

Van de meeste doorstromingsprojecten ten behoeve van het OV is BRU financier. Met de uitvoerende partij, meestal de gemeente Utrecht, worden afspraken gemaakt over de invulling van een gezamenlijke sturing en opdrachtgeverschap en vinden regelmatig voortgangsoverleggen plaats. De gestelde doelen ten aanzien van doorstroomkwaliteit, kosten en oplevertermijn vormen hierin de leidraad.

4. Het project Integratie A2 – Leidsche Rijn vordert gestaag. BRU levert een substantiële financiële bijdrage aan dit project ten laste van de BDU en de grondexploitatie RSP.

Medio 2010 is de tunnelinfrastructuur gerealiseerd, maar het uitvoeren van de systemen voor tunnelveiligheid neemt nog geruime tijd in beslag. De verwachting is dat de tunnel in 2012 in bedrijf wordt genomen. De totale regionale bijdrage van € 93 mln (prijsspeil 2001) is inmiddels grotendeels betaald. Over een resterend bedrag van € 5,9 mln (prijsspeil 2001) moeten nog afspraken worden gemaakt tussen de gemeente Utrecht en BRU wie welk deel van deze kosten draagt. In de begroting 2011 is daarvoor een geïndexeerd bedrag van € 3,3 mln opgenomen. Daarbij is uitgegaan van een 50/50% verdeling.

Subprogramma Tram

Portefeuillehouder: Dhr. A.J. Gerritsen

Wat willen we bereiken?

- BRU wil als regionale OV-autoriteit integraal regie kunnen voeren op het door haar geconcessioneerde railgebonden openbaar vervoer. BRU heeft daartoe de keus gemaakt eigenaar te worden van het gehele tramsysteem.
- Als gevolg van het eigenaarschap is BRU ook beheerverantwoordelijk. Deze verantwoordelijkheid vraagt om continuïteit omdat zij randvoorwaardelijk is voor de (veilige) exploitatie van het railgebonden openbaar vervoer. Bovengenoemde continuïteit kent 3 aspecten:
 - a. Organisatorisch
 - b. Financieel
 - c. Technisch

Naast de instandhoudingopgave die voortvloeit uit bovengenoemde punten, richt BRU zich ook op ontwikkeling van een lightrailnetwerk (tramnetwerk 2025). De bestaande verbinding (SUNIJ-lijn) en toekomstige uitbreidingen worden vanuit regionaal perspectief bezien en vormen één integraal netwerk. Hieronder valt ook de Uithoflijn.

Hebben we in 2010 gerealiseerd wat we zouden realiseren?

1. Overdracht van de baan (infrastructuur) zal eind 2009 zijn afgerond. BRU zal vanaf 2010 naast materieel dan ook verantwoordelijk zijn voor beheer en onderhoud van de baan. Om deze verantwoordelijkheid adequaat te kunnen uitoefenen zal BRU volwaardig opdrachtgever moeten zijn voor onderhoudsproviders van zowel baan als materieel.
Tevens zal BRU zich richten op de realisatie van grondverwerving voor een remiseterrein en het maken van plannen voor de gewenste remisefaciliteiten.

Ad 1.

BRU heeft volgens planning met ingang van 15 december 2010 de SUNIJ-lijn infrastructuur overgenomen en is daarmee is een einde gekomen aan een weerbarstig overdrachtsproces. Er zijn heldere afspraken gemaakt over nog uit te voeren onderzoeken in 2011, waarvan de kosten door het ministerie van I&M worden gedragen. Het eigendom en daarmee de mogelijkheid regie te kunnen voeren, is voor BRU van cruciale betekenis gezien de komende ontwikkelingen: de nieuwe vervoersconcessie, het integraal programma van eisen (IPvE), de revisie van het SUNIJ-systeem en het te ontwikkelen tramnetwerk 2025.

Met de overname van de infrastructuur is BRU nu eigenaar van het gehele tramsysteem, want BRU was al eigenaar van het wagenpark en haltevoorzieningen (12/2008) en de remise (12/2009).

Ad 2.

a. Organisatorisch:

De functionaliteit beheer & onderhoud (assetmanagement). Het via contracten aansturen van marktpartijen waarbij opdrachtgeverschap, aanbestedingen en contractmanagement een belangrijke rol spelen. De tijdelijke beheerorganisatie is in staat gebleken om op adequate manier de continuïteit van de tramexploitatie te waarborgen.

Conform planning heeft het AB op 15/12 besloten de sleutelfuncties van deze tijdelijke organisatie om te zetten in een vaste structuur. Op moment van schrijven heeft BRU inmiddels vier van deze zes sleutelfuncties ingevuld.

De functionaliteit safetymanagement. BRU is als regionale OV-autoriteit verantwoordelijk voor de veiligheid van haar railgebonden OV-systeem. BRU heeft een veiligheidszorgsysteem (VZS)

ontwikkeld en geïmplementeerd. Dit VZS is goedgekeurd door de Inspectie Verkeer&Waterstaat (IVW) en op eigen initiatief van BRU, vooruitlopend op de nieuwe wet Lokaalspoor, ook door een Independent Safety Assessor (ISA). BRU is hiermee de eerste in Nederland.

b. Financieel:

Met betrekking tot het beheer en onderhoud van wagenpark, haltevoorzieningen en remise geldt dat het budgettaire kader wordt bepaald door het bedrag dat in de begroting van de BDU-middelen is toegekend aan dit onderdeel. Tijdens onder andere de Bestuursrapportage 2010 is melding gemaakt dat hierbij rekening gehouden dient te worden met het feit dat dit geldt voor de instandhoudingsopgave en niet voor de revisie die aanstaande is. In de meerjarenbegroting 2011-2014 zijn hier inmiddels middelen voor gereserveerd. Voor de bekostiging van de infrastructuur zijn aparte afspraken gemaakt met het Rijk (geoordeelde bijdrage). Deze kaders gelden als uitgangspunt. Omdat benchmark gegevens voor de onderbouwing hiervan ontbreken, moeten de door BRU op te stellen meerjarenplannen dit inzichtelijk maken. BRU stelt aan het einde van dit boekjaar een voorziening in waarbij de middelen bestemd voor Beheer&Onderhoud worden gereserveerd voor volgende jaren.

c. Technisch:

Het tramsysteem bevindt zich aan het einde van de levensduur. Naast het reguliere onderhoud worden ook voorbereidingen getroffen voor revisie. De planvorming voor het materieel, de haltes en de infrastructuur staan geagendeerd voor de 1e helft van 2011 en worden als aparte projecten aan het bestuur worden voorgelegd. Basis voor deze planvorming vormt het Life Cycle Costing principe (LCC: het streven naar beheersbare, lage jaarlijkse kosten in combinatie met hogere initiële investeringen). Het integraal programma van eisen (IPvE) vormt hierbij de leidraad (zie ad 3).

Ad 3.

IPvE: in het kader van de ontwikkelopgave staat het door BRU op te stellen integraal programma van eisen (IPvE) centraal. Dit is de verbindende schakel tussen het heden (huidige sneltram verbinding) en de toekomst (tramnetwerk 2025). Voor keuzes inzake revisie wordt hetzelfde afwegingskader gebruikt als voor toekomstige uitbreidingen. Dat betreft alle onderdelen van het systeem (rails, materieel, beveiliging, stroomvoorziening en remisefaciliteiten). Voor een aantal projecten is dit actueel:

- Het projectbesluit inzake de vertramming van de Uithoflijn (AB 06/2011) en het daaraan ten grondslag liggende koppelvraagstuk van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn in de nieuw te bouwen OV Terminal
- De reconstructie van het 24 Oktoberplein te Utrecht (DB-besluit 06/2010) als eerste projectonderdeel van de grootschalige vervanging van de railinfrastructuur (GVI – AB 06/2011)
- De termijn waarmee de levensduur van het huidige sneltramwagenpark wordt verlengd is afhankelijk van systeemintegratie en instroom nieuw materieel (zie 1e bullit)

Het kaderdocument en daarmee de toepisen zijn vastgesteld. Conform de nieuwe planning staat fase II, de vaststelling van de systeemeisen voor het AB van maart 2011 geagendeerd.

DRIS: zoals bij het subprogramma OV infrastructuur reeds vermeld is BRU ook verantwoordelijk voor de implementatie van het Dynamische Reis Informatie Systeem (DRIS). Het project DRIS omvat de levering en plaatsing van ca 450 displays op de belangrijkste bus en tramhaltes in het BRU gebied. De plaatsing van de DRIS panelen zal in de loop van maart 2011 worden afgerond. Op enkele locaties is om onvoorzien technische redenen plaatsing nog niet mogelijk. Hiermee schuift de afronding van het project een kwartaal op. Vanuit haar verantwoordelijkheid voor DRIS participeert het BRU in het

landelijke project GOVI (Grenzeloze OV-Informatie), waarin met andere decentrale overheden wordt afgestemd om te komen tot een landelijk uitwisselbaar systeem. Daarnaast is er door I&M in nauw overleg met de GOVI-partners besloten tot het ontwikkelen van een NDOV (nationale databank OV). Het uiteindelijke doel hierbij is een voorziening te creëren die zowel statische reisinformatie (OV9292) als dynamische reisinformatie (GOVI) levert op niet-commerciële basis.

KAR: binnen het project DRIS valt ook de aanpassing van de Verkeersregelininstallaties (VRI) naar Korte Afstandsradio (KAR) als communicatiemiddel tussen bus en VRI. Door de gemeente Utrecht wordt hard gewerkt aan de invoering van KAR in 90 verkeersregelininstallaties. Deze invoering loopt door tot het einde van het jaar 2011. Bij de andere gemeenten die een subsidie voor de invoering van KAR hebben aangevraagd is de invoering van KAR gereed.

Budgettair blijven de projecten DRIS en KAR binnen de kaders zoals deze door het DB in 2008 zijn vastgesteld.

Spitstram: het project Weense tram is in het tweede kwartaal conform opzet afgerond (inzet van gekoppelde 3 wagenstellen op zeven haltes) en overgedragen aan de beheerorganisatie.

3. BRU neemt een definitief projectbesluit over de vertramming van HOV om de Zuid.

BRU en gemeente Utrecht werken samen aan de totstandbrenging van het definitieve besluit tot vertramming van de Uithoflijn. Cruciale onderwerpen zijn: de koppeling tussen de SUNIJlijn en de toekomstige Uithoflijn, de afwikkeling van het regionaal OV in de OVT, de toetsing van het voorlopig ontwerp (VO) aan het IPvE (zie ook §3) en de financiering. In november is er een principe-akkoord bereikt tussen het ministerie van I&M en de regionale partijen over de bijdrage van het Rijk aan de totstandkoming van dit project, namelijk €110 miljoen onder voorwaarde van een positieve uitkomst van de MKBA-studie (maatschappelijke kosten baten analyse). Het projectbesluit staat geagendeerd voor het AB van juni 2011.

Heeft het gekost wat het zou kosten?

Programma	Rekening	Begroting	Begroting	Rekening	Vershil rekening
Mobiliteit	2009	voor wijziging	na wijziging	2010	en begroting na
		2010	2010		wijziging
<i>(x € 1.000)</i>					
Lasten	169.916	174.188	189.430	170.690	18.740
Baten	170.517	174.676	189.393	170.226	-19.167
Saldo voor bestemming	601	488	-37	-464	-427
Mutaties reserves					
Toevoeging		525			0
Onttrekking	73	37	37	464	427
Saldo na bestemming	674	0	0	0	0

Financiële toelichting

Het programmaresultaat is nihil.

Hierna wordt een toelichting gegeven op de ontwikkelingen 2010 binnen de Brede Doeluitkering (BDU) en het Bereikbaarheids-offensief Randstad (BOR).

Brede Doeluitkering (BDU)

In de geactualiseerde Programmabegroting 2010 is een bedrag van € 140 mln van de totaal € 170 mln beschikbare BDU middelen bestemd voor de besteding aan OV-exploitatie en projecten en activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer.

Een budget van € 48 mln was beschikbaar voor OV-concessies, € 23 ml voor OV-infrastructuur in eigendom en beheer van BRU, € 64 mln voor projecten en activiteiten van het programma Wegen en Verkeer en € 5 mln voor beleidsontwikkeling en uitvoering.

Het voorgenomen bestedingsprogramma voor 2010 is niet volledig gerealiseerd; er is een onderbesteding van totaal € 30 mln. Per programma is het beeld verschillend. Zo is het voor OV-concessie beschikbare budget bijna volledig benut, maar is dat voor Wegen en Verkeer slechts voor tweederde deel. Van het voor OV-infra beschikbare budget is ruim driekwart deel benut.

Met inachtneming van bijna € 2 mln minder rente-inkomsten, resteert er eind 2010 een BDU-saldo van € 54 mln. Een bedrag van ca. € 18 mln daarvan is nodig om doorgeschoven infra-projecten in 2011 alsnog te kunnen realiseren, omdat deze onverkort aanspraak op subsidie blijven maken op grond van de subsidieverordening of op basis van gesloten overeenkomsten (o.a. VERDER en A12 SALTO). Bij de vaststelling van de Programmabegroting 2011 heeft het AB besloten om het per eind 2010 resterende (netto) saldo niet in te zetten voor regulier beleid, maar dit te reserveren voor nader vast te stellen bestedingen.

Uitgaven

Aan de uitgavenkant van de BDU-realisatie 2010 worden hierna de belangrijkste ontwikkelingen toegelicht.

OV-concessie Programma

- Een bedrag van € 1 mln voor activiteiten rond de invoering van de OV-chipkaart is in het verslagjaar niet besteed. De planning van de landelijke invoering van de OV-chipkaart is uitgelopen. De verwachting is dat de met dit bedrag gemoeide activiteiten in 2011 alsnog worden afgerond.
- Voor marketing en communicatie (sub-categorie Overig OV) zijn € 0,7 mln minder uitgaven gedaan dan begroot. Dit komt omdat de afschaffing van het NVB vertraagd is. De acties zullen naar verwachting in 2011 worden uitgevoerd.
- De kwaliteitsbonussen over 2009 van de concessie Spitslijnen en Regiovervoer zijn begroot in 2010. De prestatie over 2009 was niet optimaal en de bonus is derhalve niet volledig uitgekeerd.
- De groei van het aantal ritten met de regiotaxi is hoger dan geprognosticeerd. Dit leidt tot een overbesteding van circa € 0,5 mln. Maatregelen worden waarschijnlijk in 2011 door het bestuur genomen.
- In 2009 is voor busdiensten langs snelwegen in het kader van Utrecht Bereikbaar een subsidie van € 2,7 mln verleend aan de Stichting Utrecht Bereikbaar. In 2009 is door BRU voor dat doel tevens voor € 3,7 mln extra verplichtingen aangegaan in de concessie regiovervoer, die niet in de begroting van dat jaar waren opgenomen. Laatstgenoemd bedrag zal worden teruggevorderd c.q. verrekend met de beschikking van € 2,7 mln. Daarom is in de begroting 2010 een bedrag van min € 3,7 mln opgenomen onder de post "administratieve correcties op de concessies". De afwikkeling daarvan is nog niet geschied in het verslagjaar, maar zal naar verwachting in 2011 plaatsvinden.

OV-concessie Programma

- De concessie Regiovervoer Utrecht was verleend voor € 4,9 mln en is definitief vastgesteld op € 4,6 dit is € 0,3 mln lager. Dit wordt veroorzaakt door correctie voor rituitval en mutaties in het lijnennet. De offerteprijs was reeds op prijspeil 2009.
- De concessie Stadsvervoer was verleend voor € 30,8 en is definitief vastgesteld op € 28,8 mln, dit is € 2 mln lager. Dit wordt veroorzaakt door mutatie van lijnennet en indexcijfers. Met name de prijsindex laat een groot verschil zien tussen voorlopig (4.7%) en definitief (0.995%). Reden voor de hoge voorlopige index was de forse brandstofindex van 2008. Deze mutatie zal er tevens voor zorgen dat de exploitatiesubsidie 2010 van de stad bij vaststelling medio 2011 lager zal uitvallen dan verleend.

OV-infra:

- Op het product Beheer & Onderhoud Overige zijn de lasten € 0,6 mln lager dan geraamd. Het resultaat op dit product is positief beïnvloed door een opbrengst van € 320.000 uit schade-uitkeringen naar aanleiding van tramongevallen. Daarnaast zijn op dit product o.a. uitgaven voor informatievoorziening voor documentatiebeheer en applicaties voor onderhoudconceptbeheer begroot. Deze projecten zijn in 2010 op hold gezet in verband met het feit dat vrijwel alle aandacht uitging naar de overdracht van de infrastructuur. Daardoor is tevens van het budget voor inhuur weinig gebruik gemaakt.
- Voor Beheer & Onderhoud materieel zijn de lasten € 1,0 mln lager dan geraamd. Het budget voor (onvoorziene) modificaties en revisies is slechts beperkt aangesproken. Dit was ruim begroot, omdat er nog onvoldoende zicht is op het onderhoudsverloop. Wel zijn extra kosten gemaakt als gevolg van herstel van schades door ongevallen. Samen met gerealiseerde besparingen op de reiniging van het materieel door overgang naar een ander schoonmaakcontract en scherpe aanbesteding hiervan, heeft dit geleid tot een onderbesteding. Het reguliere onderhoud aan de Weense trams is duurder uitgevallen dan verwacht. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat het materieel door de spitsinzet weinig kilometers maakt en diverse kinderziekten optraden. Ook waren er relatief meer storingen door bedieningsfouten dan bij de SIG-trams.
- Op het product Beheer & Onderhoud Locaties zijn de lasten € 0,8 mln lager dan geraamd. Europese aanbesteding van de reiniging van de haltes heeft een forse besparing opgeleverd. Voor het onderhoud van bestrating, hekwerken en diverse overige onderhoudswerkzaamheden was rekening gehouden met het wegwerken van achterstallig onderhoud. Een behoorlijk deel van deze werkzaamheden wordt echter pas in het voorjaar van 2011 uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor het onderhoud van straatkasten, hiervoor is wel al een vooronderzoek uitgevoerd, realisatie volgt in 2011. Daarnaast waren diverse posten door het ontbreken van ervaringsgegevens te ruim begroot.
- De laste voor de Weense Tram zijn € 0,4 mln hoger dan geraamd. De overschrijding is voornamelijk veroorzaakt door hogere ombouwkosten voor motor- en bijwagens in het eerste kwartaal van 2010. Het gaat hier om projectkosten voor het operationeel maken van de Weense trams. Voor 2011 staat een optimalisatieslag van het onderhoudsconcept van de Weense trams op het programma.
- Op het product telematica zijn de verantwoorde lasten € 0,3 mln lager dan geraamd. Het project invoering Dynamische Reiziger Informatie Systeem (DRIS) is vrijwel afgerond. De laatste serie displays binnen de gemeente Utrecht wordt aangesloten op het openbare net voor de voedingsspanning en niet op een eigen stroomvoorziening. Dit leidt tot enige vertraging in de uitvoering. Het project DRIS zal in de loop van april 2011 kunnen worden afgesloten.
- De lasten voor management OVI zijn € 0,8 mln hoger dan geraamd in de begroting. Er is meer extern ingehuurd dan begroot. Dit betreft de omgevingsmanager, de controller en het aanbestedings-team. Daarnaast is er sprake van een andere doorbelastinggrondslag voor overhead. Hierbij dient het werkelijke aantal fte in plaats van de vaste formatie als verdeelsleutel. Dit heeft geleid tot een extra doorbelasting van centrale overheadkosten.

Wegen en Verkeer:

- Een aantal projecten zijn in december 2010 ingediend, maar konden voor de jaarwisseling niet meer worden beschikt. Op grond van de subsidieverordening zullen deze projecten in 2011 alsnog worden beschikt. Het gaat hierbij om een bedrag van totaal € 6 mln, waarvan tweederde deel het project fietstransferium Houten betreft. In de actualisatie Programmabegroting 2011 zal dit worden gefaciliteerd.
- Daarnaast zijn er een aantal projecten niet tot aanvraag en beschikking gekomen omdat de vordering in de projectvoorbereiding nog niet ver genoeg was. Het gaat daarbij om een subsidiebedrag van totaal € 12 mln, waarvan de helft betrekking heeft op VERDER-projecten en een kwart op A12 SALTO. Het betreft projecten waarvan de subsidiëring door het BRU is gewaarborgd in uitvoeringsovereenkomsten met de betrokken realiserende partijen. De betreffende € 15 mln zal daarom in 2011 beschikbaar moeten blijven voor de realisatie van de betreffende projecten. Wat betreft de VERDER-projecten zij nog vermeld dat de programmering in 2010 nog zonder exact zicht op planningen is gebeurd, en dat zekerheidshalve in 2010 middelen in de Programmabegroting zijn opgenomen om een eventuele snelle uitvoering niet in de weg te staan. Nu is dat zicht er wel en is helder dat projecten pas in 2011 of later worden opgestart/uitgevoerd.
- Voor 3 projecten, die (deels) worden bekostigd met specifieke BDU-gelden, zijn in het verslagjaar voor totaal € 4 mln minder verplichtingen aangegaan omdat de voorbereidingen minder voorspoedig liepen dan aanvankelijk gepland. Het gaat om de volgende projecten: toegankelijkheid bushaltes, actieprogramma OV en impuls mobiliteitsmanagement.
- Er is geen gebruik gemaakt van de post onvoorzien van € 2 mln.

Netwerkontwikkeling mobiliteit: onderbesteding

- Er is geen gebruik gemaakt van de in de Programmabegroting opgenomen posten OV-visie en onvoorzien.

Mutaties reserves

Uit de bestemmingsreserve BDU rente wordt een bedrag onttrokken van € 427.000. De verplichte rentetoevoeging aan de BDU is hoger dan de werkelijk ontvangen rente op de BDU middelen. De bestemmingsreserve is in 2009 ingesteld om deze rentefluctuaties op te vangen.

Paragrafen

Paragraaf Financiering

In dit programmaverslag wordt de uitvoering van de specifieke beleidsvoornemens (treasuryjaarplan 2010) uit de programmabegroting verantwoord.

- **Financiering infrastructuur Sneltram en tramstellen**
De aanschaf activa SUNIJ-lijn (o.a. Trams, Remise terrein, haltevoorzieningen) heeft reeds plaatsgevonden. Een financieringsplan is hierbij niet van toepassing.

In december 2010 heeft de overdracht van de infra-structuur van de SUNIJ-lijn plaatsgevonden van Pro-rail naar BRU. Financiering was daarbij niet van toepassing.

Met het Rijk zijn m.b.t. de infrastructuur Sneltram afspraken gemaakt over de jaarlijkse verhoging van de BDU met € 4,7 mln. Naar verwachting zullen grootschalige investeringen i.v.m. vervanging/ vernieuwing van de infrastructuur zeer waarschijnlijk plaatsvinden in 2011.

- **Financiering pand Maliebaan 34**
In 2007 heeft BRU aan de Rijksgebouwendienst verzocht om de opties tot mogelijke aankoop te onderzoeken en BRU over de kosten daarvan nader te informeren. De Rijksgebouwendienst heeft pas eind 2009 daarop actie ondernomen. Na afweging van de financiële en de strategische component is door een delegatie van het DB begin 2010 besloten het pand niet aan te kopen.

- **Rentebeleid subsidies**
Bij de vaststelling van de jaarrekening 2009 heeft het algemeen bestuur besloten tot instelling van de bestemmingsreserve Rentebaten BDU. Deze bestemmingsreserve wordt gevormd om de rentefluctuaties tussen de gerealiseerde en de te verantwoorde rente te kunnen opvangen. De vorming van deze reserve is noodzakelijk omdat na jaren van positieve afwijkingen er in 2009 voor het eerst sprake is van een negatieve afwijking.

- **Duurzaam beleggen**
Het BRU belegt continue een deel van haar portefeuille in het Fido Geldmarktselect fonds van BNG vermogensbeheer. Per maand verschilt de weging van deze belegging ten opzichte van de totale portefeuille, maar gedurende het jaar verandert deze beweging tussen de 20% en 35% van de portefeuille. Het Fido Geldmarktselect fonds, wordt door Sustainalytics als duurzaam beoordeelt (jaarlijks achteraf). Sustainalytics, is een gerenommeerd researchinstituut op het gebied van duurzaamheid. Verder wordt bij een eventuele start van een lange beleggingsportefeuille duurzaamheid mee genomen in een samenstelling van de portefeuille.

- **Treasurystatuut**
Het nieuwe treasurystatuut is door het algemeen bestuur vastgesteld op 15 december 2010. In dit statuut is o.a. rekening gehouden met de aanvullende regeling Ruddo (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden). Daarnaast worden een aantal zaken in het Treasury Statuut efficiënter ingericht.

In aanvulling op het treasuryjaarplan zijn naar aanleiding van de Treasury Advies Groep 1e kwartaal 2010 o.a. de volgende nieuwe onderwerpen in 2010 geweest.

- **Lange termijn beleggen**
De lange termijn beleggingen van het BRU hebben door verschillende ontwikkelingen pas op de plaats gemaakt. Mede door de bezuinigingen en de aankoop van de tramlijn, is het nog niet volledig zeker hoe de lange termijn liquiditeitsprognose eruit zal komen te zien. Mogelijk hebben deze ontwikkelingen substantiële gevolgen voor het volume van de beleggingsportefeuille. Door deze

onzekerheid is momenteel gekozen voor veel flexibiliteit, met een zo hoog mogelijk rendement op deze korte termijn.

- **Treasuryscan**
In de treasuryscan waren een groot aantal aanbevelingen welke betrekking hadden op procedurele zaken, het Treasury Statuut en de rapportages. Met het nieuwe Treasury Statuut, ingegaan per 1-1-2011, zijn een groot aantal van deze aanbevelingen opgepakt. Zo ook wordt er continue gewerkt aan het verbeteren van de rapportages

Beleggingen 2010

Het verloop van de beleggingsportefeuille van 1 januari - 31 december 2010 was als volgt (afgeronde bedragen en exclusief rekeningcourantsaldo).

Stand 1 januari 2010	€ 192 mln.
Saldo vrijval en herbelegging	€ 57 mln
Stand 31 december 2010:	€ 249 mln.

Er wordt een rekening courantsaldo van gemiddeld ca. 15% van het totale beheerde vermogen nagestreefd waardoor dit saldo (tegen een laag rendement) zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Over 2010 is gemiddeld 13% bereikt.

Alle herbeleggingen in 2010 zijn uitgezet bij banken met een rating van A+ (<3 maanden), AA of AAA. In 2010 zijn spaarproducten aan de portefeuille toegevoegd die een hoger rendement opleveren dan de andere depositoproducten rondom die periode.

Bijkomend voordeel van een dergelijk spaarproduct is de flexibiliteit. Op elk moment kunnen deze middelen liquide worden gemaakt waarbij de basisvergoeding dan toch hoger ligt dan de rekening courantvergoeding. De spaarproducten leveren een maximaal volume per bank (ABN €25mln, RABO €11,5mln en ING €25mln)

Hieronder volgt een vergelijking van de begrote beleggingsopbrengsten ten opzichte van de gerealiseerde beleggingsopbrengsten (afgerond).

	Begroting 2010 (na begrotingswijziging)	Realisatie 2010 (voorlopig)
Beleggingsopbrengst	€ 4.528 mln.	€ 3.465 mln.

Opbrengsten zijn vóór aftrek van de vermogensbeheervergoeding.

De afname van de beleggingsopbrengsten is voornamelijk toe te schrijven aan de sterke daling van de rente op de geld- en kapitaalmarkt. Deze daling was niet voorzien in de begroting 2010.

Heeft het gekost wat het zou kosten?

Treasury (x € 1.000)	Rekening 2009	Begroting voor wijziging 2010	Begroting na wijziging 2010	Rekening 2010	Verschil rekening en begroting na wijziging
Lasten	214	264	264	213	51
Baten	841	522	522	780	258
Saldo voor bestemming	627	258	258	567	309
Mutaties reserves					
Toevoeging		258	258	258	0
Onttrekking	24				0
Saldo na bestemming	651	0	0	309	309

Financiële toelichting

De dekking van de treasurykosten vindt plaats uit een vermogensbeheervergoeding conform het treasurystatuut.

Kasgeldlimiet

Het gehele jaar 2010 is er per saldo geen sprake van vlottende schulden. De vlottende middelen in 2010 (kortlopende deposito's en rekening courantgelden) overstegen de kasgeldlimiet ruimschoots. De kasgeldlimiet was in 2010 als volgt:

Omschrijving	1 ^e kw 2010	2 ^e kw 2010	3 ^e kw 2010	4 ^e kw 2010
1 Toegestane kasgeldlimiet				
Begrotingstotaal 1 januari (=grondslag)	€ 218.938.000	€218.938.000	€ 218.938.000	€ 218.938.000
Kasgeldlimiet in procenten van de grondslag	8,2%	8,2%	8,2%	8,2%
Kasgeldlimiet in een bedrag	€ 17.952.916	€17.952.916	€ 17.952.916	€ 17.952.916
2 Omvang vlottende korte schuld				
Schulden in rekening-courant	€ -	€ -	€ -	€ -
Opgenomen gelden korter dan 1 jaar	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige geldleningen, niet zijnde vaste schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
3 Vlottende middelen				
a Tegoeden in rekening courant	€ -	€ -	€ -	€ -
b Contante in kas	€ -	€ -	€ -	€ -
c Overige uitstaande gelden korter dan 1 jaar (incl. a en b)	€ 266.566.940	€ 275.791.076	€ 284.385.729	€ 285.032.874
Totaal vlottende middelen	€ 266.566.940	€ 275.791.076	€ 284.385.729	€ 285.032.874
4 Toets kasgeldlimiet				
Totaal netto vlottende schuld	€ (266.566.940)	€ (275.791.076)	€ (284.385.729)	€ (285.032.874)
Toegestane kasgeldlimiet	€ 17.952.916	€ 17.952.916	€ 17.952.916	€ 17.952.916
Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)	€ 284.519.856	€ 293.743.992	€ 302.338.645	€ 302.985.790

Deze paragraaf gaat in op de uitgevoerde 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

Het doel van de financiële afdeling is het bestuur en de ambtelijke organisatie te ondersteunen bij een gezond financieel beheer van BRU. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor een adequate administratieve organisatie en interne controle.

In 2010 is gewerkt aan de uitwerking/implementatie van de kwaliteitsslag van de P&C-cyclus. Als resultaat daarvan zal begin 2011 er een integrale begroting gepresenteerd worden. De verschillende afzonderlijke stukken zullen dan in één document zijn ondergebracht. De begroting zal dan bestaan uit:

1. de programmabegroting, het uitvoeringsplan en de productenraming 2012
2. de meerjarenbegroting 2012-2016 en de kadernota
3. een meerjarenprognose 2012-2042.

De notitie treasury en het treasury-statuuut 2011-2014 zijn door het bestuur op 15 december 2010 vastgesteld. Het treasurybeleid en -beheer zijn hiermee gemoderniseerd en vereenvoudigd.

- Eind 2010 is de bezuinigingsoperatie opgestart.
- De interne controle is verbeterd.
- Het weerstandsvermogen is onveranderd gebleven.
- Er zijn geen incidentele baten en lasten.

P&O

Traject cultuur en werkwijze.

Na de wijziging van de organisatiestructuur in 2009 is vervolgens een traject cultuur en werkwijze gestart. Hiervoor is gebruik gemaakt van de diensten van Berenschot en aan de hand van een plan van aanpak zijn de diverse activiteiten overeenkomstig uitgevoerd. Zo zijn er heisessies voor het MT geweest, intervisiebijeenkomsten, teamsessies, zijn er kerncompetenties benoemd en is er een klankbordgroep ingesteld. Eind 2010 is het plan van aanpak geëvalueerd en is de conclusie getrokken dat de activiteiten volgens plan zijn uitgevoerd. Hiermee is weliswaar het traject voltooid, maar zal de aandacht voor onze cultuur en de wijze waarop wij ons werk doen blijven en continu aandacht vragen.

Ontwikkelen en benoemen competenties.

In het kader van het traject cultuur en werkwijze zijn de kerncompetenties benoemd. Organisatiebreed is hieraan in de eerste helft van 2010 veel aandacht en tijd besteed. Vanaf de zomer is aandacht besteed aan de functionele competenties. Het concept-competentiewoordenboek bevindt zich in de afrondende fase. Verwacht wordt dat in het eerste kwartaal van 2011 het competentiewoordenboek vastgesteld kan worden. Daarmee zijn alle competenties in onze organisatie benoemd.

Verbeteren van gesprekcyclus (functioneren, beoordelen en POP).

Als logisch vervolg op het benoemen van de competenties is het aanbrengen van verbeteringen van onze gesprekcyclus. Na vaststelling van het competentiewoordenboek zal hiermee worden begonnen.

Ontwikkelen management.

Voor de ontwikkeling van het management zijn in 2010 intervisiebijeenkomsten voor het MT georganiseerd. Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor de individuele MT-leden om deel te nemen aan coaching.

Ontwikkelen van P&O-kengetallen (formatiebeheer.)

Vanaf de zomer van 2010 is het mogelijk om vanuit onze locatie gebruik te maken van PIMS (personeelsinformatiemanagementsysteem). Hierdoor is het mogelijk om op een systematische manier P&O-informatie te beheren, waaronder formatiebeheer.

Herijken functieboek.

In overleg met en met instemming van de OR is ons functieboek geactualiseerd. Het nieuwe functieboek is in januari 2011 vastgesteld.

Communicatie

In het begrotingsjaar 2010 is de inzet van communicatie onder meer gericht geweest op de bestuurswisseling, de Regionale Agenda (overdrachtsdocument en de voorbereidingen voor nieuwe Regionale Agenda 2010-2014), het Cultuur & Werkwijzetractaat en de rol en reputatie van BRU in het algemeen.

De kernboodschap "BRU wil toonaangevend gezag hebben bij haar netwerkpartners en is daarom proactief, resultaatgericht en excellent in samenwerken" is hierbij het uitgangspunt. Dit wordt doorvertaald naar alle communicatie uitingen.

Projectmatige inzet van communicatie vindt gericht plaats om de tientallen grote projecten en ontwikkelingen in de regionale samenwerking te ondersteunen. Een ander speerpunt is en blijft het verbeteren van de informatievoorziening aan en de betrokkenheid van met name gemeenteraden en colleges van de BRU gemeenten. Verschillende themabijeenkomsten zijn georganiseerd om leden van het algemeen bestuur maar ook raadsleden en collegeleden te betrekken bij belangrijke regionale (beleids)ontwikkelingen.

Voor de communicatie maakt BRU onder meer gebruik van bestaande communicatiemiddelen, zoals de BRUwebsite, de corporate brochure (versie 2010), het relatiemagazine 'BRUberichten' en digitale nieuwsbrief 'BRUactueel'. Bescheiden aandacht is er voor nieuwe communicatiemiddelen zoals Twitter. De huisstijl wordt doorontwikkeld voor verschillende standaard communicatie uitingen (rapporten, uitnodigingen, e.d.) zodat op zo veel mogelijk fronten een uniforme professionele uitstraling kan ontstaan.

In 2010 wordt in de aanbesteding regionaal OV een zwaar accent worden gelegd op de (marketing)communicatie door de nieuwe vervoerder, gericht op reizigers in het openbaar vervoer. In de nieuwe concessie heeft Bestuur Regio Utrecht voor vervoerderonafhankelijk openbaar vervoer richting de reiziger gekozen. Samenhangende communicatie en een uniforme uitstraling moet er mede voor gaan zorgen dat de reiziger ook daadwerkelijk het gevoel heeft met één netwerk te reizen.

In de sfeer van relatiebeheer, vakmatige samenwerking en uitwisseling vindt circa vier maal per jaar overleg plaats tussen de communicatiecollega's van de acht stadsregio's. Ook wordt de samenwerking voortgezet met de communicatieafdelingen van onze partners, met name de negen deelnemende gemeenten en de vervoerders. Sinds enkele jaren ligt bij Bestuur Regio Utrecht het initiatief tot een (jaarlijkse) netwerkbijeenkomst voor communicatieprofessionals van de negen gemeenten en andere

regionale overheden. Deze collegiale samenwerking draagt bij aan het verbeteren van de regionale communicatie.

Automatisering

In 2010 is begonnen met de implementatie van het nieuwe Document Management Systeem. Het project is vertraagd door technische problemen die te maken hadden met de aansluiting van de software op de nieuwe hard-ware. Inmiddels zijn door middel van een geïmplementeerde nieuwe release de technische problemen tot het verleden gaan behoren en wordt er nu volop gewerkt om het systeem in de organisatie te implementeren.

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.

In 2009 zijn de risico's door ABN AMRO Risk Management onderzocht en in 2010 is door AON Groep Nederland de risico's in relatie tot de verzekeringsportefeuille onderzocht. Begin 2011 heeft Marsh Risk Consulting de risico's gekwantificeerd en een advies uitgebracht over de hoogte van de Algemene Reserve (weerstandsvermogen). Het Algemeen Bestuur zal in juni 2011 bij het vaststellen van de nota reserves & voorzieningen een uitspraak doen over de grootte van het (nieuwe) weerstandsvermogen.

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.

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 2010 € 45.000,- bedroeg. Onder het weerstandsvermogen zouden gedeeltelijk de Besluit Woninggebonden Subsidies (BWS) reserves kunnen worden toegerekend. Het BRU is verlengd lokaal bestuur, de weerstandscapaciteit bestaat in feite uit haar 'eigen' weerstandscapaciteit en dat van de deelnemende gemeenten.

In 2011 zal aan het algemeen bestuur een geactualiseerde nota Reserves en Voorzieningen worden voorgelegd. In deze nota zal worden ingegaan op de gewenste omvang van het weerstandsvermogen.

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

Programmatische 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 december 2010 aan BRU is er een zware beheerstaak bijgekomen. Op grond van de uitkomsten van een risicoanalyse wordt bepaald wat de consequenties zijn voor het weerstandsvermogen van 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 vastgesteld. 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 inmiddels 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

Medio 2010 is de tunnelinfrastructuur gerealiseerd, maar het uitvoeren van de systemen voor tunnelveiligheid neemt nog geruime tijd in beslag. De verwachting is dat de tunnel in 2012 in bedrijf wordt genomen. De totale regionale bijdrage van 93 mln (prijsspeil 2001) is inmiddels grotendeels betaald. Over een resterend bedrag van 5,9 mln (prijsspeil 2001) moeten nog afspraken worden gemaakt tussen de gemeente Utrecht en BRU wie welk deel van deze kosten draagt. In de begroting 2011 is daarvoor een geïndexeerd bedrag van 3,3 mln opgenomen. Daarbij is uitgegaan van een 50/50% verdeling.

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 (overdracht was in december 2010) 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.

Gebouw BRU

Het BRU is gevestigd aan de Maliebaan te Utrecht, het betreft een huurpand.

OV-Infrastructuur

In het onderstaande overzicht wordt inzicht gegeven in de huidige boekwaarde van de kapitaalgoederen van OV-Infrastructuur:

Kapitaalgoed	Boekwaarde
Weense Trams (2008, 2009)	€ 1
Trams (2008, 2009)	€ 1
Haltevoorzieningen (2009)	€ 1
Remise (2009)	€ 1
Infrastructuur (rails ed.)(2010)	€ 1

Trams

De spitstrams draaien sinds het voorjaar van 2010 volwaardige spitstramdiensten in de ochtend- en avondspits. Er is een onderhoudsprogramma voor dit materieeltype opgesteld dat volledig is geïntegreerd in de begroting van Beheer & Onderhoud/OVI. Het materieel wordt onderhouden door dezelfde onderhoudspartij die ook de sneltrams onderhoudt. Het onderhoudscontract loopt eind 2011 af. Eind februari 2011 worden de contractonderhandelingen met de onderhoudspartij voor het effectueren van de optionele verlenging van het contract beëindigd. Indien er dan geen bevredigend resultaat is, wordt een Europese aanbesteding gestart. Deze is al voorbereid.

Dit jaar is het contract met het schoonmaakbedrijf voor de reiniging van het materieel beëindigd en is na aanbesteding een nieuw, goedkoper contract gerealiseerd (met betere kwaliteit).

In 2010 was ca. € 4.000.000 gemoeid met het onderhoud aan rollend materieel, reiniging, wisseldelen onderhoud en onderdelenvoorziening.

Locaties (remise, haltes)

In december 2009 is het remiseterrein incl. stalling en werkplaats in eigendom van BRU gekomen. De haltes zijn al sinds december 2008 in eigendom. In 2010 is veel achterstallig onderhoud aan de haltes weggewerkt, zodat deze nu weer voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau. Het remiseterrein is in beperkte mate aangepakt, omdat de komende jaren hier grotere wijzigingen zijn te verwachten. In 2010 was ca. € 2.000.000 gemoeid met het onderhoud aan locaties.

Infrastructuur

ProRail was tot 15 december 2010 beheerder van de railinfrastructuur van de SUNIJ-lijn, in opdracht van BRU. In de periode 2012 - 2014 vindt grootschalige vervanging plaats van de tak Utrecht CS – Nieuwegein Stadscentrum. De voorbereiding van dit project is in volle gang. Tot die tijd is relatief veel klein en groot onderhoud nodig om de railinfrastructuur op het gewenste niveau te houden. In 2010 is hieraan ca. € 6.000.000 besteed.

Jaarrekening

Programmarekening

Resultaat

PROGRAMMA	Begroting 2010 voor wijziging			Begroting 2010 na wijziging			Realisatie 2010		
	LASTEN	BATEN	SALDO	LASTEN	BATEN	SALDO	LASTEN	BATEN	SALDO
Programma Bestuur	1.198	937	-261	1.198	937	-261	1.158	937	-221
Programma Ruimtelijk beleid en Wonen	28.046	26.990	-1.056	28.046	26.990	-1.056	4.172	3.226	-946
Programma Mobiliteit	174.188	174.676	488	189.430	189.393	-37	170.690	170.226	-464
Paragraaf Financiering	264	522	258	264	522	258	213	780	567
Totaal resultaat voor	203.696	203.125	-571	218.938	217.842	-1.096	176.233	175.169	-1.064
Mutaties reserves									
Toevoegingen									
Programma Bestuur									
Programma Ruimtelijk			568			568			568
Programma Mobiliteit			525						
Paragraaf Financiering			258			258			258
Totaal toevoegingen			1.351			826			826
reserves									
Onttrekkingen									
Programma Bestuur			261			261			219
Programma Ruimtelijk beleid en Wonen			1.624			1.624			1.501
Programma Mobiliteit			37			37			464
Paragraaf Financiering									
Totaal Onttrekkingen			1.922			1.922			2.184
reserves									
Resultaat na									
bestemming			0			0			294
Specificatie resultaat na									
bestemming									
Regiobijdrage									-15
Rente Financiering									309
									294

Balans en toelichting

Balans per 31 december 2010

Activa	31 december 2009 €	31 december 2010 €
Vaste activa		
<i>Materiële vaste activa</i>		
– Investerings met economisch nut		
– overige investeringen met een economisch nut	207.281	135.245
<i>Financiële vaste activa</i>		
– overige uitzettingen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	133.804.334	111.119.621
Totaal vaste activa	134.011.615	111.254.867
Vlottende activa		
<i>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>		
– Vorderingen op openbare lichamen	4.960.051	5.774.230
– Overige vorderingen		
<i>Liquide middelen</i>		
– Kassaldi	412	407
– Bank- en giroaldi	257.007.767	283.757.298
<i>Overlopende activa</i>	10.972.730	3.941.746
Totaal vlottende activa	272.940.961	293.473.680
Totaal	406.952.576	404.728.545

Balans per 31 december 2010

Passiva	31 december 2009 €	31 december 2010 €
Vaste passiva		
<i>Eigen vermogen</i>		
-- Algemene reserves	45.301	45.301
-- Bestemmingsreserves		
-- Overige bestemmingsreserves	12.747.503	12.063.280
-- Nog te bestemmen resultaat	1.358.153	294.939
<i>Voorzieningen</i>		
-- Voorzieningen voor verplichtingen, verliezen en risico's	162.030	128.789
<i>Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer</i>		
Onderhandse leningen van:		
-- Overige binnenlandse sectoren	18.551.312	14.333.826
Totaal vaste passiva	32.864.298	26.866.135
Vlottende passiva		
<i>Netto vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>		
– Overige schulden	2.590.065	3.152.558
<i>Overlopende passiva</i>	371.498.208	374.709.852
Totaal vlottende activa	374.088.274	377.862.410
Totaal	406.952.572	404.728.545

Er zijn geen borg- en/of garantiestellingen.

Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

Grondslagen waardering van activa en passiva

Activa

Materiële vaste activa

De waardering van de materiële vaste activa is gebaseerd op de historische aanschafprijs c.q. de overnameprijs verminderd met de afschrijvingen. De afschrijvingen vinden plaats op basis van een vast percentage van de aanschafprijs, afhankelijk van de geschatte levensduur.

In 2009 heeft het bestuur besloten om de aanschaf van trams en onderdelen in een keer te dekken uit de BDU gelden omdat deze werkwijze aansluit bij de verantwoording van de BDU aan het Rijk.

Financiële vaste activa

De langlopende vordering op het Ministerie van VROM inzake de Besluit Woninggebonden Subsidie (BWS) is in 2009 door het rijk volledig afgelost. De afwikkeling van de BWS verplichtingen van BRU lopen nog tot het einde van de regeling (circa 2017) door.

De obligaties worden gewaardeerd tegen verkrijgingprijs. De aankoopkosten en (dis)agio worden afgeschreven over de looptijd van de betreffende obligatie.

Vorderingen en overlopende activa

Waardering geschiedt tegen de nominale waarde. Na een bepaalde periode wordt wettelijke rente in rekening gebracht.

Liquide middelen

De liquide middelen zijn tegen de nominale waarde opgenomen. De betalingen onderweg per ultimo van het boekjaar worden in mindering gebracht op de liquide middelen.

Passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de bestemmingsreserves en het saldo van de rekening van baten en lasten. De aard en doelstelling van de afzonderlijke bestemmingsreserves wordt nader toegelicht in de toelichting op de balans.

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor verplichtingen en risico's waarvan de omvang op de balansdatum onzeker doch redelijkerwijs in te schatten is.

Langlopende schulden

Onder de langlopende schulden zijn de verplichtingen opgenomen met betrekking tot de door de voormalige samenwerkingsverbanden/zelfstandige budgethouders en -met ingang van 1995- door het BRU afgegeven subsidiebeschikkingen in het kader van het Besluit Woninggebonden Subsidies (BWS). Hierop worden de werkelijke uitbetalingen in mindering gebracht.

Evenals de langlopende vorderingen zijn de verplichtingen met betrekking tot de subsidie categorie sociale sector 1992 tot en met 1994 toegekend en als verplichting opgenomen op basis van contante waarde. De in termijnbetalingen begrepen rentebestanden worden ten laste van de bestemmings-reserve Rentebaten BWS budget gebracht.

Kortlopende schulden en overlopende passiva

De waardering geschiedt tegen de nominale waarde.

De overlopende passiva omvatten na de wijziging van het BBV op 10 juli 2007 de van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen maar nog niet bestede voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren. Voor het BRU betreft dit van het rijk ontvangen middelen voor de BDU, BLS, luchtkwaliteit en BOR middelen.

Deze middelen werden voorheen als voorziening (art. 44, lid 2 BBV) verantwoord.

Schriftelijk aangegane verplichtingen jegens leveranciers/dienstverlenende instelling zijn, voor zover betrekking hebbend op in dit jaar uitgevoerde activiteiten, ten laste gebracht van het resultaat van dat jaar.

Met betrekking tot de door het BRU te verstrekken subsidies (zoals BWS, BDU, etc.) worden de verplichtingen verantwoord in het jaar van afgifte en als last genomen ten laste van de vooruitontvangen bedragen.

Deze verplichtingen zijn derhalve aan te merken als voorlopige verplichtingen. Eventuele verschillen bij de definitieve vaststelling zullen voor wat betreft de BWS-regeling in het jaar van vaststelling worden verantwoord in de rekening van baten en lasten. Voor de overige subsidies geldt dat deze worden verantwoord in de desbetreffende overlopende passiva (vooruitontvangen bedragen).

Rekening van baten en lasten

Algemeen

Alle bedragen in de rekening van baten en lasten zijn opgenomen tegen de nominale waarde.

In de begroting is het saldo per taak/product aangemerkt als regiobijdrage. In de jaarrekening is de als voorschot in rekening gebrachte regiobijdragen als baten verantwoord. Het resterende saldo betreft derhalve het nog af te rekenen resultaat over 2010

De in rekening gebrachte voorschotten zijn in principe gebaseerd op de vastgestelde begroting 2010 inclusief door het algemeen bestuur vastgestelde begrotingswijzigingen.

Vergelijkende cijfers 2009

Per programma zijn de vergelijkende cijfers van het boekjaar 2009 in de rekening van Baten en Lasten opgenomen.

Toelichting op de balans per 31 december 2009

Activa	Boekwaarde per	
	31-12-2009	31-12-2010
Vaste activa	€	€
Materiële vaste activa		
a. Overige investeringen met een economisch nut:		
Bedrijfsgebouwen	1	1
Vervoermiddelen	3	4
Machines, apparaten en installaties:	207.277	135.240
Totaal materiële vaste activa	207.281	135.245

Het onderstaande overzicht geeft het verloop van de boekwaarde van de overige investeringen met een economisch nut:

	Boekwaarde 31-12-2009	Investeringen	Des- investeringen	Vermindering/ Afschrijving	Boekwaarde 31-12-2010
Bedrijfsgebouwen:					
Remise Nieuwegein	1			-	1
Vervoermiddelen:					
Weense Trams	1			-	1
SUNIJ trams	1			-	1
Haltevoorzieningen	1			-	1
Rails		1		-	1
Machines, apparaten en installaties:					
Inventaris	127.457			32.677	85.194
Automatisering	79.820	2.903		42.262	50.046
Totaal	207.281	2.904	-	74.939	135.245

	Boekwaarde per 31-12-2009	Boekwaarde per 31-12-2010
	€	€

Financiële vaste activa, overige uitzettingen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

a Overige langlopende vorderingen	131.344.334	109.480.912
b Langlopende deposito's		
c Obligaties BOR	2.460.000	1.638.709
Totaal	133.804.334	111.119.621

Totaal financiële vaste activa, overige uitzettingen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

	Boekwaarde 01-01-10	Investeringen	Des- investeringen	Vermindering/ Afschrijving	Boekwaarde 31-12-2010
Overige uitzettingen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	133.804.334			-	111.119.621
Totaal	133.804.334			-	111.119.621

De overige langlopende vorderingen (financiële vaste activa) zijn als volgt samengesteld:

	31-12-09	31-12-10
BWS budgetten algemeen *	1.202.284	-
Garantie product (BOR)	3.031.738	-
BOR gemeente Utrecht	87.834.311	71.688.912
BOR provincie Utrecht	39.276.000	37.792.000
	131.344.334	109.480.912

* (zie bijlage Staat van financiële vaste activa)

	Boekwaarde per 31-12-2009	Boekwaarde per 31-12-2010
	€	€

Garantieproduct ABN Amro (BOR)

De uit te keren BOR subsidies zijn gebaseerd op een liquiditeitsplanning in het BOR van de deelnemende gemeenten. De subsidies die niet direct worden beschikt, kunnen worden belegd. Conform de liquiditeitsplanning is op 31 december 2010 het garantieproduct van de ABNAMRO groot € 8.168.044 uitgekeerd. Het effectief rendement was gegarandeerd op jaarlijks 3,5%.

Totaal vaste activa	134.011.615	111.254.867
----------------------------	-------------	-------------

	Boekwaarde per 31-12-2009	Boekwaarde per 31-12-2010
	€	€

Voorraden

Grond- en hulpstoffen:

– overige grond en hulpstoffen

Totaal voorraden

Deze voorraad betreft een strategische voorraad inzake reserveonderdelen Tram overgenomen op 14 december 2008. BRU heeft ervoor gekozen de investeringen en uitgaven betrekking hebbende op de Sneltram volledig ten laste van de BDU te brengen. Dit conform de verantwoordingsystematiek van het rijk.

De voorraad is op 13-1-2011 gecontroleerd. De totale waarde bedraagt € 680.000

	Boekwaarde per 31-12-2009	Boekwaarde per 31-12-2010
	€	€

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

– Vorderingen op openbare lichamen	4.960.051	5.774.230
	31-12-2009	31-12-2010
Debiteuren	3.989.361	5.110.540
Debiteuren beschikkingen	970.690	663.690
	4.960.051	5.774.230

Totaal Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	4.960.051	5.774.230
---	------------------	------------------

	Boekwaarde per 31-12-2009	Boekwaarde per 31-12-2010
	€	€

Liquide middelen

Het saldo van de liquide middelen bestaat uit de volgende componenten:

Kas	412	407
Banksaldi (o.a. kortlopende geldmarktfondsen, parkeerrekeningen)	257.007.767	283.757.298
Totaal liquide middelen	257.008.179	283.757.705

	Boekwaarde per	
	31-12-2009	31-12-2010
	€	€
Overlopende activa		
De post overlopende activa kan als volgt onderscheiden worden:		
Vooruitbetaalde bedragen	770.381	477.351
Nog te ontvangen bedragen	10.202.349	3.464.395
Totaal overlopende activa	10.972.730	3.941.746
Totaal vlottende activa	272.940.961	293.473.681
Totaal generaal activa	406.952.576	404.728.548

Nog te ontvangen betreft voornamelijk rentebaten van deposito's. De daling van 2010 t.o.v 2009 heeft te maken met de sterke daling van de rentepercentages op de deposito's.

Toelichting op de balans per 31 december 2010

Passiva	Boekwaarde per	
	31-12-2009	31-12-2010
	€	€
Eigen vermogen		
Het in de balans opgenomen eigen vermogen bestaat uit de volgende posten:		
Algemene reserve	45.301	45.301
Bestemmingsreserves:		
– overige bestemmingsreserves	12.747.503	12.063.280
Resultaat na bestemming	1.358.153	294.939
Totaal	14.150.957	12.403.520

Bestemmingsreserves:	Saldo 1-1-2010	Toevoeging	Onttrekking	Bestemming uit resultaat 2009	Saldo 31-12-2010
Vrijgevallen BWS middelen	6.731.448		503.736		6.227.712
Rentebaten BWS budget	721.172	447.000	544.000		624.172
Financiële knelpunten BRU	230.00		108.000		122.000
Wonen met Welzijn en Zorg	535.506		416.577		118.929
Onzelfstandige wooneenheden	636.622				636.622
Vermogensbeheer	1.313.516	258.000			1.571.516
RSP 2005-2015	138.333				138.333
RSP 2015-2015	-				-
Rentebaten BLS 2005-2010	2.139.542	121.000			2.260.542
BDU rente	-		426.898	673.957	247.059
Personele verplichtingen frictiekosten	301.364		184.969		116.395
Totaal	12.747.503	826.000	2.184.180	673.957	12.063.280

Toelichting bij de aard en de doelstelling van de afzonderlijke bestemmingsreserves

Bestemmingsreserve Vrijgevallen BWS-middelen

Deze bestemmingsreserve bestaat uit de vrijgevallen BWS middelen (onder meer als gevolg van de inkomensvoeten) en zijn vrij besteedbaar. Deze reserve heeft het karakter van een algemene reserve.

Jaarlijks wordt na vaststelling van de jaarrekening het aandeel van de uitgetreden gemeenten bepaald. Op grond hiervan zal dit worden afgestemd met reeds eerder gedane betalingen. In 2011 zal deze reserve in verband met de aflossing van de langlopende vordering door het Rijk nader worden beoordeeld. Dit in samenhang met de overige bestemmingsreserves BWS.

Bestemmingsreserve Rentebaten BWS-budget

In deze bestemmingsreserve zijn de rentebestanddelen verantwoord die zijn begrepen in de van VROM ontvangen respectievelijk aan derden uitgekeerde subsidietermijnen die hun oorsprong vinden in de budgetjaren 1992 tot en met 1994 (sociale-bouwsector). Wij verwijzen naar de toelichting op de waarderingsgrondslagen, meer in het bijzonder de onderdelen "financiële vaste activa" en "langlopende schulden". Het verloop van deze reserve wordt met name beïnvloed door renteconversie gedurende de looptijd van inkomende respectievelijk uitgaande BWS-geldstromen. Omdat renteconversie van genoemde geldstromen niet op hetzelfde moment plaatsvindt kunnen voor- en nadelen ontstaan. Jaarlijks wordt de stand van deze reserve op basis van een aantal rentescenario's (zowel positief als negatief) beoordeeld.

Op basis van de risicoanalyse BWS is vastgesteld dat de omvang van deze reserve minimaal gelijk is aan het saldo tussen de te betalen en de te ontvangen rente.

In 2011 zal deze reserve in verband met de aflossing van de langlopende vordering door het Rijk nader worden beoordeeld. Dit in samenhang met de overige BWS bestemmingsreserves.

Bestemmingsreserve Financiële knelpunten BRU

Op 23 april 2001 heeft het dagelijks bestuur besloten een bedrag van € 3.176.462 voorlopig niet aan te wenden, maar als buffer aan te houden ten behoeve van financiële knelpunten.

Onderdeel van de financiële knelpunten zijn de kosten van verhuizing naar de Maliebaan 34 en de kosten van het opstellen van het Nieuw RSP € 630.000,-. Tevens is besloten om de resterende knelpunten in het kader van de ontvlechting ad. € 130.000,- te kapitaliseren over een periode van 10 jaar.

Bestemmingsreserve Wonen met welzijn en zorg

Op 25 juni 2008 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de regeling wonen met welzijn en zorg. De totale kosten bedragen maximaal € 2mln. Maximaal 10% zal worden besteed aan onderzoeks- en proceskosten. Deze regeling is samen met de provincie Utrecht opgesteld. De bijdrage van de provincie Utrecht is 50% van de totale kosten (€ 1 mln.). De bijdrage van het BRU is afkomstig uit de bestemmingsreserve vrijgevallen BWS-middelen.

Deze regeling heeft tot doel om projecten financieel te ondersteunen die bijdragen aan de realisatie van de regionale opgave op het terrein van wonen met Welzijn en Zorg.

Bestemmingsreserve onzelfstandige wooneenheden

In het Uitvoeringscontract RSP is vastgelegd dat deze stimuleringsregeling wordt in gesteld ten behoeve van de realisatie van onzelfstandige wooneenheden, waaronder studentenwoningen en onzelfstandige wooneenheden in zorginstellingen. Er is maximaal € 1 mln. beschikbaar voor de subsidiering. De definitie van wooneenheden van het CBS geldt als uitgangspunt. De bijdrage per eenheid bedraagt € 853,- Dit is tevens het bedrag dat voor zelfstandige woningen wordt uitgekeerd. De subsidiering heeft betrekking op de periode 1-1-2005 tot en met 31-12-2009. De afwikkeling van deze regeling zal naar verwachting geheel in 2011 plaatsvinden.

Bestemmingsreserve Vermogensbeheer

Deze reserve vindt haar oorsprong in het treasurystatuut van BRU. De vermogensbeheerbatens -lasten komen jaarlijks ten gunste respectievelijk ten laste van het product Treasury. De rentebaten bestaan vooral uit resultaten van rentedragende beleggingen en een rentevergoeding voor kapitaalverstrekkingen ten behoeve van andere BRU-activiteiten alsmede een rentevergoeding voor vastgelegde middelen. Onder inhouding van een vergoeding voor de Treasury-functie worden de de gerealiseerde rentebaten toegerekend aan budgethouders (o.a. BWS, BDU). Het uiteindelijk resterende saldo van de Treasury (paragraaf financiering) wordt gedoteerd danwel onttrokken aan het Bestemmingsreserve vermogensbeheer.

Bestemmingsreserve RSP 2005-2015

Voor het opstellen van het RSP 2005-2015 heeft het algemeen bestuur een bestemmingsreserve gevormd van € 3.716.000,-. De looptijd van dit project was van 2002 tot en met het jaar 2006. De uitgaven tot en met 2006 zijn € 3.294.401,-. Dit project zou financieel in 2006 worden afgerekend waarbij een eventueel saldo wordt teruggestort naar de bron de bestemmingsreserve vrijgevallen BWS middelen. In verband met de beroepsprocedure bij de Raad van State zijn er in 2007 nog kosten voor dit project gemaakt. De verwachting is dat in 2011 dit project financieel kan worden afgerekend.

Bestemmingsreserve Rentebaten BLS 2005-2010

De BLS middelen die het Bestuur Regio Utrecht in beheer heeft leveren rentebaten op. Voor de rentebaten is een specifieke bestemmingsreserve gevormd. Deze reserve wordt ingezet als afdekking van het van het risico dat, door achterblijvende woningbouwproductie, het Bestuur Regio Utrecht minder BLS middelen ontvangt en daardoor de inkomsten en uitgaven niet meer in balans zijn.

Bestemmingsreserve BDU rente

Bij de resultaatbestemming 2009 is de bestemmingsreserve BDU rente ingesteld. Deze dient de renteversillen met betrekking tot de BDU op te vangen.

Bestemmingsreserve Personele verplichtingen frictiekosten

Deze post is bedoeld voor het afdekken van de financiële consequenties van personele fricties. Hiertoe behoren ondermeer bovenmatig ziekteverzuim en eventueel ontstane personele overcapaciteit als gevolg van het wegvallen van taken. Bovendien dient de reserve ter dekking van individuele (breder dan eigen functionele) opleidingskosten personeel. Daarnaast zal deze reserve worden aangewend om eventuele frictiekosten in het kader van de BWS te dekken.

	Boekwaarde per	
	31-12-2009	31-12-2010
Saldo exploitatierekening BRU	€	€
Saldo af te rekenen regiobijdrage	33.416	-14.713
Saldo nog te bestemmen resultaat	673.957	
Saldo Treasury Surplus vermogensbeheer	650.780	309.652
Totaal saldo exploitatierekening BRU	1.358.153	294.939
Totaal eigen vermogen	14.150.957	12.403.520

Voorzieningen

Voorzieningen voor verplichtingen, verliezen en risico's. Het verloop van de voorzieningen wordt in onderstaand overzicht weergegeven:

Voorziening	Saldo	Toevoeging	Onttrekking	Saldo
	31-12-2009			31-12-2010
BDU:				
Voorziening FPU	162.030	47.000	80.240	128.789
Totaal	162.030	47.000	80.240	128.789

Voorziening FPU (voorziening ex artikel 44, lid 1 a en b BBV) Deze voorziening heeft tot doel de toekomstige FPU-lasten welke niet in de reguliere begroting zijn opgenomen af te dekken.

	Boekwaarde per	
	31-12-2009	31-12-2010
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	€	€
Onderhandse leningen		
-- overige binnenlandse sectoren	18.551.312	14.333.825
Totaal vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	18.551.312	14.333.825

Deze vaste schulden hebben betrekking op verplichtingen inzake de BWS-regeling.

Vlottende passiva

Onder de vlottende passiva zijn opgenomen:		
Netto vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
-overige schulden	2.590.065	3.152.558

De specificatie van de post overlopende passiva is als volgt:

Vooruit ontvangen bedragen	543.032	6.800
Vooruit ontvangen bedragen subsidies (zie tabel)	249.089.373	230.180.205
Nog te betalen bedragen	2.636.086	3.375.577
Nog te betalen crediteuren beschikkingen	119.229.718	141.147.271
Totaal	371.498.208	233.562.582

Het verloop van de vooruitontvangen bedragen wordt in onderstaand overzicht weergegeven:

Vooruitontvangen bedragen subsidies (het niet bestede deel van subsidies met een specifiek bestemmingsdoel)	Saldo	Toevoeging/ Onttrekking	Saldo
	31-12-2009		31-12-2010
Quick Wins	1.970.000	277.500	2.247.500
BDU	56.072.480	2.894.165	58.966.645
Luchtkwaliteit	2.727.950	-	2.727.950
BOR -fonds provincie Utrecht	39.276.000	1.484.000-	37.792.000
BOR -fonds gemeente Utrecht	87.834.311	16.145.399-	71.688.912
BOR -fonds BRU	40.429.349	8.610.517-	31.818.831
BLS 2005-2010	19.066.920	4.246.693	23.313.613
Technische assistentie V&V	310.948	133.436-	177.512
Apparaatskosten BOR	88.000	5.491-	82.510
Integratie A2	1.313.414	51.318	1.364.732
Totaal	249.089.373	18.909.167-	230.180.205

Quick Wins

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan het BRU, in twee tranches, voor 6 regionale projecten middelen toegekend. Deze projecten zijn conform de BOR systematiek verdeeld over drie regionale partijen (BRU, gemeente Utrecht en de provincie Utrecht).

BDU (Brede Doel Uitkering)

Deze post vertegenwoordigt het saldo van de van het Rijk ontvangen BDU subsidiebedragen. Het saldo is beschikbaar voor subsidiëring van toekomstige BDU-plus waardige projecten.

Jaarlijks moet er aan het rijk (ministerie van Verkeer & Waterstaat) verantwoording worden afgelegd over de besteding van deze middelen. Met ingang van 2006 gebeurt dat middels de Sisa bijlage, opgenomen in de jaarrekening. Jaarlijks wordt door het algemeen bestuur een verdelbesluit BDU vastgesteld.

Luchtkwaliteit

Deze post vertegenwoordigt het saldo van de van het Rijk ontvangen subsidiebedragen. Het saldo is beschikbaar voor subsidiëring van projecten die in het programma Luchtkwaliteit passen.

Jaarlijks moet er aan het rijk (ministerie van VROM) verantwoording worden afgelegd over de besteding van deze middelen (Sisa-bijlage).

BOR-fonds (BRU, gemeente Utrecht en provincie Utrecht)

BRU is beheerder van het Fonds Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR-Fonds). In deze hoedanigheid is het BRU belast met de jaarlijkse verantwoording van de bestedingen uit het BOR-fonds en van de stand van het BOR-fonds aan het Rijk.

Krachtens een overeenkomst tussen de drie regionale partijen in het BOR-fonds, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BRU, heeft BRU het sub-beheer van het fondsdeel van de provincie Utrecht en van de gemeente Utrecht overgedragen aan respectieve partijen. Tevens zijn de desbetreffende middelen door BRU betaald aan genoemde partijen. Met ingang van 2007 wordt de totale omvang van het BOR-fonds in de jaarrekening van BRU opgenomen. Op basis van de jaarlijkse verantwoording van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht worden de mutaties opgenomen in de jaarrekening van BRU.

Een en ander betekent dat de provincie en de gemeente Utrecht zelf verantwoordelijk zijn voor de belegging (voor hun deel) van de nog niet bestede middelen en de administratie van rente-inkomsten en projectuitgaven.

Jaarlijks verzorgt BRU de verantwoording van dit fonds aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De BOR-middelen zijn met ingang van 2008 opgenomen in de SISA bijlagen.

In het BOR-fonds zijn gestort de bedragen in het kader van het Bereikbaarheids Offensief Randstad voor het BRU-gebied exclusief de provincie en de gemeente Utrecht. De bedragen zijn gestort door 8 BRU gemeenten (Zeist, Woerden, Vianen, Nieuwegein, Houten, Driebergen, De Bilt en Bunnik). Ook zit in het fonds de verdubbeling door het Rijk. De wettelijke rente die ontstaat door de belegging van de gelden wordt in het fonds gestort.

BLS 2005-2010

Deze post vertegenwoordigt het saldo van de van het Rijk ontvangen subsidiebedragen. Het saldo is beschikbaar voor realisering van woningbouwafspraken 2005-2010 en zijn door het Ministerie van VROM beschikbaar gesteld. Deze middelen zijn ingezet bij de uitvoeringsafspraken RSP die naar verwachting in de eerste helft van 2011 worden afgerekend.

Technische assistentie V&V

Deze post vindt zijn oorsprong in de verordening regionale fondsen Infrastructuur 1997, waarin de regelgeving voor o.a. de GDU-, De Boer- en IDV is vastgelegd. Met ingang van 2005 zijn deze geldstromen samengevoegd in de BDU en is er een nieuwe verordening Verkeer en Vervoer vastgesteld.

Deze post is gevormd om de kosten voor de afwikkeling van deze oude regelingen te dekken. Deze kosten waarvan over de omvang onzekerheid bestaat, hebben voornamelijk betrekking op personele lasten met betrekking tot het subsidiebeheer. De verwachting is dat de laatste beschikking gebaseerd op deze oude regelingen in 2011 zal zijn afgewikkeld.

Apparaatskosten (technische assistentie) BOR

Deze post vindt zijn oorsprong in de bijdrageregeling BOR-fonds, waarin de regelgeving voor het BOR-fonds is vastgelegd.

Deze post heeft tot doel de apparaatskosten, waarvan over de omvang onzekerheid bestaat, te dekken rechtstreeks verband houden met de technische assistentie inzake het BOR.

De onttrekking heeft betrekking het saldo van de exploitatie inzake het BOR-beheer. De verwachting is dat in 2013 de laatste beschikking gebaseerd op deze regeling zal zijn afgewikkeld.

Integratie A2

Van de gemeente Houten is in 2004 een bedrag van € 1.849.721,- en gemeente Nieuwegein is € 790.641,- ontvangen inzake de bijdrage van het BRU aan het (rijks)project integratie A2.

De gemeente Utrecht heeft in 2007 circa € 9 mln. van de € 12 mln. aan BRU overgemaakt. De betaling van de resterende € 3 mln. zal worden overgemaakt wanneer de exploitatie van Rijnenburg wordt geopend. Deze post is gevormd om de renteversillen tussen de voor het project integratie A2 gehanteerde index en de bijdrage van BRU af te dekken.

De bijdragen van deze gemeenten zijn in eerste instantie door BRU van het rijk ontvangen dit in het kader van de BLS-regeling.

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Huurverplichtingen.

BRU heeft in 2001 een 5-jarig verhuurovereenkomst met de Rijksgebouwendienst afgesloten voor het pand Maliebaan 34 te Utrecht. De jaarlijkse huurprijs bedraagt € 365.719,-

Deze overeenkomst is in 2007 stilzwijgend met vijf jaar verlengd tot 30 september 2012.

BRU heeft de volgende huurovereenkomsten afgesloten:

- In november 2009 heeft BRU ten behoeve van diverse ICT apparatuur met OCE een contract voor drie jaar afgesloten. De jaarlijkse huurkosten bedragen € 31.380,-.

Subsidies BDU

BRU verstrekt subsidies in het kader van de BDU. De meeste subsidiebeschikkingen worden in zijn volledig ten laste van het betreffende budgetjaar gebracht. Voor meerjarige projecten met een materiele omvang worden de toegekende subsidies over verschillende budgetjaren verdeeld.

De beschikkingen met meerjarige verplichtingen zijn:

- HOV Leidsche Rijn (2011 t/m 2016)	28 mln.
- HOV Om de Zuid (2011 t/m 2016)	35 mln.
- Nieuwegein Binnenstad (2010 t/m 2012)	6 mln.

Concessie

In het Subprogramma Concessiebeheer en aanbesteding wordt een toelichting gegeven op aanbesteding van de concessie. Eventuele financiële consequenties van de juridische procedure zijn niet in deze jaarrekening verwerkt.

Resultaten producten

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties													
Departement	Nummer	Specifieke uitkering	Juridische grondslag	Ontvanger	INDICATOREN								
I & M	E11B	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	Provinciale beschikking en/of verordening	Gemeenten en gemeenschappelijke regelingen (Wgr) (Sba tussen medeoverheden)	Besteding 2010 uit eigen middelen	Besteding 2010 uit bijragen door derden = contractpartners (net rijk provincie of gemeente)	Besteding 2010 uit rentebaten gemeente op door provincie verstrekte bijlage NSL	Teruggestort/verrekenend h 2010 h verband met niet uitgevoerde maatregelen	Endverantwoordiging ja/nee	Bestedingen van vóór 2010, waarvan de uitgave h of na 2010 plaatsvindt	Ulgaven van vóór 2010, waarvan besteding h 2010 plaatsvindt		
					Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle n.v.t.	Zie Nota batenlastenstebel	Aard controle R		
					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Nee	€ 0	€ 0		
					Hiërarchisch per regeling beschikkingnummer en de bijlagen	Besteding 2010 t.l.v. provincie	Endverantwoordiging ja/nee						
					Aard controle R	Aard controle R	Aard controle n.v.t.						
I & M	E27	Brede doeluitkering vervoer en vervoer	Wet BDU Vervoer en stadsregio (art. 10)	Provincies en stadsregio's (Wgr+)	Endsaldo/-reserve 2009	Rentebaten 2010	Ontvangen BDU-bijlage V&W	Terugbetaald door derden vanuit BDU-bijlage verstrekte middelen	Besteding 2010	Correctie over besteding 2009	Endsaldo/-reserve 2010	Bestedingen van vóór 2010, waarvan de uitgave h of na 2010 plaatsvindt	Ulgaven van vóór 2010, waarvan besteding h 2010 plaatsvindt
					Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Zie Nota batenlastenstebel	Zie Nota batenlastenstebel
					€ 187.776.339	€ 2.143.794	€ 111.335.000	€ 0	€ 110.318.598	€ 0	€ 190.936.535	€ 130.547.011	€ 0
					Individuele bestedingen 2010 de meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen 2010 de meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen							
					Omschrijving	Bedrag							
					Aard controle n.v.t.	Aard controle R							
					SVU10 EX01	€ 31.747.486							
I & M	E28	Regionale mobiliteitsfondsen	Wet bereikbaarheid en mobiliteit (artikel 28)	Provincies en Wgr+ regio's	Endsaldo 2009	Dotale regio h 2010	Dotale rijk 2010	Rentebaten 2010	Besteding 2010 uit fonds (onderscheid herkomst middelen niet nodig)	Endsaldo 2010	Endverantwoordiging ja/nee	Bestedingen van vóór 2010, waarvan de uitgave h of na 2010 plaatsvindt	Ulgaven van vóór 2010, waarvan besteding h 2010 plaatsvindt
					Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle n.v.t.	Zie Nota batenlastenstebel	Zie Nota batenlastenstebel
					€ 169.509.660	€ 1.000.000	€ 4.767.500	€ 1.758.931	€ 33.488.848	€ 143.547.243	Nee	€ 0	€ 0



Deloitte Accountants B.V.
 Orteliuslaan 1041
 3528 BE Utrecht
 Postbus 3180
 3502 GD Utrecht
 Nederland
 Tel: 088 288 2888
 Fax: 088 288 9981
 www.deloitte.nl

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Bestuur Regio Utrecht te Utrecht

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in de programmarekening 2010 op pagina's 63 tot en met 102 opgenomen jaarrekening 2010 van de gemeenschappelijke regeling Bestuur Regio Utrecht te Utrecht gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2010 en de programmarekening over 2010 met de toelichtingen, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur van het Bestuur Regio Utrecht is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met het in Nederland geldende Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

Deze verantwoordelijkheid houdt onder meer in dat de jaarrekening zowel de baten en lasten als de activa en passiva getrouw dient weer te geven en dat de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen. Rechtmatige totstandkoming betekent in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving waaronder verordeningen van de gemeenschappelijke regeling.

Het dagelijks bestuur is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle, als bedoeld in artikel 213, lid 2 van de Gemeentewet. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden en het Besluit accountantscontrole decentrale overheden en het opgestelde controleprotocol dat door het algemeen bestuur is vastgesteld. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Deloitte Accountants B.V. is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Rotterdam onder nummer 24362853.

Member of
 Deloitte Touche Tohmatsu Limited
 3112688810/AVD/EV/0540

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan alsmede voor de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en van de redelijkheid van de door het dagelijks bestuur gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Deze financiële rechtmatigheidscriteria zijn vastgesteld door het algemeen bestuur met het normenkader en het toetsingskader.

De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten en toevoegingen aan reserves. Deze goedkeuringstolerantie is door het algemeen bestuur vastgesteld.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van de gemeenschappelijke regeling Bestuur Regio Utrecht een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2010 als van de activa en passiva per 31 december 2010 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

Voorts zijn wij van oordeel dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving waaronder interne verordeningen.

3112688810/AVD/EV/0540

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 213, lid 3 onder d Gemeentewet vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening.

Utrecht, 13 mei 2011

Deloitte Accountants B.V.



K. Bruggeman RA

Bijlagen

Verdeling Regiobijdrage

Verdeling Regiobijdrage							
Gemeente	Begroting 2010		Realisatie 2010				Saldo per gemeente
	Aantal* inwoners	Voorschot regiobijdrage	Aantal** inwoners	Herrekening regiobijdrage	Resultaat 2010	Totaal per gemeente	
De Bilt	41.547	147.492	42.052	147.790	1.001	148.791	1.299
Bunnik	14.352	50.950	14.417	50.668	343	51.011	62
Houten	46.201	164.020	47.273	166.139	1.125	167.264	3.244
Maarsse	39.875	141.556	39.642	139.320	944	140.264	-1.292
Nieuwegein	62.030	220.206	61.022	214.459	1.453	215.912	-4.294
Utrecht	292.485	1.038.321	299.484	1.055.524	7.129	1.059.654	21.333
Viaen	19.933	70.762	19.669	69.126	468	69.594	-1.168
IJsselstein	34.456	122.319	34.222	120.272	815	121.086	-1.232
Zeist	60.987	216.504	60.274	211.831	1.435	213.265	-3.238
	611.868	2.172.129	618.055	2.172.129	14.713	2.186.842	14.713
Bedrag per inwoner		3,55		3,51	0,02	3,54	0,02

*) inwonertal per 1-1-09 (zogenaamde "berekende gegevens" van CBS)

**) inwonertal per 1-1-09 (vastgestelde gegevens volgens CBS)

Overzicht personele sterkte

Overzicht personele sterkte per 31 december 2010				
Nieuwe organisatie	Begroting fte	Werkelijk fte	Begroting fte	Werkelijk fte
Secretaris-directeur		1,00		1,00
Staf		3,26		3,28
Team Strategisch Beleid		5,70		6,56
Team Regie op Uitvoering		8,24		8,33
Team Openbaar Vervoer Exploitatie		7,56		7,56
Team Openbaar Vervoer Infrastructuur		1,00		6,67
Team Financien		7,76		6,28
Team Facilitaire Zaken		7,06		10,16
Totaal	48,15	-	55,15	49,84

Overzicht personeelslasten

Overzicht personeelslasten			
Nieuwe organisatie	Rekening 2009	Begroting na wijziging 2010	Rekening 2010
Totaalbedrag personeelslasten	3.303	3.162	3.017



Colofon

Uitgave en eindredactie
Bestuur Regio Utrecht

Vormgeving
Tookyo Design
Fotografie
Erik van 't Woud
Eelco Hofstra

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.

