

# Programmabegroting 2011



Vast te stellen door het algemeen bestuur  
in zijn vergadering d.d. 23 juni 2010

„ voorzitter

„ secretaris





## Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>Programma's</b>	<b>8</b>
1. Bestuur	9
2. Ruimtelijke Ordening	10
3. Economische Zaken	12
4. Groen, Recreatie & Milieu	14
5. Wonen	15
6. Wegen & Verkeer	16
7. OV Concessie	20
8. Netwerkontwikkeling Mobiliteit	24
9. OV Infrastructuur (assets)	26
<b>Meerjarenplanning BDU</b>	<b>29</b>
Meerjarenplanning BDU 2011-2014	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<b>Paragrafen</b>	<b>35</b>
Paragraaf Financiering	36
Paragraaf Bedrijfsvoering	38
Paragraaf Weerstandsvermogen	40
Paragraaf Verbonden partijen	43
Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen	44
<b>Financiële begroting</b>	<b>46</b>
Overzicht van baten en lasten	47
Financiële positie Bestuur Regio Utrecht	50
<b>Bijlagen</b>	<b>51</b>
Bijlage A: Regiobijdrage	52
Bijlage B: Overzicht portefeuillehouders	53
Bijlage C: Reserves en voorzieningen	54
Bijlage D: Lijst van gebruikte afkortingen	55
Bijlage E: Meerjarenplanning BDU (Uitvoeringsplan RUVV)	56



## Inleiding

### De Programmabegroting binnen de Planning & Control-cyclus

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



In de Programmabegroting 2011 worden de plannen van BRU voor het jaar 2011 gepresenteerd. Deze begroting wordt eind juni 2010 door het algemeen bestuur vastgesteld om de deelnemende gemeenten tijdig inzicht te geven in de plannen van BRU en hun bijdragen hieraan.

De plannen in de Programmabegroting 2011 zijn een uitwerking van de kaders die in de Kadernota 2011 zijn vastgesteld. In de Teamplannen en het Uitvoeringsplan DB 2011, die eind 2010 worden opgesteld, wordt een verdere uitwerking van deze plannen tot op teamniveau gegeven.

De plannen in de Programmabegroting 2011 worden in de Programmarekening 2011 geëvalueerd. Hier zal een verantwoording worden gegeven in hoeverre de plannen zijn gerealiseerd.

### **Opzet van de Programmabegroting 2011**

---

De plannen van BRU worden in deze begroting per programma gepresenteerd. BRU kende tot vorig jaar drie programma's: Bestuur; Ruimtelijk Beleid & Wonen; en Mobiliteit. Binnen de laatste twee programma's bestond een onderverdeling in subprogramma's. Met ingang van de nieuwe bestuursperiode wordt een nieuwe programma-indeling gehanteerd. Deze indeling sluit aan bij de portefeuillevdeling van het dagelijks bestuur. Dit houdt in dat elke portefeuillehouder (de voorzitter en de portefeuillehouder financiën uitgezonderd) verantwoordelijk is voor één programma. Deze portefeuillevdeling komt ook overeen met de indeling van de Regionale Agenda 2010-2014, die in 2010 wordt opgesteld en in 2011 door het algemeen bestuur wordt vastgesteld. Deze Regionale Agenda biedt de kaders voor de gehele bestuursperiode. In de Programmabegrotingen worden deze kaders per jaar uitgewerkt.

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

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

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

Door de nieuwe programma-indeling is het lastig om een vergelijking te maken met budgetten en realisatie uit voorgaande jaren. Voor elk programma is daarom bij de vraag "Wat mag het kosten?" alleen het budget voor het jaar 2011 weergegeven. In de financiële begroting is bij het overzicht van baten en lasten wel een vergelijking met voorgaande jaren opgenomen.

### **Brede Doeluitkering (BDU)**

---

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

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

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

onderbouwing van de vanouds vooral financiële BDU-begroting. Bovendien geeft het algemeen bestuur hiermee een inhoudelijke onderbouwing van de beleidskeuzes die ten grondslag liggen aan de verdeling van de BDU-gelden.

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

Tenslotte is een voorlopige taakstellende verdeelsleutel bij de diverse programma's opgenomen. Dit is gedaan om de BDU begroting over de gehele bestuursperiode (4 jaar) sluitend te houden.

Deze indicatieve verdeelsleutel is gebaseerd op de voorlopige verdeling over de programma's. De totale taakstelling van ca. 10,6 mln voor 2011 zal nog nader worden ingevuld.

Deze invulling is mede afhankelijk van de uitkomsten van de regionale agenda, de actualisatie van het uitvoeringsprogramma en de Europese aanbesteding OV concessie regio Utrecht.

**Programma's**

## 1. Bestuur

### Wat willen we bereiken?

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

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

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

1. De Regionale Agenda 2010-2014 wordt begin 2011 vastgesteld door het algemeen bestuur en is leidraad voor de besluiten die moeten worden genomen.
2. Ook in 2011 zullen weer themabijeenkomsten worden gehouden.
3. De website wordt geactualiseerd. Leden van het algemeen bestuur zullen via 'extranet' toegang krijgen tot voor hen relevante informatie.
4. Het algemeen bestuur vergadert afwisselend in de gemeentehuizen in de regio die daarvoor geschikt zijn.

### Wat mag het kosten?

<i>Programma Bestuur</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	847
Uitgaven	1.026
<b>Saldo programma</b>	<b>-179</b>
<b>Resultaat 2011 (x € 1.000)</b>	
Nadelig exploitatieresultaat vóór bestemming	-179
Mutatie bestemmingsreserves	179
<b>Exploitatieresultaat ná bestemming</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting op de financiële gegevens**

De kosten voor het programma Bestuur worden grotendeels gedekt uit de Regiobijdrage. Het saldo van € 179.000 dat op dit programma bestaat heeft voor € 34.000 te maken met opleidingskosten die gedekt worden uit de bestemmingsreserve personele verplichting frictiekosten, en voor € 145.000 met personele frictiekosten die gedekt worden uit de bestemmingsreserve personele verplichting frictiekosten.

## 2. Ruimtelijke Ordening

### Wat willen we bereiken?

---

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

---

1. De uitvoeringsafspraken RSP (Regionaal Structuurplan, vastgesteld in 2005) worden in 2010 geactualiseerd, in 2011 zal de prioriteit liggen bij het uitvoeren van deze afspraken. BRU heeft haar middelen en mogelijkheden om de (sociale) woningbouw te stimuleren ondergebracht in het actieprogramma woningbouw 2010-2015.
2. Voor de periode 2015-2030 is de NV ontwikkelingsvisie vastgesteld (algemeen bestuur, 24 juni 2009). Concreet ligt er een forse binnenstedelijke woningbouwopgave, namelijk om in die periode 26.500 woningen te bouwen in bebouwd gebied – en ook nog eens 10.500 buiten bebouwd gebied in de regio Utrecht. In 2011 zal veel aandacht worden besteed aan de doorvertaling van deze regionale opgave voor wonen én werken naar gemeentelijk niveau. Concrete besluiten hierover zullen naar verwachting pas in 2013 en 2014 worden genomen.
3. In de kredietcrisis van 2009 is duidelijk geworden dat er geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar zijn voor de extra kosten van binnenstedelijk bouwen. Samen met regiopartners, rijksoverheid en wellicht ook private partijen zal actief naar een oplossing van dit probleem worden gezocht.
4. Tenslotte zal in BRU-verband verder worden gewerkt aan grote aansprekende RO-projecten met een uitstraling ver buiten de regio, zoals A12 Centraal. In 2010 zal een gebiedsontwikkelingsplan worden gemaakt, waaruit de concrete activiteiten in 2011 en verder worden afgeleid.

### Wat mag het kosten?

---

<i>Programma Ruimtelijke Ordening</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	632
Uitgaven	840
<b>Saldo programma</b>	<b>-208</b>

**Toelichting op de financiële gegevens**

De kosten voor het programma Ruimtelijke Ordening worden gedekt uit de Regiobijdrage. Het saldo van € 208.000 heeft te maken met het aflopen van de BLS-middelen (Besluit Locatiegebonden Subsidies). Deze middelen vormden de dekking voor de taken die BRU verricht op het gebied van de coördinatie van de uitvoering van het Regionaal Structuurplan. Hiervoor moeten nog alternatieve dekkingsbronnen gezocht worden.

### 3. Economische Zaken

#### **Wat willen we bereiken?**

---

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

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen?**

---

1. Het versterken en stimuleren van de kenniseconomie door deelname aan de Taskforce Innovatie (TFI). TFI richt zich op versterking van het innovatieklimaat voor bedrijven, overheden en kennisinstellingen in de regio. Op deze manier draagt TFI bij aan het economisch succes van de regio. TFI brengt partijen met elkaar in contact en laat ze inhoudelijke kennis en expertise delen.
2. Het onderzoeken en zo mogelijk verzorgen van cofinanciering voor stimuleringsprogramma's, zoals Pieken in de Delta.
3. Een onderzoek starten, mede op verzoek van de deelnemende gemeenten, naar de behoefte aan kantoren en de trends in de kantorenmarkt. Het onderzoek naar behoefte aan kantoren wordt naar verwachting begin 2011 afgerond. Het volgen van de trends op de kantorenmarkt blijft ook in 2011 een belangrijk aandachtspunt.
4. Afstemming / planningsafspraken tussen de 9 gemeenten over kantorenlocaties. Doel hiervan is om geen overaanbod te krijgen van kantoren.
5. Het uitwerken van een regionaal plan herstructurering bedrijventerreinen. De provincie Utrecht rond in 2010 haar provinciaal herstructureringsplan af. Op basis daarvan vindt in 2010 en 2011 een uitwerking per geselecteerd bedrijventerrein in het BRU-gebied plaats.
6. Er bij gemeenten op aandringen dat bedrijventerreinen die in het RSP staan beschikbaar komen, door het maken van bestemmingsplannen.
7. Het maken van een kwaliteitsatlas werklocaties. Hierin staan vanuit het oogpunt van gebruikers gezien beoordelingen van de beschikbare bedrijventerreinen en kantorenlocaties.
8. Evaluatie van de MKB huisvestingsdesk in 2010. Op basis daarvan bepalen of de deelname in 2011 wordt voortgezet.

9. Deelname aan de regionale winkelraad en het zo mogelijk subsidiëren van een koopstromenonderzoek in de regio. Indien gemeenten behoefte hebben aan een beleid voor grootschalige detailhandel wordt dit, in overleg met de gemeenten, geformuleerd.
10. Deelname aan de programmaraad en subsidiëren van de 'BV Utrecht': een programma van RTV Utrecht over bedrijven in de provincie Utrecht.

**Wat mag het kosten?**

---

<b>Programma Economische Zaken</b>	<b>Begroting 2011 (x € 1.000)</b>
Inkomsten	138
Uitgaven	138
<b>Saldo programma</b>	<b>0</b>

**Toelichting op de financiële gegevens**

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

## 4. Groen, Recreatie & Milieu

### Wat willen we bereiken?

---

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

---

1. Uitvoering van het nieuwe groenprogramma 2010-2015, waarover naar alle waarschijnlijkheid in 2010 wordt besloten. Een voorwaarde is dat er financiële middelen beschikbaar komen voor dit uitvoeringsprogramma. Dit is afhankelijk van de bestuurlijke besluitvorming over dit onderwerp. In de begroting zijn vooralsnog geen middelen gereserveerd voor een groenprogramma.
2. Provincie Utrecht, gemeente Utrecht en BRU zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de realisatie van landinrichtingsprojecten, Recreatie om de Stad (RodS). Tot 2013 zijn er voldoende middelen beschikbaar voor de uitvoering van deze landinrichtingsprojecten, onder andere Utrecht-West, Noorderpark en Groenraven-Oost.

### Wat mag het kosten?

---

<i>Programma Groen, Recreatie &amp; Milieu</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	81
Uitgaven	223
<b>Saldo programma</b>	<b>-142</b>

#### **Toelichting op de financiële gegevens**

De dekking van het programma Groen, Recreatie & Milieu komt voor een klein deel (€ 16.000) uit de Regiobijdrage. Een ander deel (€ 65.000) wordt gedekt uit een bijdrage van de 16 gemeenten die deelnemen aan het energieproject (de gezamenlijke inkoop van gas en elektra en factuurbeheer). De overige € 142.000 was afkomstig uit de BLS-middelen (Besluit Locatiegebonden Subsidies), van waaruit de het groenbeleid uit het Regionaal Structuurplan gedekt werd. Door het aflopen van deze BLS-middelen moet nog gezocht worden naar alternatieve dekkingsmiddelen.

## 5. Wonen

### Wat willen we bereiken?

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

1. Uitwerken en uitvoeren van de regionale woonvisie.
2. Uitvoeren van de regionale prestatieafspraken die in 2010 worden geactualiseerd.
3. Implementeren van de nieuwe Huisvestingswet waarover de Tweede Kamer naar verwachting in 2010 een besluit neemt.
4. Bewaken van de afspraken over de woonruimteverdeling en zo nodig aanpassen van de verordening.
5. Vormgeven van het doelgroepenbeleid door uitvoering van reeds in gang gezette projecten en formuleren van nieuwe projecten.
6. Toezicht houden op de taakstelling die gemeenten is opgelegd in verband met de huisvesting van verblijfsgerechtigden.

### Wat mag het kosten?

<i>Programma Wonen</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	766
Uitgaven	780
<i>Saldo programma</i>	<i>-14</i>

#### **Toelichting op de financiële gegevens**

De dekking van het programma Wonen komt voor € 249.000 uit de Regiobijdrage. De overige dekking is grotendeels afkomstig vanuit de BWS-middelen (Besluit Woninggebonden Subsidies). Het saldo van € 14.000 heeft te maken met het budgetbeheer van deze BWS-middelen en de baten en (rente)lasten hieromtrent.

## 6. Wegen & Verkeer

### Wat willen we bereiken?

---

Doel van het programma Wegen & Verkeer is:

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

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

---

1. Op verkeersgebied hebben de overheden in Utrecht in 2006 de handen ineen geslagen. Onder de naam pakketstudie is een samenhangend programma van verkeersmaatregelen 2010-2020 vastgesteld (2009). Hierin staat de bereikbaarheid per auto, fiets en OV van de grote werkgelegenheidslocaties in de stadsregio voorop. Projecten uit de pakketstudie, bedoeld om de bereikbaarheid van de regio in 2020 te waarborgen, zijn: de no-regrets, het basispakket en het aanvullend pakket. In 2011 zal BRU verder gaan met de uitvoering van dit pakket. Het zal ondermeer gaan om de projecten Nieuwe route en frequentieverhoging Tangentlijn 10 en Hoogwaardig OV Westtangent Utrecht.
2. Projecten die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Naast de projecten uit de pakketstudie vindt de verdere afronding plaats van het project Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes.
3. Gebiedsgewijze aanpak van projecten met een groot regionaal belang, bijvoorbeeld station Driebergen-Zeist. De planvorming wordt in 2010 afgerond, maar de daadwerkelijke uitvoering is naar verwachting pas in 2019.
4. In 2008 zijn er uitvoeringsafspraken gemaakt met alle gemeenten, gebaseerd op het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Het gaat hierbij vooral om fietsprojecten en OV-projecten. BRU subsidieert, de gemeenten voeren deze projecten uit. 2011 is het laatste jaar waarin gemeenten aanspraak kunnen maken op opname van projecten uit de uitvoeringsafspraken in het uitvoeringsprogramma. In 2011 zullen de uitvoeringsafspraken ook geëvalueerd worden.
5. Verkeersveiligheidsprojecten: lokale fysieke projecten en projecten voor gedragsbeïnvloeding. Voor dit laatste onderdeel neemt BRU deel aan het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Gemeenten kunnen projecten bij BRU aanmelden waarvoor ze in 2011 subsidie willen ontvangen.
6. Afronding Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Van het Rijk is een jaar uitstel gekregen, waardoor dit projectenprogramma in 2011 kan worden afgerond.
7. De Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma OV" is een actieprogramma op basis van een convenant met het rijk. Het is gericht op de verbetering van de doorstroming van het OV.

Belangrijk onderdeel van dit actieprogramma is het project Doorstroming as Utrecht centrum – Zuilen – Maarssen, dat in 2011 gestart zal worden.

### **Wat mag het kosten?**

---

<i>Programma Wegen &amp; Verkeer</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	43.628
Uitgaven	43.628
<b>Saldo programma</b>	<b>0</b>

### **Toelichting op de financiële gegevens**

De kosten van het programma Wegen & Verkeer worden voor € 50.000 gedekt uit de Regiobijdrage. De overige kosten worden vrijwel geheel gedekt uit de BDU (zie hieronder).

### **BDU-budgetten**

---

<i>Onderdeel / project</i>	<i>Bestemd budget 2011 (x € 1.000)</i>
Uitvoering Pakketstudie	10.095
Fietsprojecten	3.033
HOV-Utrecht	0
OV-projecten	6.367
Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma OV"	7.503
Mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit	300
Autoprojecten	12.958
Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma Weg"	0
Goederenvervoerprojecten	1.084
Verkeersveiligheid	750
Leefbaarheidsprojecten	0
Lokaal maatwerk	2.500
Haalbaarheidsstudies	0
Monitoring	0
Indexering	0
Onvoorzien (door DB te bestemmen)	2.000
Beleid en uitvoering	1.132
Nader in te vullen taakstelling BDU	-4.219
<b>Totaal programma Wegen &amp; Verkeer</b>	<b>44.303</b>

### **Toelichting BDU-budgetten**

---

#### **Uitvoering Pakketstudie**

Voor de uitvoering van de Pakketstudie is voor 2011 een bedrag van € 10,095 mln. begroot. Voor de projecten die hieronder vallen heeft BRU tot en met 2020 een totale taakstelling van € 180 mln. De verdeling van deze taakstelling over de jaren is derhalve bespreekbaar, maar het totale budget niet.

#### **Fietsprojecten**

In deze Programmabegroting is voor het jaar 2011 € 3,033 mln. opgenomen voor een aantal projecten. Een bedrag van € 2 mln. is bestemd voor de fietstunnel Soestdijkseweg onder het spoor. Totaal is er € 9 mln. toegekend aan dit project.

Een budget van totaal € 1 mln. is opgenomen voor een drietal projecten uit de Uitvoeringsafspraken 2008-2010.

### **HOV-Utrecht**

De voor de HOV-projecten opgenomen budgetten worden, gezien de beperkte voortgang, via een wijzigingsbeschikking enige jaren doorgeschoven. Er is hierdoor voor 2011 geen budget.

### **OV-projecten**

In totaal is er voor OV-projecten reeds € 4 mln. opgenomen in het uitvoeringsprogramma, grotendeels voor de afronding van het project Kwaliteit en toegankelijkheid van bushaltes. Er is € 2 mln. budget toegevoegd voor twee nieuw aangemelde projecten uit de Uitvoeringsafspraken 2008-2010. Dat zijn Houten Voorplein Castellum en Houten busstation centrum.

### **Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma OV"**

Omdat er in het medio 2009 ondertekende convenant met het rijk een project is uitgevallen is het in 2011 opgenomen budget met € 10 mln. verlaagd. Het betreft hier een geoormerkt budget, dat wil zeggen dat de dekking afkomstig is uit specifiek voor dit doel bestemde middelen buiten de reguliere BDU-middelen om.

### **Mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit**

Voor VNM (Vervoersanalyse & Mobiliteitsadvies) is een budget van € 300.000 opgenomen. Dit is een verlaging met € 135.000.

### **Autoprojecten**

Voor 2011 was reeds voorzien in een budget van totaal € 10,3 mln. voor een drietal grote projecten: A12 Salto (1<sup>e</sup> fase), Nieuwegein Binnenstadcorridors en Integratie A2. Er is aanvullend budget opgenomen voor drie nieuw aangemelde projecten uit de Uitvoeringsafspraken 2008-2010 in IJsselstein en Vianen.

### **Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma Weg"**

Alle projecten uit het actieprogramma zijn eind 2009 reeds beschikt.

### **Goederenvervoerprojecten**

Het budget voor Utrecht Lage Weide havenverdieping van € 1,084 mln. is doorgeschoven vanuit het voorgaande jaar.

### **Verkeersveiligheid**

Voor verkeersveiligheid is vanaf 2011 een bedrag van € 250.000 opgenomen voor lokale projecten gedragsbeïnvloeding. De versleuteling over de gemeenten gebeurt naar grootteklasse, overeenkomstig de versleuteling voor lokaal maatwerk. Daarnaast wordt de jaarlijkse bijdrage voor regionale projecten gedragsbeïnvloeding van € 500.000 gecontinueerd.

### **Leefbaarheidsprojecten**

Er is geen budget opgenomen voor lopende en nieuwe projecten in deze categorie.

### **Lokaal maatwerk**

Het jaarlijkse budget van € 2,5 mln. is wederom gehandhaafd. Het wordt over de gemeenten versleuteld naar grootteklasse.

### **Haalbaarheidsstudies**

Er is geen budget opgenomen voor lopende en nieuwe projecten in deze categorie.

### **Monitoring**

Hiervoor is geen budget opgenomen.

**Indexering**

Hiervoor is geen budget opgenomen.

**Onvoorzien (door DB te bestemmen)**

Voor onvoorzien is een jaarlijks budget van € 2 mln. opgenomen, dat uitsluitend kan worden besteed met instemming van het DB.

**Beleid en uitvoering**

Voor de uitvoering van het beleid, met bijbehorende kosten voor externe inhuur van personeel alsmede onderzoeksrapportages en uitvoering, is een budget van totaal € 1,132 mln. beschikbaar voor 2011.

**Nader in te vullen taakstelling BDU**

## 7. OV Concessie

### **Wat willen we bereiken?**

---

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

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

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

### **Wat gaan we daarvoor doen?**

---

1. Beheren van de lopende concessie (stadsvervoer, regiovervoer, spitslijnen en Regiotaxi Utrecht), met alle taken en verantwoordelijkheden die hieruit voortvloeien. Dit betreft ook de uitvoering van het vervoerplan die de vervoerders jaarlijks opstellen.
2. Middels monitoring van de maandelijkse managementrapportages (inclusief incidentenregistratie), die de vervoerders aanleveren, informatie inwinnen over de ontwikkelingen in het OV. Het monitoren houdt ook in dat wordt gekeken of de vervoerders de prestaties halen zoals die in het bestek van de concessies staan omschreven.  
De monitoring van de doelstellingen van het programma OV Concessie (zie onder "Wat willen we bereiken?") gebeurt op verschillende manieren:
  - De hoge reizigerswaardering wordt gemeten middels de OV klantenbarometer van KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer). Het streven is dat OV-reizigers in 2020 het OV met een 7,5 waarderen.
  - Een hoger gevoel van sociale veiligheid door reizigers die gebruik maken van het OV wordt gemeten in het sociaal veiligheidsplan dat opgesteld wordt door de vervoerder. Reizigers beoordelen de subjectieve veiligheid in iedere concessie tenminste met een 7,5 op een schaal van tien. Eén van de doelen om een hoger gevoel van sociale veiligheid onder reizigers te bewerkstelligen is door het aantal incidenten te laten afnemen.
  - Een groeiend aantal reizigers / OV-gebruik wordt gemeten door de reizigerskilometers en de opbrengsten te monitoren. De OV-groeiambitie gaat van een jaarlijks gemiddelde van 2,5% naar 5% in 2020.
3. Voorbereidingen voor de Europese aanbesteding 2011. De concessieverlening is eind 2010 voorzien. De implementatieperiode vindt deels in 2010 en 2011 plaats.

4. Deelname aan landelijke activiteiten, zoals het overleg binnen de koepelorganisatie SKVV (Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Verkeer), overleg met het ministerie van Verkeer & Waterstaat en het OV-bureau Randstad.
5. Op reguliere basis overleg voeren met de vervoerders, wegbeheerders en andere concessieverleners binnen BRU-gebied om onder andere de bereikbaarheid van Utrecht op peil te houden.
6. Uitwerking van het marketingplan 2011 door vervoerders (BRU beoordeelt concrete projectvoorstellen en subsidieert). Het marketingplan 2011 en de marketingactiviteiten die de vervoerders op basis van dit marketingplan ontplooiën worden beoordeeld op basis van de volgende doelstellingen:
  - Gemiddelde groei van 2% in de reizigersaantallen en reizigersopbrengsten.
  - Bijdragen aan doelstellingen uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP).
  - Ten minste op peil houden van het niveau van de volgende indicatoren:
    - Informatievoorziening (bekendheid, gebruik en waardering informatiebronnen en informatie).
    - Imago van het OV in de regio Utrecht.
    - Klanttevredenheid over de dienstverlening van de vervoerders.
7. Op tactisch niveau activiteiten uitvoeren (uitwerking vervoerplan) op het gebied van vervoersontwikkeling en bereikbaarheid. Binnen het programma OV Concessie wordt het initiatief genomen om de doorstroming van het openbaar vervoer te bewaken en te bevorderen, onder andere door bij te dragen aan visievorming en het opstellen van een gezamenlijk streefbeeld van het OV-lijnnennet.
8. De effecten van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen op de bezettingsgraad van het OV zijn van belang. Om deze reden worden de belangen van het openbaar vervoer ingebracht in infrastructurele en/of ruimtelijke programma's, zowel intern binnen BRU als extern.
9. Bijdragen (zowel personele als financiële bijdrage) aan de ontwikkeling van het Spoorwet (landelijk en RandstadSpoor) via een regionaal samenwerkingsverband met gemeenten, BRU en Provincie Utrecht.
10. Uitvoering geven aan de invoering van de OV-chipkaart. In 2011 is de coördinatie door BRU van de promotie van de OV-chipkaart voorzien.

### **Wat mag het kosten?**

---

<b>Programma OV Concessie</b>	<b>Begroting 2011 (x € 1.000)</b>
Inkomsten	52.614
Uitgaven	52.614
<b>Saldo programma</b>	<b>0</b>

### **Toelichting op de financiële gegevens**

De kosten van het programma OV Concessie worden voor € 50.000 gedekt uit de Regiobijdrage. De overige kosten worden voor het grootste deel gedekt uit de BDU (zie onder).

### **BDU-budgetten via subsidies**

---

<b>Onderdeel / project</b>	<b>Bestemd budget 2011 (x € 1.000)</b>
Concessie stadsvervoer	34.494
Concessie regiovervoer	5.612
Concessie spitslijnen	5.195
Projecten en activiteiten (invoering OV-chip)	1.100
Overig OV	1.230
Contract regiotaxi	6.413
Beleid en uitvoering	1.932
Nader in te vullen taakstelling BDU	-4.778
<b>Totaal programma OV Concessie</b>	<b>51.198</b>

## **Toelichting BDU-budgetten**

### **Concessie stadsvervoer**

De concessie Stadsvervoer Utrecht loopt van 1 januari 2006 tot en met 11 december 2011. In het vervoerplan 2010-2011 zal het voorzieningenniveau voor het komende dienstregelingjaar vastgesteld worden. De raming is gebaseerd op het kostenniveau van 2010 met een uitbreiding van 2% en een voorlopige kosten index van 4%. De opbrengstenkant is gebaseerd op de taakstelling van 2010 met een taakstellende jaarlijkse groei van 1% en een tariefstijging van 4%. De geraamde exploitatiesubsidie (kosten – opbrengsten) komt dan neer op € 33,84 mln. Hierbij komt de jaarlijkse bijdrage van € 650.000 voor Sociale Veiligheid. De subsidies zullen medio 2012 vastgesteld worden.

### **Concessie regiovervoer**

De concessie Regiovervoer Utrecht loopt van 14 december 2008 tot en met 11 december 2011. In het vervoerplan 2010-2011 zal het voorzieningenniveau voor het komende dienstregelingjaar vastgesteld worden. De raming is gebaseerd op het kostenniveau van 2010 zonder uitbreiding en een voorlopige kosten index van 4%. De opbrengstenkant is gebaseerd op de taakstelling van 2010 met een tariefstijging van 4%. De geraamde exploitatiesubsidie (kosten – opbrengsten) komt dan neer op € 5,36 mln. Hierbij komt de mogelijke extra bijdrage van € 250.000 over de prestatie van 2010. De exploitatiesubsidie zal medio 2012 vastgesteld worden.

### **Concessie spitslijnen**

De concessie Regiovervoer Utrecht loopt van 14 december 2008 tot en met 11 december 2011. In het vervoerplan 2010-2011 zal het voorzieningenniveau voor het komende dienstregelingjaar vastgesteld worden. De raming is gebaseerd op het kostenniveau van 2010 zonder uitbreiding en een voorlopige kosten index van 4%. De opbrengstenkant is gebaseerd op de taakstelling van 2010 met een tariefstijging van 4%. De geraamde exploitatiesubsidie (kosten – opbrengsten) komt dan neer op € 5,18 mln. Hierbij komt de mogelijke extra bijdrage van 30.000 euro over de prestatie van 2010. De exploitatiesubsidiesubsidie zal medio 2012 vastgesteld worden.

### **Projecten en activiteiten (invoering OV-chip)**

Voor het project chipkaart is een projectbudget van € 11,037 mln. beschikbaar gesteld door het rijk. In 2008 en 2009 is voor de invoer en uitrol reeds circa € 8,8 mln. besteed. Voor 2010 is € 1.400.000 geraamd. Voor 2011 wordt aan kosten circa € 100.000 geschat en € 1.000.000 voor promotie. Het betreft hier een geoormerkt budget, dat wil zeggen dat de dekking afkomstig is uit specifiek voor dit doel bestemde middelen buiten de reguliere BDU-middelen om.

### **Overig OV**

ROCOV

In 2008 heeft BRU een overeenkomst gesloten met het ROCOV Utrecht (Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer). De jaarlijkse bijdrage wordt gedeeld door BRU en Provincie Utrecht. Gebaseerd op 2010 is de raming voor 2011 € 30.000.

**Marketing**

Door het DB is vastgesteld dat er een jaarlijks vast gezamenlijk marketingbudget beschikbaar wordt gesteld aan de concessiehouders in het BRU gebied, namelijk € 1,2 mln.

**Contract regiotaxi**

Regiotaxi is gebaseerd op een kostencontract. De kosten en opbrengsten zijn afhankelijk van het aantal gereden zones. De raming voor 2011 is gebaseerd op de verwachting van 2010 met een verwachte prijsindex van 2,5% en een verwachte groei van het aantal zones van 12%. De verwachting is dat de kosten € 9,256 mln. zullen zijn en de inkomsten vanuit de gemeenten (gerelateerd aan het aantal zones) van € 2,842 mln., zonder tariefsverhoging. Het verwachte benodigde budget (kosten – opbrengsten) komt dan op € 6,413 mln.

**Beleid en Uitvoering**

Voor de uitvoering van dit beleid met bijbehorende kosten voor externe inhuur van personeel alsmede onderzoeksrapportages en uitvoering is een budget van totaal € 1.932.000 beschikbaar voor 2011.

**Nader in te vullen taakstelling BDU**

## 8. Netwerkontwikkeling Mobiliteit

### Wat willen we bereiken?

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

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

1. In 2011 zullen we bezig zijn met uitwerking van de van de integrale OV visie die in 2010 opgesteld wordt. De tramplannen vormen daarvan het meest in het oog springende onderdeel.
2. Samen met de gemeenten zullen we de ruimtelijke inpassing uitwerken. De studies die zijn aangekondigd in de tramnota van december 2009 zullen in 2010 ter hand zijn genomen en nog doorlopen in 2011.
3. Heel belangrijk wordt waarschijnlijk ook het aandacht vragen in Den Haag voor deze plannen. Behalve met de rijksoverheid zullen we met de provincie Utrecht en met private partijen in gesprek gaan over de financieringsmogelijkheden van de tramplannen.
4. Op verkeersgebied hebben de overheden in Utrecht in 2006 de handen ineen geslagen. Onder de naam pakketstudie is een samenhangend programma van verkeersmaatregelen 2010-2020 vastgesteld (2009). Onderdeel van dit pakket vormen de planstudies die worden uitgevoerd onder aanvoering van Rijkswaterstaat Utrecht. Deze zijn gericht op het realiseren van een goede autobereikbaarheid van Utrecht via de autosnelwegen. BRU behartigt de belangen van de gemeenten in deze planstudie en let op de doorstroming van en afstemming met het openbaar vervoer. De werkzaamheden aan de snelwegen zelf zullen waarschijnlijk rond 2016 beginnen.

### Wat mag het kosten?

<i>Programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	977
Uitgaven	977
<b>Saldo programma</b>	<b>0</b>

### **Toelichting op de financiële gegevens**

De kosten voor het programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit worden voor € 50.000 gedekt uit de Regiobijdrage. De overige kosten worden gedekt uit de BDU (zie hieronder).

**BDU-budgetten via subsidies**

---

<b>Onderdeel / project</b>	<b>Bestemd budget 2011 (x € 1.000)</b>
Onvoorzien (door DB te bestemmen)	579
Beleid en uitvoering	348
<b>Totaal programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit</b>	<b>927</b>

**Toelichting BDU-budgetten**

---

**Onvoorzien (door DB te bestemmen)**

Het is mogelijk dat gedurende het jaar onvoorziene projecten of activiteiten plaatsvinden. Indien dit plaatsvindt zal het DB geraadpleegd worden. Hiervoor wordt een budget van € 579.000 gereserveerd.

**Beleid en uitvoering**

Voor de uitvoering van het beleid, met bijbehorende kosten voor externe inhuur van personeel alsmede onderzoeksrapportages en uitvoering, is een budget van totaal € 348.000 beschikbaar voor 2011.

## 9. OV Infrastructuur (assets)

### Wat willen we bereiken?

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

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

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

In het kader van bovenstaande werkt BRU in 2011 specifiek aan de volgende zaken:

1. Het faciliteren van de railgebonden OV exploitatie (running business). Veiligheid maakt hier integraal onderdeel van uit, als eigenaar is BRU hiervoor verantwoordelijk.
2. Het voorbereiden van een toekomstvast lightrailnetwerk. Hiertoe is in 2010 een integraal programma van eisen (IPvE) opgesteld. De toekomst bestaat in dit verband uit 2 elementen:
  - a. Uitbreidingen van de bestaande lijn. Het tramnetwerk 2025 waartoe door het algemeen bestuur op 16 december 2009 is besloten gaat uit van een gekoppeld systeem van nieuwe lijnen aan de bestaande lijn.
  - b. In stand houden van het bestaande, zodanig dat rekening wordt gehouden met gewenste uitbreidingen.
- I. De instandhoudingsopgave (jaarlijks terugkerende activiteit): het beheer van infrastructuur, materieel, haltes en remise en het op basis daarvan aansturen van de marktpartijen met betrekking tot de uitvoering.
- II. Vanuit voornoemde instandhoudingsopgave dienen zowel de infrastructuur als het wagenpark grondig te worden herzien. 2011 staat in het teken van de voorbereidingen van de aanbesteding voor deze grootschalige revisieprojecten (deze zijn nu in startfase: exacte gegevens zijn nog niet bekend). Om te borgen dat dit op een toekomstvast wijze plaatsvindt is het reeds gememoreerde IPvE ook hier leidend.
- III. In het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011 vindt het go/no-go besluit plaats inzake de vertramming van de HOV om de Zuid. In geval van een positief besluit zal dit de eerste uitbreiding zijn in het door BRU vastgestelde tramnetwerk.
- IV. Op basis van zowel de instandhoudingsopgave, alsook een eventuele uitbreiding als gevolg van het vertrammen van de HOV om de Zuid, zal de remise herzien en uitgebreid moeten worden. Dit is bij de aankoop voorzien. Hiertoe zullen de voorbereidingen in 2010 starten en doorlopen in 2011.

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

### Wat mag het kosten?

<i>Programma OV Infrastructuur (assets)</i>	<i>Begroting 2011 (x € 1.000)</i>
Inkomsten	18.921
Uitgaven	18.921
<b>Saldo programma</b>	<b>0</b>

### Toelichting op de financiële gegevens

De kosten van het programma OV Infrastructuur (assets) worden voor € 50.000 gedekt uit de Regiobijdrage. De overige kosten worden gedekt uit de BDU (zie hieronder).

### BDU-budgetten

<i>Onderdeel / project</i>	<i>Bestemd budget 2011 (x € 1.000)</i>
Beheer en onderhoud	18.640
Ontwikkeling	900
Safetymanagement	370
Overige infra	390
Beleid en uitvoering	159
Nader in te vullen taakstelling BDU	-1.588
<b>Totaal programma OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>18.871</b>

### Toelichting BDU-budgetten

#### Beheer en onderhoud

Naast de reguliere werkzaamheden, bestaande uit het contract met de infrabeheerder en het aansturen van marktpartijen die met de uitvoering (bv schoonmaak van haltes) zijn belast, zullen in 2011 diverse activiteiten worden voorbereid en/of uitgevoerd in het kader van achterstallig onderhoud aan de infrastructuur. Daarnaast vinden werkzaamheden plaats met betrekking tot het reguliere beheer en onderhoud van het materieel. Voor het beheer en onderhoud is een bedrag van € 18,640 mln. beschikbaar.

#### Ontwikkeling

BRU gaat zich richten op railgebonden OV. Hiertoe is een toekomstbeeld genaamd "tramnetwerk 2025" opgesteld en bestuurlijk vastgesteld in december 2009. Naast de bestaande verbinding (SUNIJ-lijn) zullen meerdere railverbindingen gepland worden. Deze verbindingen zullen één integraal netwerk vormen. Hiertoe wordt in 2010 één integraal programma van eisen (IPvE) opgesteld, leidend en bindend voor alle onderdelen, dat in 2011 verder uitgewerkt wordt.

Voor de ontwikkeling van de netwerken en systemen is een bedrag van € 900.000 beschikbaar.

#### Safetymanagement

BRU is als regionale OV-autoriteit verantwoordelijk voor de veiligheid van het railgebonden vervoersysteem. In het kader van de overdracht van de infrastructuur dient BRU te beschikken over een veiligheidszorgsysteem (VZS). Voor safetymanagement is een bedrag van € 370.000 beschikbaar. Dit bedrag is gelijk aan 2010.

**Overige infra**

Voor het onderhoud en beheer van DRIS is een budget van € 390.000 beschikbaar voor 2011.

**Beleid en uitvoering**

Voor de uitvoering van het beleid, met bijbehorende kosten voor externe inhuur van personeel alsmede onderzoeksrapportages en uitvoering, is een budget van totaal € 159.000 beschikbaar voor 2011.

**Nader in te vullen taakstelling BDU**

**Meerjarenplanning BDU**

## **Meerjarenplanning BDU 2011-2014**

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

De Meerjarenplanning BDU loopt van 2011 tot en met 2014. Dit is gelijk aan de huidige bestuursperiode. Voor deze periode van vier jaar worden de reguliere BDU-budgetten via een vaste verdeling over de programma's verdeeld. Dit levert een bepaalde verdeling op. Waar de wensen meer budget vragen dan er beschikbaar is, ontstaan knelpunten. Deze knelpunten zijn per programma weergegeven in een taakstelling. Deze taakstelling moet nog nader ingevuld worden. In de eerste tabel zijn deze budgetten weergegeven.

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

### **Verdeelsystematiek BDU**

Het grootste deel van de begroting van BRU, circa € 97 mln. in 2011, wordt gedekt vanuit de Brede Doeluitkering (BDU). Dit is een uitkering van het Rijk, waarbij BRU zelf geen invloed heeft op de omvang. Dit betekent dat BRU weinig invloed heeft op de omvang van haar inkomsten, en dus de omvang van de budgetten in de begroting. Dit in tegenstelling tot een gemeente, waar belastingen en leges bijvoorbeeld middelen zijn waarmee de gemeente zelf de omvang van haar inkomsten kan beïnvloeden. Om meer transparantie in de verdeling van deze BDU-gelden te verkrijgen en tevens beter hierop te kunnen sturen wordt een nieuwe interne systematiek voorgesteld. Deze systematiek moet helpen om tot een sluitende begroting te komen. Hij is dus ondersteunend en niet leidend. Het bestuur kan uiteraard van de systematiek afwijken als men dit wenselijk acht.

### **Doel**

Doel is om te komen tot een systematiek die duidelijk aangeeft wat binnen BRU de kaders zijn waarbinnen de BDU-gelden verdeeld kunnen worden. Hierdoor ontstaat een effectieve besteding van de middelen. Dit zegt nog niets over de inhoudelijke beleidskaders, deze volgen in een later stadium.

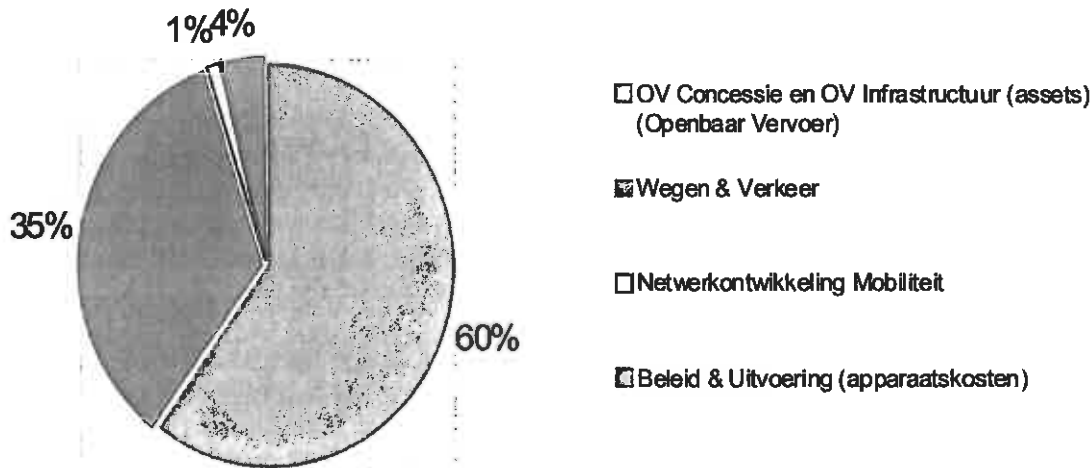
### **Uitgangspunten van de systematiek**

Bij het bepalen van de systematiek worden enkele uitgangspunten gehanteerd:

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

### De verdeelsleutel

Op basis van de verdeling van de BDU-middelen in de afgelopen jaren (realisatie 2008 en 2009, begroting 2010) is een verdeelsleutel berekend op basis waarvan de middelen voor de komende bestuursperiode vooruitlopend op de vaststelling van de regionale agenda verdeeld zullen worden over de programma's:



- Programma's OV Concessie en OV Infrastructuur (assets) (Openbaar Vervoer): 60%
- Programma Wegen & Verkeer: 35%
- Programma Netwerkontwikkeling Mobiliteit: 1%
- Beleid en uitvoering (apparaatskosten): 4%

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

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

In de Regionale Agenda wordt de verdeelsleutel voor de gehele bestuursperiode vastgesteld. Dit betekent dat de kaders van de verdeling van de BDU-budgetten op programmaniveau voor vier jaar worden vastgelegd.

**Meerjarenplanning reguliere BDU-budgetten**

	2011	2012	2013	2014	TOTAAL
<b>Baten BDU regulier</b> (prijspeil 2010)	96,526	97,497	98,478	98,968	391,469
<b>OV Concessie</b>	<b>48,166</b>	<b>48,651</b>	<b>49,141</b>	<b>49,385</b>	<b>195,343</b>
Taakstellende bezuiniging *	-4.778	-4.293	-3.803	-3.559	-16.433
Concessie stadsvervoer	34,494	34,494	34,494	34,494	137,976
Concessie regiovervoer	5,612	5,612	5,612	5,612	22,448
Concessie spitslijnen	5,195	5,195	5,195	5,195	20,780
Overig OV	1,230	1,230	1,230	1,230	4,920
Regiotaxi	6,413	6,413	6,413	6,413	25,652
<b>OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>11,104</b>	<b>11,212</b>	<b>11,321</b>	<b>11,375</b>	<b>45,013</b>
Taakstellende bezuiniging *	-1.578	-1.119	-0.911	-0.857	-4.475
Overdracht					0,000
Beheer en Onderhoud	11,032	10,972	10,872	10,872	43,748
Ontwikkeling	0,900	0,600	0,600	0,600	2,700
Projecten/activiteiten					0,000
Onvoorzien					
Safetymanagement	0,370	0,370	0,370	0,370	1,480
Overige infra	0,390	0,390	0,390	0,390	1,560
<b>Wegen &amp; Verkeer</b>	<b>33,495</b>	<b>33,831</b>	<b>34,172</b>	<b>34,342</b>	<b>135,840</b>
Taakstellende bezuiniging *	-4.219	-5.376	3.329	6.042	-0.224
Uitvoering pakketstudie	10,095	7,145	7,950	7,850	33,040
Fietsprojecten	3,033	5,000			8,033
HOV-Utrecht		13,500	13,700	15,200	42,400
OV-projecten	4,994	0,567	0,193		5,754
Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma OV"					0,000
Mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit	0,300				0,300
Autoprojecten	12,958	7,745	3,750		24,453
Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma Weg"					0,000
Goederenvervoerprojecten	1,084				1,084
Verkeersveiligheid	0,750	0,750	0,750	0,750	3,000
Leefbaarheidsprojecten					0,000
Lokaal maatwerk	2,500	2,500	2,500	2,500	10,000
Haalbaarheidsstudies					0,000
Monitoring					0,000
Onvoorzien (door DB te bestemmen)	2,000	2,000	2,000	2,000	8,000
<b>Netwerkontwikkeling Mobiliteit</b>	<b>0,579</b>	<b>0,585</b>	<b>0,591</b>	<b>0,594</b>	<b>2,349</b>
OV Visie					0,000
Onvoorzien (door DB te bestemmen)	0,579	0,585	0,591	0,594	2,349
<b>Beleid en uitvoering (apparaatskosten)</b>	<b>3,571</b>	<b>3,607</b>	<b>3,644</b>	<b>3,662</b>	<b>14,484</b>
OV Concessie	1,932	1,951	1,971	1,981	7,835
OV Infrastructuur (assets)	0,159	0,160	0,162	0,163	0,644
Wegen en verkeer	1,132	1,144	1,155	1,161	4,593
Netwerkontwikkeling Mobiliteit	0,348	0,352	0,355	0,357	1,412

\* Nader in te vullen taakstelling BDU over de programma's



## Meerjarenplanning geormerkte BDU-budgetten

Baten BDU Specifiek	t/m 2010	2011	2012	2013	2014
<b>OV Concessie</b>	<b>11,037</b>	<b>0,000</b>	<b>-1,175</b>	<b>-1,175</b>	<b>-1,175</b>
<b>Beschikbaar:</b>					
OV Chipkaart	11,037		-1,175	-1,175	-1,175
<b>Bestemd:</b>					
OV Chipkaart	10,125	1,100			
<b>Totaal bestemd</b>	<b>10,125</b>	<b>1,100</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>(Cumulatief) saldo</b>	<b>0,912</b>	<b>-0,188</b>	<b>-1,363</b>	<b>-2,538</b>	<b>-3,713</b>
<b>OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>13,68</b>	<b>7,608</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>
<b>Beschikbaar:</b>					
Groot onderhoud SUNIJ-tram	13,680	7,608	4,808	4,808	4,808
<b>Bestemd:</b>					
Groot onderhoud SUNIJ-tram	4,808	7,608	4,808	4,808	4,808
<b>Totaal bestemd</b>	<b>4,808</b>	<b>7,608</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>
<b>(Cumulatief) saldo</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>
<b>Wegen en Verkeer</b>	<b>19,101</b>	<b>6,419</b>	<b>8,846</b>	<b>4,863</b>	<b>2,070</b>
<b>Beschikbaar:</b>					
Toegankelijke haltes	4,118				
Beloningsmaatregel Utrecht-West	0,925	1,300			
Actieprogramma OV	3,739	5,119	8,846	4,863	2,070
Actieprogramma Weg	8,212				
OV eenmalige brandstofcompensatie	0,754				
Compensatie NVB-tarief	0,486				
Mobiliteitsmanagement	0,867				
<b>Bestemd:</b>					
Toegankelijke haltes	2,746	1,373			
Beloningsmaatregel Utrecht-West	2,225				
Actieprogramma OV	2,004	7,503	14,958	6,989	1,392
Actieprogramma Weg	8,212				
OV eenmalige brandstofcompensatie	0,754				
Compensatie NVB-tarief	0,486				
Mobiliteitsmanagement	0,867				
<b>Totaal bestemd</b>	<b>17,294</b>	<b>8,876</b>	<b>14,958</b>	<b>6,989</b>	<b>1,392</b>
<b>(Cumulatief) saldo</b>	<b>1,807</b>	<b>-0,650</b>	<b>-6,762</b>	<b>-8,888</b>	<b>-8,210</b>

**Paragrafen**

## Paragraaf Financiering

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

### Treasuryjaarplan 2011

---

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

### Financiering Sneltram (SUNIJ)

---

In 2010 zal er naar verwachting overdracht plaatsvinden van beheer en eigendom van de infrastructuur (trambaan traject Utrecht Centraal - Nieuwegein/IJsselstein - Achterveld) van ProRail naar BRU. Over het organisatorisch vraagstuk en op welk niveau het beheer zal plaatsvinden (strategisch, tactisch, operationeel) zal in 2010 nadere besluitvorming plaatsvinden. Op het moment van opstellen van de paragraaf financiering 2011, is nog geen definitieve keuze gemaakt op welke wijze financiering (intern dan wel extern) gaat plaatsvinden. Van een financieringsplan kan dus nog in 2011 sprake zijn.

### Beleggingen

---

In de Treasury Advies Groep wordt vier keer per jaar onder andere een beleggingsvisie voorgelegd van waaruit een beleggingsplan wordt geadviseerd. Ook voor 2011 zal in het kader van spreiding en afdekking renterisico, hierbij zoveel mogelijk rekening worden gehouden met een balans tussen lang en kort beleggen.

### Huisbankierschap

---

Beoordeling bankrelaties in verband met de afloop per 31 december 2011 van het contract met de huidige huisbankier. Van een aantal banken zal in 2011 een offerte worden gevraagd met betrekking tot hun treasurycondities en creditvergoedingen in de rekening-courantverhouding. Daarna zullen de gesprekken en onderhandelingen plaatsvinden. Het dagelijks bestuur besluit vervolgens over het aangaan van de nieuwe bankrelatie.

### Duurzaam beleggen

---

In 2010 zal het bestuur besluiten of BRU duurzaam zal gaan beleggen. Als dit besloten wordt, dan zal dit in 2011 verder vorm krijgen. Een en ander is afhankelijk van de economische vooruitzichten voor 2011 en volgende jaren.

### Treasuryscan

---

Jaarlijks wordt een treasuryscan uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Dit in verband met de specifieke deskundigheid die hiervoor gevraagd wordt.

Van de hieruit voortvloeiende aanbevelingen wordt in een plan van aanpak aangegeven welke aanbevelingen zullen worden overgenomen waarna de aanbevelingen gefaseerd en op basis van prioriteiten zullen worden geïmplementeerd.

**Wat mag het kosten?**

---

<b>Paragraaf Financiering</b>	<b>Begroting 2011 (x € 1.000)</b>
Inkomsten	522
Uitgaven	264
<b>Saldo paragraaf Financiering</b>	<b>258</b>
<b>Resultaat 2011 ( x € 1.000)</b>	
Voordelig exploitatieresultaat vóór bestemming	258
Mutatie bestemmingsreserves (zie toelichting)	-258
<b>Exploitatieresultaat na bestemming</b>	<b>0</b>

**Toelichting op de financiële gegevens**

---

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

Het saldo van deze paragraaf wordt toegevoegd aan de bestemmingsreserve vermogensbeheer.

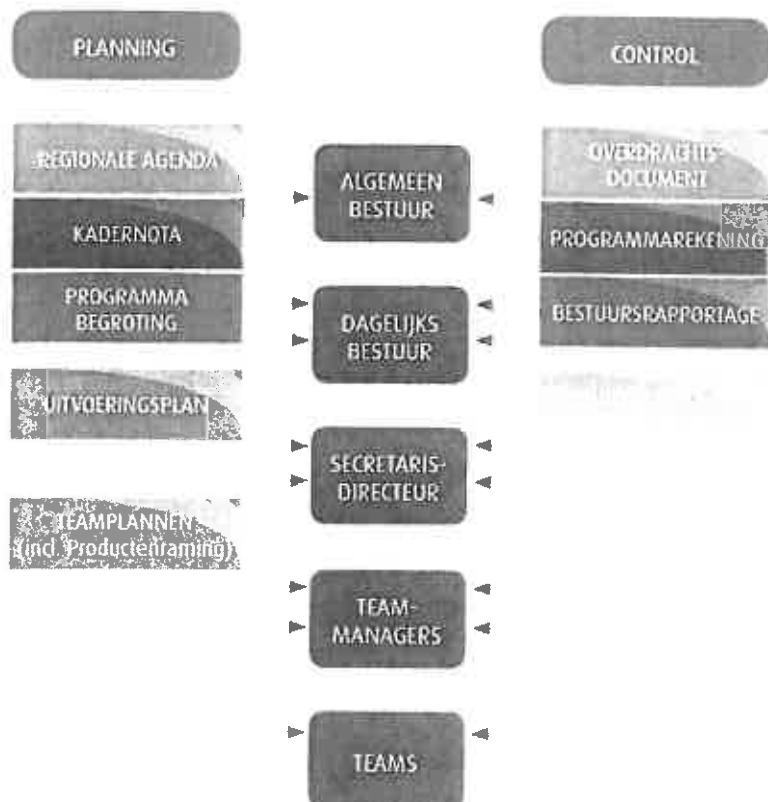
## Paragraaf Bedrijfsvoering

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

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

### Financiën en Control

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



## **P&O**

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

## **Communicatie**

Bij BRU is communicatie heel belangrijk. Omdat het bestuur "op afstand" is, is grote inzet nodig om de achterbannen op de hoogte te houden van het reilen en zeilen van BRU. Daarnaast is voor de buitenwereld niet altijd duidelijk wat een stadsregio doet. Ook daarom is uitleg steeds nodig.

Daar komt dan nog bij dat de WGR+ en de BDU in 2010 worden geëvalueerd. Dit kan ook inhouden dat wij in 2011 samen met de andere stadsregio's wellicht lobby naar de beslissers in Den Haag moeten inzetten.

## **Automatisering**

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

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

## **Huisvesting**

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

## **Wat mag het kosten?**

---

<b>Paragraaf Bedrijfsvoering</b>	<b>Begroting 2011 (x € 1.000)</b>
Inkomsten	2.592
Uitgaven	2.592
<b>Saldo paragraaf</b>	<b>0</b>

## **Toelichting op de financiële gegevens**

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

## Paragraaf Weerstandsvermogen

### Algemeen

---

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

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

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

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

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

Het weerstandsvermogen van BRU vormt de algemene reserve waarvan de omvang per 1 januari 2010 € 45.000,- bedroeg. Onder het weerstandsvermogen zouden gedeeltelijk de Besluit Woninggebonden Subsidies (BWS) reserves kunnen worden toegerekend.

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

### 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 verwachte overdracht van het spoor (infrastructuur) in 2010 aan BRU is er een zware beheerstaak bijgekomen. Over het organisatorisch vraagstuk en op welk niveau het beheer zal plaatsvinden (strategisch, tactisch, operationeel) zal in 2010 nadere besluitvorming over plaatsvinden. Op grond van de uitkomsten van deze besluiten zal middels een risicoanalyse moeten worden onderzocht wat de consequenties daarvan voor het weerstandsvermogen voor BRU zijn.

#### Brede Doeluitkering

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

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

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

### **Risico's Regionale Ontwikkeling**

---

#### **Besluit Locatiegebonden Subsidies**

BRU heeft een beschikking van € 63 mln. van het Rijk betreffende het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS). Aan deze subsidie heeft het Rijk prestatieafspraken verbonden. Als niet wordt voldaan aan de prestaties, kan er minder subsidie van het Rijk worden ontvangen. BRU kan daardoor minder middelen toekennen aan de gemeenten. Van deze rijksmiddelen is afgesproken dat er € 2,4 mln. wordt aangewend voor de apparaatskosten. In de huidige begroting wordt er vanuit gegaan dat deze apparaatskosten

niet over de gehele RSP periode (10 jaar) worden uitgesmeerd maar voor 5 à 6 jaar beschikbaar zullen zijn.

Inmiddels is duidelijk dat er geen nieuwe BLS middelen aan de stadsregio worden toegekend. In 2010 zal een definitieve afrekening van de BLS middelen worden voorbereid. In deze afrekening zullen ook de organisatorische aspecten (formatie) worden meegenomen.

## **Paragraaf Verbonden partijen**

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

## Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

Vooralsnog is het huidige uitgangspunt van BRU om deze kapitaalgoederen op het moment van investeren volledig ten laste van de Brede Doeluitkering te brengen. De afweging om hier voor te kiezen hebben voornamelijk te maken met de verantwoordingssystematiek die het Rijk hanteert. Het rijk hanteert voor de verantwoording van BDU middelen het bestedingsbegrip (kasstelsel). Op het moment dat BRU genoemde kapitaalgoederen op de bedrijfseconomische wijze in de balans gaat verwerken ontstaat er een aanzienlijk renterisico. BRU moet over het niet "bestede" deel van de BDU een rentepercent aan de BDU toevoegen.

In het onderstaande overzicht wordt inzicht gegeven in het geïnvesteerde vermogen en de huidige boekwaarde:

Kapitaalgoed	Investering	Boekwaarde	Kosten onderhoud <sup>1</sup>
Weense Trams (2008, 2009)	€ 2.385.885	€ 1	€ 640.000
Trams (2008, 2009)	€ 6.219.035	€ 1	€ 2.495.000
Haltevoorzieningen (2009)	€ 1.666.875	€ 1	€ 786.000
Remise (2009)	€ 10.485.177	€ 1	€ 400.000
Infrastructuur (rails ed.)(20..)	€	€ 1	€ 4.800.000

### Weense trams

In de periode mei 2008 tot en met februari 2009 zijn de Weense trams bij BRU in eigendom gekomen. De onderhoudskosten zijn afhankelijk van nog te ontwikkelen onderhoudsplannen.

### Trams (Voormalige Connexion tramstellen)

Sinds december 2008 heeft het BRU het eigendom van 27 tramstellen die zijn overgenomen van Connexion. Er is een onderhoudscontract met TSN (Techno Service Nederland) voor een periode van 3 jaar afgesloten.

<sup>1</sup> NB: Het betreft hier puur begrote 'out of pocket' reparaties en dergelijk aan het betreffende kapitaalgoed: geen schoonmaak, geen inhuur externen, geen overhead beheerorganisatie.

**Infrastructuur (trambaan traject Utrecht Centraal- Nieuwegein/IJsselstein-Achterveld)**

In 2010 zal er naar verwachting overdracht plaatsvinden van beheer en eigendom van de infrastructuur van Prorail naar BRU. Met groot onderhoud (vervanging en vernieuwing) van de trambaan zal naar verwachting over een periode van 25 jaar een bedrag gemoeid zijn van nominaal ca € 80,6 mln. Kosten beheersorganisatie zullen ca. € 0,7 mln. per jaar bedragen. De jaarlijkse kosten voor het regulier klein onderhoud zal ca. € 1,8 mln. per jaar bedragen.

***Financiële begroting***

## Overzicht van baten en lasten

(bedragen x € 1.000)

Programma's t/m 2010	Rekening 2009 <sup>1)</sup>	Begroting 2010 <sup>2)</sup>	Begroting 2011	Programma's vanaf 2011
<b>Inkomsten:</b>				<b>Inkomsten:</b>
Bestuur	975	916	847	Bestuur
Ruimtelijk Beleid & Wonen	15.583	14.435	632	Ruimtelijke ordening
			138	Economische zaken
			81	Groen, recreatie & milieu
			766	Wonen
Mobiliteit	161.814	204.872	43.628	Wegen & verkeer
			52.614	OV concessie
			977	Netwerkontwikkeling mobiliteit
			18.921	OV infrastructuur (assets)
Paragraaf Financiering	841	540	522	Paragraaf Financiering
<b>Totaal inkomsten</b>	<b>179.213</b>	<b>220.763</b>	<b>119.126</b>	<b>Totaal inkomsten</b>
<b>Uitgaven:</b>				<b>Uitgaven:</b>
Bestuur	1.302	1.197	1.026	Bestuur
Ruimtelijk Beleid & Wonen	14.846	12.898	840	Ruimtelijke ordening
			138	Economische zaken
			223	Groen, recreatie & milieu
			780	Wonen
Mobiliteit	162.164	204.909	43.628	Wegen & verkeer
			52.614	OV concessie
			977	Netwerkontwikkeling mobiliteit
			18.921	OV infrastructuur (assets)
Paragraaf Financiering	221	245	264	Paragraaf Financiering
<b>Totaal uitgaven</b>	<b>178.533</b>	<b>219.249</b>	<b>119.411</b>	<b>Totaal uitgaven</b>
<b>Resultaat voor bestemming</b>	<b>680</b>	<b>1.514</b>	<b>-285</b>	<b>Resultaat voor bestemming</b>
Onttrekking uit reserves	-680	-1.514	285	Toevoeging aan reserves
<b>Resultaat na bestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Resultaat na bestemming</b>

1) Voorlopig

2) Programmabegroting 2010 na wijziging

In verband met de nieuwe programma-indeling die vanaf 2011 gebruikt wordt is het moeilijk een vergelijking te maken met voorgaande jaren. In bovenstaand overzicht is toch een vergelijking met de rekening 2009 (voorlopig) en de begroting 2010 gemaakt, door ze zo naast elkaar te zetten dat de clustering van enkele nieuwe programma's ongeveer overeenkomt met de oude programma's.

De vergelijking is echter ook niet helemaal goed te maken, omdat tot en met de begroting 2010 de BDU-budgetten die gebruikt werden om activiteiten van BRU te dekken (exploitatie en apparaatskosten) door interne verrekeningen dubbel in de begroting waren opgenomen. Dit gaf een vertekening in de totale budgetten per programma. Vanaf deze begroting is deze dubbeling eruit gehaald.

**Verdeling van het exploitatiesaldo 2011 naar bestemde reserves**

(bedragen x €1.000)

<b>Bestem- mings- reserves:</b>	<b>Mutatie</b>	<b>Bestuur</b>	<b>Ruimtelijke Ordering</b>	<b>Economische Zaken</b>	<b>Groen, Recreatie &amp; Milieu</b>	<b>Wonen</b>	<b>Wegen &amp; Verkeer</b>	<b>OV Concessie</b>	<b>Netwerkontwik- keling Mobiliteit</b>	<b>OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>Financiering</b>
Vrijgevallen BWS middelen	50					50					
Rentebaten BWS-budget	-64					-64					
Personele verplichting frictiekosten	-179	-179									
Vermogens- beheer	258										258
Rentebaten BLS 2005- 2010	-350		-208		-142						
<b>Totale verwachte mutatie 2011</b>	<b>-285</b>	<b>-179</b>	<b>-208</b>		<b>-142</b>	<b>-14</b>					<b>258</b>

## Programmabegroting 2011

### Meerjarenoverzicht 2012-2014

<i>bedragen x €1.000,-</i>	Begroting 2012		Begroting 2013		Begroting 2014	
Programma	Lasten	Baten	Lasten	Baten	Lasten	Baten
Bestuur	1.026	847	1.026	847	1.026	847
Ruimtelijke Ordening	840	632	840	632	840	632
Economische Zaken	138	138	138	138	138	138
Groen, Recreatie & Milieu	223	81	223	81	223	81
Wonen	780	766	780	766	780	766
Wegen & Verkeer	43.628	43.628	43.628	43.628	43.628	43.628
OV Concessie	52.614	52.614	52.614	52.614	52.614	52.614
Netwerkontwikkeling						
Mobiliteit	977	977	977	977	977	977
OV Infrastructuur (assets)	18.921	18.921	18.921	18.921	18.921	18.921
Paragraaf Financiering	264	522	264	522	264	522
<b>Totaal lasten en baten</b>	<b>119.411</b>	<b>119.126</b>	<b>119.411</b>	<b>119.126</b>	<b>119.411</b>	<b>119.126</b>
<b>Resultaat vóór bestemming</b>	<b>-285</b>		<b>-285</b>		<b>-285</b>	
<b>Mutatie bestemmingsreserves</b>	<b>285</b>		<b>285</b>		<b>285</b>	
<b>Resultaat ná bestemming</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	

## Financiële positie Bestuur Regio Utrecht

<b>Kerngegevens BRU (bedragen x € 1.000)</b>	<b>2009 *)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Personeelslasten	3.018	3.415	3.415
Personeel formatieplaatsen (fte)	48,15	48,15	48,15

<b>Begrote reserves en voorzieningen (x € 1.000)</b>	<b>2009*)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Algemene reserve	45	45	45	45	45	45
Bestemmingsreserves	12.524	11.465	11.530	11.468	11.481	11.481
Totaal reserves	12.569	11.510	11.575	11.513	11.526	11.526
Totaal voorzieningen	1.564	1.443	157	157	157	157

\*) Voorlopig

***Bijlagen***

## Bijlage A: Regiobijdrage

De regiobijdrage is met de kadernota 2011 vastgesteld op € 2.082.846,-  
Dit totaal (€ 2.082.846,-) is gerelateerd aan een schatting van het aantal inwoners (618.055) waardoor de regiobijdrage € 3,37 per inwoner bedraagt (2010 € 3,55). Dit is een daling van 5%, wat overeenkomt met de reductie die door het algemeen bestuur in de Kadernota 2011 is vastgesteld (algemeen bestuur, 16 december 2009).

GEMEENTE	AANTAL INWONERS PER 1 JAN. 2009 *)	REGIO BIJDRAGE
DE BILT	42.052	141.716
BUNNIK	14.417	48.585
HOUTEN	47.273	159.310
MAARSSSEN	39.642	133.594
NIEUWEGEIN	61.022	205.644
UTRECHT	299.484	1.009.261
VIANEN	19.669	66.285
IJSSELSTEIN	34.222	115.328
ZEIST	60.274	203.123
<b>TOTAAL</b>	<b>618.055</b>	<b>2.082.846</b>
	<b>PER INWONER</b>	<b>3,37</b>

\*) volgens CBS opgave

## Bijlage B: Overzicht portefeuillehouders

De portefeuilleverdeling van het dagelijks bestuur van BRU voor de bestuursperiode 2010-2014 is nog niet bekend. De hier opgenomen verdeling is een voorstel. Het nieuwe dagelijks bestuur wordt in de vergadering van het algemeen bestuur van 19 mei 2010 benoemd. Zodra de portefeuilleverdeling van dit nieuwe dagelijks bestuur bekend is wordt deze hier opgenomen.

	<i>portefeuilleverdeling</i>	<i>portefeuillehouder</i>	<i>plaatsvervanger</i>
1.	Algemeen <ul style="list-style-type: none"> <li>• algemene coördinatie</li> <li>• communicatie</li> <li>• externe contacten</li> </ul>	A. Wolfsen voorzitter	
2.	Bestuur <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestuurlijke organisatie</li> <li>• personeel, organisatie, informatievoorziening</li> <li>• Regionale agenda</li> </ul>		
3.	Financiën <ul style="list-style-type: none"> <li>• financiën</li> </ul>		
4.	Ruimtelijke Ordening <ul style="list-style-type: none"> <li>• ruimtelijke ontwikkeling</li> <li>• Actieprogramma woningbouw</li> </ul>		
5.	Economische zaken <ul style="list-style-type: none"> <li>• economische zaken</li> <li>• toerisme</li> <li>• regionaal grondbeleid</li> <li>• energie (inkoop)</li> <li>• Hollandse Waterlinie</li> </ul>		
6.	Groen, recreatie & milieu <ul style="list-style-type: none"> <li>• groenbeleid</li> <li>• recreatie</li> <li>• milieu</li> </ul>		
7.	Wonen <ul style="list-style-type: none"> <li>• volkshuisvesting (incl. woonruimteverdeling)</li> </ul>		
8.	Wegen & verkeer <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegen en verkeer</li> </ul>		
9.	OV concessie <ul style="list-style-type: none"> <li>• concessiebeheer OV</li> </ul>		
10.	Netwerk ontwikkeling mobiliteit <ul style="list-style-type: none"> <li>• netwerk ontwikkeling mobiliteit</li> </ul>		
11.	OV infrastructuur (assets) <ul style="list-style-type: none"> <li>• beheer en onderhoud van OV infrastructuur (assets)</li> </ul>		

## Bijlage C: Reserves en voorzieningen

### Reserves

Reserves zijn het verschil tussen bezittingen en schulden en behoren tot het eigen vermogen. Wanneer de reserves vrij zijn om te bestemmen, noemen we ze algemene reserves. Wanneer er is aangegeven de reserve voor een specifiek doel in te zetten, noemen we het bestemmingsreserves. In de onderstaande tabel vindt u een opsomming van alle reserves met de stand per aanvang van het begrotingsjaar en de verwachte eindstand per 31 december 2011.

Naam reserve	Stand per 1 januari 2011	Stand per 31 december 2011
Algemene reserve	45.301	45.301
Bestemmingsreserve vrijgevallen BWS middelen 1)	6.149.826	6.199.826
Bestemmingsreserve rentebaten BWS budget	744.811	680.811
Bestemmingsreserve onzelfstandige wooneenheden	750.000	750.000
Bestemmingsreserve rentebaten BLS 2005-2010	687.872	687.872
Bestemmingsreserve financiële kneipunten	279.000	279.000
Bestemmingsreserve wonen met welzijn en zorg	865	865
Bestemmingsreserve vermogensbeheer	1.595.395	1.853.395
Bestemmingsreserve opstellen RSP 2005-2015	981.536	981.536
Bestemmingsreserve personele verplichtingen frictiekosten	239.559	61.059
Bestemmingsreserve VRU	35.666	35.666
<b>Totaal</b>	<b>11.509.831</b>	<b>11.575.331</b>

1) inclusief rentebaten BWS treasury

### Voorzieningen

Voorzieningen zijn delen van het vermogen die worden afgezonderd vanwege een specifiek te kwantificeren financiële verplichting of risico. Voorzieningen worden ook gebruikt om structurele, maar jaarlijks in hoogte wisselende kosten te egaliseren zoals bijvoorbeeld onderhoudskosten.

In de onderstaande tabel is de verwachte stand per aanvang van het begrotingsjaar weergegeven en het eindsaldo.

Naam voorziening	Stand per 1 januari 2011	Stand per 31 december 2011
Voorziening FPU	156.524	156.524
<b>Totaal</b>	<b>156.524</b>	<b>156.524</b>

## Bijlage D: Lijst van gebruikte afkortingen

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

## Bijlage E: Meerjarenplanning BDU (Uitvoeringsplan RUVV)

	2011	2012	2013	2014	TOTAAL
<b>Baten BDU reguler</b> (prijspeil 2010)	96,526	97,497	98,478	98,968	391,469
<b>OV Concessie</b>	<b>48,166</b>	<b>48,651</b>	<b>49,141</b>	<b>49,385</b>	<b>195,343</b>
Taakstellende bezuiniging *	-4,778	-4,293	-3,803	-3,559	-16,433
<b>Concessie stadsvervoer</b>	<b>34,494</b>	<b>34,494</b>	<b>34,494</b>	<b>34,494</b>	<b>137,976</b>
- Concessie bus	34,494	34,494	34,494	34,494	137,976
<b>Concessie regiovervoer</b>	<b>5,612</b>	<b>5,612</b>	<b>5,612</b>	<b>5,612</b>	<b>22,448</b>
- Concessie bus/SUNIJ-tram	5,612	5,612	5,612	5,612	22,448
<b>Concessie spitslijnen</b>	<b>5,195</b>	<b>5,195</b>	<b>5,195</b>	<b>5,195</b>	<b>20,780</b>
<b>Overig OV</b>	<b>1,230</b>	<b>1,230</b>	<b>1,230</b>	<b>1,230</b>	<b>4,920</b>
- ROCOV	0,030	0,030	0,030	0,030	0,120
- Marketing en communicatie	1,200	1,200	1,200	1,200	4,800
<b>Regiotaxi</b>	<b>6,413</b>	<b>6,413</b>	<b>6,413</b>	<b>6,413</b>	<b>25,652</b>
<b>OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>11,104</b>	<b>11,212</b>	<b>11,321</b>	<b>11,375</b>	<b>45,013</b>
Taakstellende bezuiniging *	-1,588	-1,119	-0,911	-0,857	-4,475
<b>Overdracht</b>					<b>0,000</b>
<b>Beheer en Onderhoud</b>	<b>11,032</b>	<b>10,972</b>	<b>10,872</b>	<b>10,872</b>	<b>43,748</b>
- Locaties	1,889	1,829	1,829	1,829	7,376
- Overig	2,770	2,770	2,770	2,770	11,080
- Materieel	3,873	3,873	3,773	3,773	15,292
- Rails (t.l.v. Reguliere BDU)	2,500	2,500	2,500	2,500	10,000
<b>Ontwikkeling</b>	<b>0,900</b>	<b>0,600</b>	<b>0,600</b>	<b>0,600</b>	<b>2,700</b>
<b>Projecten/activiteiten</b>					<b>0,000</b>
<b>Onvoorzien</b>					
<b>Safetymanagement</b>	<b>0,370</b>	<b>0,370</b>	<b>0,370</b>	<b>0,370</b>	<b>1,480</b>
- Veiligheidszorgsysteem	0,245	0,245	0,245	0,245	0,980
- Wet- en regelgeving	0,025	0,025	0,025	0,025	0,100
- Veiligheidsonderzoeken	0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
<b>Overige infra</b>	<b>0,390</b>	<b>0,390</b>	<b>0,390</b>	<b>0,390</b>	<b>1,560</b>
- DRIS onderhoud en beheer	0,390	0,390	0,390	0,390	1,560
<b>Wegen &amp; Verkeer</b>	<b>33,495</b>	<b>33,831</b>	<b>34,172</b>	<b>34,342</b>	<b>135,840</b>
Taakstellende bezuiniging *	-4,219	-5,376	3,329	6,042	-0,224
<b>Uitvoering pakketstudie</b>	<b>10,095</b>	<b>7,145</b>	<b>7,950</b>	<b>7,850</b>	<b>33,040</b>
- Regionaal Verkeersmanagement (RVM)	2,000				2,000
- NDW (Nationale Databank Wegverkeer)	0,295	0,295			0,590
- Doorstroming as Utrecht Centrum-Zuilen-Maarssen	1,750	1,750	1,750	1,750	7,000
- Nieuwe route en frequentieverhoging Tangentlijn 10	0,500	0,500	0,500	0,500	2,000
- Aansl. langz. verkeerbrug Rabo op perrons Utrecht CS	2,500				2,500
- Hoogwaardig OV Westtangent Utrecht	0,800	0,800	0,800	0,800	3,200
- HOV Westtangent 2e fase (LRC-Lage Weide-Maarssen NS)	0,500	0,500	0,500	0,500	2,000
- Bewegwijzering fietsroutes verbeteren	0,250				0,250
- Meer/betere fietsstallingen bij HOV haltes		0,500	0,500		1,000
- De Bilt - Uithof - Nieuwegein - IJsselstein		0,700			0,700
- Utrecht Centrum - De Bilt - Zeist		0,800			0,800
- Vianen uitbreiding	0,500				0,500
- Station Breukelen uitbreiding	0,500	0,500			1,000
- Station Driebergen Zeist uitbreiding	0,500	0,500	0,600		1,600
- P+R marketing en communicatie		0,300	0,300	0,300	0,900
- A12 Salto Oostelijke ontsluiting Houten			3,000	4,000	7,000
<b>Fietsprojecten</b>	<b>3,033</b>	<b>5,000</b>			<b>8,033</b>
- De Bilt Soestdijkseweg	2,000				2,000
- Houten Lobbedijk	0,088				0,088
- IJsselstein Fietsuggestiestroken Beneluxweg (UA 08-10)	0,140				0,140
- IJsselstein Comfortverbetering diverse fietspaden (UA 08-1)	0,193				0,193
- Nieuwegein herstel historische Oost-westverbinding		5,000			5,000
- Vianen Fietspad Stuartweg	0,613				0,613

\*Nader in te vullen taakstelling BDU over de programma's

**Programmabegroting 2011**

	2011	2012	2013	2014	TOTAAL
<b>HOV-Utrecht</b>		<b>13,500</b>	<b>13,700</b>	<b>15,200</b>	<b>42,400</b>
- HOV Leidsche Rijn		7,500	4,900	5,600	18,000
- HOV Om de Zuid		6,000	8,800	9,600	24,400
<b>OV-projecten</b>	<b>4,994</b>	<b>0,567</b>	<b>0,193</b>		<b>5,754</b>
- Kwaliteit/toegankelijkheid bushaltes reguliere BDU	2,594				2,594
- Houten Voorplein Castellum	1,308	0,467	0,093		1,868
- Houten Busstation Centrum	0,631				0,631
- Utrecht OV Leidsche Rijn extra	0,361				0,361
- BRU spoedeisende maatregelen dorstrooming OV	0,100	0,100	0,100		0,300
<b>Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma OV"</b>					<b>0,000</b>
<b>Mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit</b>	<b>0,300</b>				<b>0,300</b>
- Activiteitenplan (VNM)	0,300				0,300
<b>Autoprojecten</b>	<b>12,958</b>	<b>7,745</b>	<b>3,750</b>		<b>24,453</b>
- Stuurgroep A12 Salto: A12 Salto (fase 1)	3,000	3,000	3,000		9,000
- IJsselstein Utrechtsaweg	1,163				1,163
- IJsselstein VRI Baronieweg	0,175	0,245			0,420
- IJsselstein Dynamische afsluiting binnenstad	0,070				0,070
- Nieuwegein binnenstadscorridors HWN	4,000	2,000			6,000
- Vianen Westelijke randweg	1,250	2,500	0,750		4,500
- Integratie A2	3,300				3,300
<b>Mobiliteitsaanpak "Actieprogramma Weg"</b>					<b>0,000</b>
<b>Goederenvervoerprojecten</b>	<b>1,084</b>				<b>1,084</b>
- Utrecht Lage Welde havenverdieping (fase 3)	1,084				1,084
<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>0,750</b>	<b>0,750</b>	<b>0,750</b>	<b>0,750</b>	<b>3,000</b>
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Bunnik	0,022	0,022	0,022	0,022	0,088
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: De Bilt	0,026	0,026	0,026	0,026	0,104
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Houten	0,026	0,026	0,026	0,026	0,104
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: IJsselstein	0,026	0,026	0,026	0,026	0,104
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Maarssen	0,026	0,026	0,026	0,026	0,104
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Nieuwegein	0,026	0,026	0,026	0,026	0,104
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Utrecht	0,050	0,050	0,050	0,050	0,200
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Vianen	0,022	0,022	0,022	0,022	0,088
- Gedragsbe-nvloeding lokaal: Zeist	0,026	0,026	0,026	0,026	0,104
- Gedragsbe-nvloeding regionale projecten (ROV)	0,500	0,500	0,500	0,500	2,000
<b>Leefbaarheidsprojecten</b>					<b>0,000</b>
<b>Lokaal maatwerk</b>	<b>2,500</b>	<b>2,500</b>	<b>2,500</b>	<b>2,500</b>	<b>10,000</b>
- Bunnik	0,215	0,215	0,215	0,215	0,860
- De Bilt	0,260	0,260	0,260	0,260	1,040
- Houten	0,260	0,260	0,260	0,260	1,040
- IJsselstein	0,260	0,260	0,260	0,260	1,040
- Maarssen	0,260	0,260	0,260	0,260	1,040
- Nieuwegein	0,260	0,260	0,260	0,260	1,040
- Utrecht	0,500	0,500	0,500	0,500	2,000
- Vianen	0,215	0,215	0,215	0,215	0,860
- Zeist	0,260	0,260	0,260	0,260	1,040
<b>Haalbaarheidsstudies</b>					<b>0,000</b>
<b>Monitoring</b>					<b>0,000</b>
<b>Onvoorzien (door DB te bestemmen)</b>	<b>2,000</b>	<b>2,000</b>	<b>2,000</b>	<b>2,000</b>	<b>8,000</b>
<b>Netwerkontwikkeling Mobiliteit</b>	<b>0,579</b>	<b>0,585</b>	<b>0,591</b>	<b>0,594</b>	<b>2,349</b>
<b>OV Visie</b>					<b>0,000</b>
<b>Onvoorzien (door DB te bestemmen)</b>	<b>0,579</b>	<b>0,585</b>	<b>0,591</b>	<b>0,594</b>	<b>2,349</b>
<b>Beleid en uitvoering (apparaatskosten)</b>	<b>3,571</b>	<b>3,607</b>	<b>3,644</b>	<b>3,662</b>	<b>14,484</b>
<b>OV Concessie</b>	<b>1,932</b>	<b>1,951</b>	<b>1,971</b>	<b>1,981</b>	<b>7,835</b>
<b>OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>0,159</b>	<b>0,160</b>	<b>0,162</b>	<b>0,163</b>	<b>0,644</b>
<b>Wegen en verkeer</b>	<b>1,132</b>	<b>1,144</b>	<b>1,155</b>	<b>1,161</b>	<b>4,593</b>
<b>Netwerkontwikkeling Mobiliteit</b>	<b>0,348</b>	<b>0,352</b>	<b>0,355</b>	<b>0,357</b>	<b>1,412</b>

**Programmabegroting 2011**

**Baten BDU Specifiek** t/m 2010 2011 2012 2013 2014

<b>OV Concessie</b>	<b>11,037</b>	<b>0,000</b>	<b>-1,175</b>	<b>-1,175</b>	<b>-1,175</b>
<b>Beschikbaar:</b>					
OV Chipkaart	11,037		-1,175	-1,175	-1,175
<b>Bestemd:</b>					
OV Chipkaart	10,125	1,100			
<b>Totaal bestemd</b>	<b>10,125</b>	<b>1,100</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>(Cumulatief) saldo</b>	<b>0,912</b>	<b>-0,188</b>	<b>-1,363</b>	<b>-2,538</b>	<b>-3,713</b>

<b>OV Infrastructuur (assets)</b>	<b>13,68</b>	<b>7,608</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>
<b>Beschikbaar:</b>					
Groot onderhoud SUNIJ-tram	13,680	7,608	4,808	4,808	4,808
<b>Bestemd:</b>					
Groot onderhoud SUNIJ-tram	4,808	7,608	4,808	4,808	4,808
<b>Totaal bestemd</b>	<b>4,808</b>	<b>7,608</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>	<b>4,808</b>
<b>(Cumulatief) saldo</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>	<b>8,872</b>

<b>Wegen en Verkeer</b>	<b>19,101</b>	<b>6,419</b>	<b>8,846</b>	<b>4,863</b>	<b>2,070</b>
<b>Beschikbaar:</b>					
Toegankelijke haltes	4,118				
Beloningsmaatregel Utrecht-West	0,925	1,300			
Actieprogramma OV	3,739	5,119	8,846	4,863	2,070
Actieprogramma Weg	8,212				
OV eenmalige brandstofcompensatie	0,754				
Compensatie NVB-tarief	0,486				
Mobiliteitsmanagement	0,867				
<b>Bestemd:</b>					
Toegankelijke haltes	2,746	1,373			
Beloningsmaatregel Utrecht-West	2,225				
Actieprogramma OV	2,004	7,503	14,958	6,989	1,392
- Doorstroming as Utrecht-Zuilen-Maarsse	1,864	7,456	9,320		
- Uitbreiding frequentie sneltram	0,140	0,047	0,047		
- Doorstroming Oosttangent			5,591	6,989	1,392
Actieprogramma Weg	8,212				
OV eenmalige brandstofcompensatie	0,754				
Compensatie NVB-tarief	0,486				
Mobiliteitsmanagement	0,867				
<b>Totaal bestemd</b>	<b>19,298</b>	<b>16,379</b>	<b>29,916</b>	<b>13,978</b>	<b>2,784</b>
<b>(Cumulatief) saldo</b>	<b>-0,197</b>	<b>-10,157</b>	<b>-31,227</b>	<b>-40,342</b>	<b>-41,056</b>

