Bestuur Regio Utrecht





Programmabegroting 2010

Vastgesteld door het algemeen bestuur in zijn vergadering d.d. 24 juni 2009

Inhoudsopgave

Inleiding

- De programmabegroting binnen de Planning & Control-cyclus 5
- Doel van de programmabegroting 6
- Opzet van de programmabegroting 2010 6

Programma's 5

Programma Bestuur 6

Programma Ruimtelijk Beleid en Wonen 8

- Subprogramma RSP 11
- Subprogramma Ruimtelijke Ordening 12
- Subprogramma Economische Zaken 13
- Subprogramma Groen en Recreatie 15
- Subprogramma Wonen 16

Programma Mobiliteit 18

- Subprogramma Infrastructuur 19
- Subprogramma Concessiebeheer en aanbesteding 21
- Subprogramma Vervoerontwikkeling 22
- Subprogramma Bereikbaarheid 24
- Subprogramma OV-infrastructuur 25
- Subprogramma Tram

Meerjarenplanning BDU **28**

Meerjarenplanning BDU 2010 28

- Toelichting op de Meerjarenplanning BDU 28
- Meerjarenplanning BDU 2010 30

Paragrafen **28**

Paragraaf Financiering 27

Paragaaf Bedrijfsvoering 29

- Financiën en Control 34
- P&O 34
- Communicatie 34
- Automatisering 35

Paragraaf Weerstandsvermogen 31

- Programmatische ambities 36
- Risico's Verkeer & Vervoer 37
- Risico's Regionale Ontwikkeling 37

Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen 32

Financiële begroting **35**

Overzicht van baten en lasten 36

Financiële positie Bestuur Regio Utrecht 37

Bijlagen **44**

Bijlage A: Regionale bijdragen 45

Bijlage B: Overzicht portefeuillehouders 46

Bijlage C: Reserves en voorzieningen 47

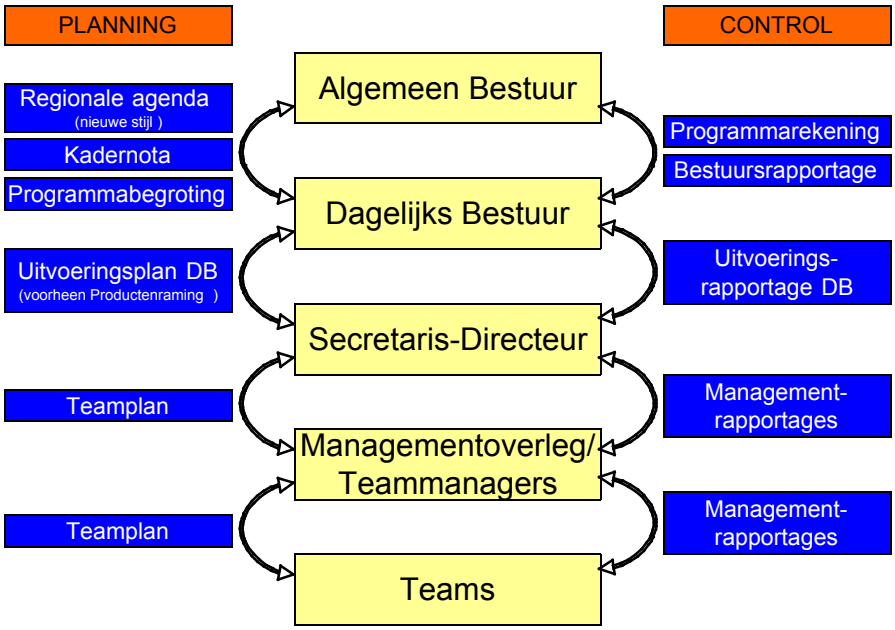
Bijlage D: Lijst van gebruikte afkortingen 48

Bijlage E: Meerjarenplanning BDU (Uitvoeringsplan RUVV) 49

Inleiding

De programmabegroting binnen de Planning & Control-cyclus

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



Een document dat nieuw is in de P&C-cyclus van BRU, is de Regionale Agenda Nieuwe Stijl. Dit document zal in 2010, bij het aantreden van het nieuwe bestuur, voor het eerst opgesteld worden. De Regionale Agenda Nieuwe Stijl is een kaderstellend document voor de komende vier jaar, oftewel voor de gehele bestuursperiode. De vorm staat nog ter discussie, maar het is als het ware een programma-akkoord van het algemeen bestuur, waarin het zijn plannen voor de komende vier jaar presenteert.

Zoals in de figuur te zien is, behoort de programmabegroting tot de 'Planning-documenten'. Dat wil zeggen dat de programmabegroting gaat over de plannen voor de toekomst. Ook is te zien dat de programmabegroting een rol speelt bij de dialoog op bestuurlijk niveau, tussen algemeen bestuur en dagelijks bestuur. In de programmabegroting presenteert het dagelijks bestuur zijn plannen voor het komende jaar aan het algemeen bestuur, en in de onderlinge dialoog worden deze plannen definitief vastgesteld.

Doel van de programmabegroting

In de programmabegroting 2010 worden de plannen van Bestuur Regio Utrecht voor het jaar 2010 gepresenteerd. Deze begroting wordt eind juni 2009 vastgesteld om de deelnemende gemeenten tijdig inzicht te geven in de plannen van BRU.

In 2009 wordt er binnen BRU een organisatiewijziging doorgevoerd. De sectorenstructuur zal verdwijnen en hiervoor in de plaats komen teams die ingedeeld zijn op basis van de fasen in het werkproces van de organisatie (een zogenaamde kanteling van de organisatie). Deze programmabegroting is opgesteld in de 'oude' organisatiestructuur, terwijl in 2010 de 'nieuwe' structuur in werking zal zijn. Inhoudelijk zal dit geen grote veranderingen van de plannen met zich meebrengen. Wel is van belang om vast te stellen dat de organisatie die de plannen zal realiseren (deels) een andere is dan de organisatie die de plannen heeft opgesteld.

De plannen in de programmabegroting 2010 zijn een uitwerking van de kaders die in de Kadernota 2010 zijn vastgesteld. In de Teamplannen en het Uitvoeringsplan DB 2010, die eind 2009 worden opgesteld, wordt een verdere uitwerking van deze plannen tot op teamniveau gegeven.

De plannen in de programmabegroting 2010 worden in de Programmarekening 2010 geëvalueerd. Hier zal worden gekeken in hoeverre de plannen zijn gerealiseerd.

Opzet van de programmabegroting 2010

De plannen van BRU worden in deze begroting per programma gepresenteerd. BRU kent drie programma's: Bestuur, Ruimtelijk Beleid & Wonen en Mobiliteit. Binnen de laatste twee programma's bestaat een onderverdeling in subprogramma's.

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

- Waar gaat het over?
- Wat willen we bereiken?
- Wat realiseren we in 2010?
- Wat mag het kosten?

Naast de plannen van BRU per programma kent de Programmabegroting enkele andere onderdelen.

De Meerjarenplanning BDU geeft een overzicht van de verdeling van de BDU-gelden over de verschillende projecten en activiteiten (waaronder de exploitatie van het OV) van BRU.
Waar tot op heden nog aparte bestuurlijke besluitvorming plaatsvond over het BDU Verdeelbesluit en Uitvoeringsprogramma (RUVV) is deze vanaf 2010 volledig geïntegreerd in de jaarlijkse begrotingscyclus. De hoofdlijnen van het BDU-beleid zijn verwoord in de Kadernota. Het voormalige Verdeelbesluit is vanaf nu als Meerjarenplanning BDU integraal opgenomen in de Programmabegroting en is als zodanig onderwerp van besluitvorming door het algemeen bestuur. Het op basis daarvan door het dagelijks bestuur uitgewerkte Regionale Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV) is integraal als bijlage bij de Programmabegroting gevoegd. Binnen het kader van de programmabegroting is het dagelijks bestuur bevoegd om tussentijds projecten of bijdragen daarvoor te wijzigen. Zonodig vindt er, gelijktijdig met de vaststelling van de programmabegroting, een actualisering plaats van de Meerjarenplanning BDU voor het lopende jaar.
Door de nieuwe opzet hebben gemeenten een langere voorbereidingstijd beschikbaar om projecten te kunnen indienen. Het uitvoeringsprogramma RUVV is nu medio het jaar voorafgaande aan het begrotingsjaar al bekend, waardoor er 1,5 jaar beschikbaar is om tot planindiening te komen. Bij de tot nu toe gevolgde werkwijze was dat een half jaar minder. Daardoor slaagden gemeenten er dikwijls niet in om op tijd in te dienen.

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

In de Kadernota 2010 is vastgesteld dat in deze programmabegroting een Gemeentenmatrix opgenomen zou worden. In deze Gemeentenmatrix zou een overzicht worden gegeven van alle plannen die voor de verschillende programma's zijn geformuleerd, met daarbij aangegeven voor welke van de bij BRU aangesloten gemeenten deze plannen het meest relevant zijn. De Gemeentenmatrix geeft zo voor de gemeenten een samenvattend overzicht van de plannen en de relevantie van de activiteiten van BRU voor de eigen gemeente. Door middel van dit document zal de transparantie van de werkzaamheden van BRU naar de aangesloten gemeenten vergroot kunnen worden. Deze Gemeentenmatrix wordt momenteel ontwikkeld en zal eind 2009 vastgesteld worden.



Programmabegroting

Programma Bestuur

Waar gaat het over?

In het programma Bestuur gaat het vooral over de bestuurlijke organisatie en de taken van Bestuur Regio Utrecht. Na onderzoek is in 2008 besloten geen wijziging aan te brengen in de bestuurlijke organisatie. In 2009 wordt er wel een actualisatie en een technische wijziging van de gemeenschappelijke regeling doorgevoerd. Bovendien is in 2009 de ambtelijke organisatie veranderd met als doel de regionale opgaven meer integraal te benaderen en om aan te sluiten bij de accentverschuiving van visievorming naar regie op uitvoering.

In 2010 vindt naar verwachting de wettelijke evaluatie plaats van de zogenaamde WGR+ (Wet Gemeenschappelijke Regeling plus). De door de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) ingestelde commissie Toekomst Stadsregionale Samenwerking, de Commissie Nijpels, loopt in 2009 alvast vooruit op die evaluatie. Het advies van de commissie zal dienen als inbreng voor de evaluatie en zal in een breed perspectief het functioneren en de kansen van de stadsregio's belichten.
Hoe de evaluatie door het rijk zal worden georganiseerd is nog niet bekend. Vooralsnog lijkt er weinig animo te bestaan voor nieuwe structuurdiscussies.

Door de gemeenteraadsverkiezingen in 2010 zal de personele samenstelling van het dagelijks- en algemeen bestuur wijzigen en treedt er een nieuwe bestuursperiode aan.

Wat willen we bereiken?

1 De werkzaamheden van Bestuur Regio Utrecht zijn vooral gericht op het regisseren c.q. er mede zorg voor dragen dat de uitvoering van plannen van de grond komt.
   Deze doelstelling sluit aan bij de accentverschuiving van visievorming naar regie op de uitvoering in de uitoefening van de taken van Bestuur Regio Utrecht. Deze accentverschuiving zal zich in 2010 doorzetten.
2 Meer transparantie voor de gemeenten: tastbare resultaten voor de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht.
3 Versterking van de regionale samenwerking.

Wat realiseren we in 2010?

1 Nieuwe samenstelling algemeen- en dagelijks bestuur.
2 Introductie Regionale Agenda Nieuwe Stijl.
   In 2009 zal – weliswaar met het 'oude' bestuur – een discussie plaatsvinden over een verbeterde planning- en controlcyclus. Het doel daarbij is de financiële jaarstukken transparanter te maken en daardoor ook meer sturing te kunnen geven aan de werkzaamheden van Bestuur Regio Utrecht. Het idee is om als kaderstellend document een 'Regionale Agenda Nieuwe Stijl' in te voeren. De vorm staat nog ter discussie, maar het is als het ware een programma-akkoord van het algemeen bestuur geldend voor de nieuwe bestuursperiode van vier jaar. Het is de bedoeling dit document in 2010 bij het aantreden van het nieuwe algemeen bestuur te introduceren. Zie voor meer informatie ook de Inleiding.
3 Bijdrage aan evaluatie WGR+.
   Zowel bestuurlijk als ambtelijk zal deze regio betrokken zijn bij het werk van de commissie Nijpels. Ook zal de commissie Nijpels in het rapport stakeholders in de regio aan het woord laten.
4 Themabijeenkomsten en informatieverstrekking.
   Ook in 2010 worden themabijeenkomsten georganiseerd om AB-leden en raadsleden te betrekken bij de besluiten die genomen moeten worden. De website en regelmatige informatie via BRU Actueel hebben tot doel de betrokkenheid van de deelnemers in de regio te vergroten.

Wat mag het kosten?

Programma Bestuur *(x € 1.000)*	**Rekening 2007 *)**	**Begroting 2008**	**Begroting 2009**
Inkomsten	3.290	3.226	916
Uitgaven	3.462	3.489	1.197
Saldo programma	172	263	281

*)Voorlopig

Resultaat 2009 *(x € 1.000)*	
Nadelig exploitatieresultaat vóór bestemming	28
Mutatie bestemmingsreserves (zie toelichting)	-28
Exploitatieresultaat ná bestemming	0

Programma Ruimtelijk Beleid en Wonen

Subprogramma Regionaal Structuurplan

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. Voor de periode na 2010 is echter op dit moment nog geen helderheid over de beschikbare rijksmiddelen (zie hiervoor ook de Paragraaf Weerstandsvermogen). Die duidelijkheid komt naar verwachting in de loop van 2009, waarna het Uitvoeringscontract kan worden geactualiseerd.

Wat willen we bereiken?

1 Een evenwichtige, samenhangende ontwikkeling op het gebied van wonen, werken, groen/recreatie en mobiliteit om zo een duurzame/kwalitatieve leefomgeving te waarborgen.
2 Uitvoering van het RSP om daarmee bovengenoemd maatschappelijk effect te realiseren.

Wat realiseren we in 2010?

1 Verwerken van de evaluatie van het Uitvoeringscontract RSP tot 2010.
In 2010 zal het Uitvoeringscontract RSP bijgesteld worden. Voordat dit kan gebeuren zullen gemeenten worden afgerekend op hun bijdrage aan het behalen van de doelstellingen van het Uitvoeringscontract RSP tot 2010. De evaluatie op basis waarvan deze afrekening plaatsvindt heeft in 2009 plaatsgevonden.

2 Uitvoering van het bijgestelde Uitvoeringscontract RSP: monitoring, subsidieverlening, aanjagen en ondersteunen van gemeenten bij het realiseren van de ambities.
Het Uitvoeringscontract RSP zal nog vóór 2010 geactualiseerd worden, mits tijdig helderheid is over het resultaat van de verstedelijkingsafspraken en de beschikbare rijksmiddelen.

3 In 2010 zal BRU gemeenten ondersteunen bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties, in het kader van het Actieprogramma Woningbouw 2010 – 2015.
Een belangrijk onderdeel in het Uitvoeringscontract RSP is het regionale woningbouwprogramma. Het Actieprogramma Woningbouw 2010-2015 krijgt in 2009 vorm.

Subprogramma Ruimtelijke Ordening

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.

Wat realiseren we in 2010?

1 Realiseren van de verstedelijkingsafspraken 2010-2020.
In 2009 worden met het rijk verstedelijkingsafspraken gemaakt voor de periode 2010-2020. Daarin wordt ondermeer de financiële bijdrage van het rijk in de regio Utrecht vastgelegd.

2 Opstellen van een nieuwe structuurvisie.
In samenhang met de verstedelijkingsafspraken zal Bestuur Regio Utrecht in 2010 een nieuwe structuurvisie opstellen, waarin de resultaten van het NV Utrechttraject (dat in 2009 wordt afgerond) worden geconcretiseerd op regionaal niveau.

3 ntegrale ontwikkeling van de A12-zone tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten.
Bestuur Regio Utrecht verkent de mogelijkheden van integrale ontwikkeling van de A12-zone tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten. In 2009 zal dit globale plan verder worden uitgewerkt, zodat de Rijksoverheid kan beslissen of dit een sleutelproject zal zijn. Dit plan krijgt vervolgens mogelijk een vervolg in 2010.

Subprogramma Economische Zaken

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?

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

Wat realiseren we in 2009?

1 In evenwicht brengen van vraag en aanbod van de verschillende bedrijfstypen en uitvoering van de herstructureringsopgave uit de Kwaliteitsatlas Werklocaties.
In 2010 wordt door het instellen van een regionaal Platform Werklocaties op basis van de Kwaliteitsatlas Werklocaties vraag en aanbod van de verschillende bedrijfstypen in evenwicht gebracht. Door middel van herstructurering van bedrijventerreinen wordt het beter mogelijk om in te spelen op de vraagzijde van het bedrijfsleven naar verschillende bedrijfstypen. Dit is afhankelijk van de ruimtelijke aanbodmogelijkheden. Het gaat hierbij ook om efficiënter ruimtegebruik.

2 Toepassing van de mobiliteitsscan in een vroegtijdig stadium in het planvormingsproces van gemeenten.
Met de mobiliteitsscan wordt bewerkstelligd dat de juiste bedrijvigheid op de goede plek wordt ontwikkeld waarbij sprake is van een optimale geleiding van mobiliteit. In 2010 zal het instrument door gemeenten en de regio in een vroegtijdig stadium in het planvormingsproces worden toegepast zowel t.a.v. de keuze van locaties als voor de inrichting van locaties en gebieden.

3 Onderzoek naar gerichte acties ten behoeve van de arbeidsmarkt.
Door een kwantitatief en kwalitatief hoogwaardig aanbod van werklocaties te creëren worden zowel hoog- als laagopgeleiden in de gelegenheid gesteld in de regio een baan te vinden. In 2010 worden gerichte acties ten behoeve van de arbeidsmarkt onderzocht.

4 Participatie in de Taskforce Innovatie (TFI).
Bestuur Regio Utrecht blijft participeren in de Taskforce Innovatie (TFI). Deze organisatie dient als instrument voor het versterken van de innovatiekracht van de regio en is bij uitstek het voertuig voor promotie van de sterke punten van de regionale economische structuur.

5 Aanmelden van regionale projecten voor subsidies.
In 2010 kunnen voor het laatst regionale projecten worden aangemeld bij de Programmacommissie Noordvleugel Randstad in het kader van de EZ-nota 'Pieken in de Delta'. Daarnaast zal BRU zich meer richten op het aanjagen van projecten en/of programma's in dit verband, die ook door andere subsidievormen, zoals EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling), gecofinancierd kunnen worden.

6 Afronding en evaluatie van ondersteuning aan de MKB Huisvestingsdesk.
De ondersteuning aan de MKB Huisvestingsdesk, die in 2008 van start is gegaan, loopt in de zomer van 2010 af. Het functioneren van de MKB Huisvestingsdesk wordt gemonitord en gerapporteerd aan Bestuur Regio Utrecht. Afhankelijk van de resultaten zal bekeken worden of verdere ondersteuning door Bestuur Regio Utrecht wenselijk is en of BRU ook op een ander wijze het vestigingsklimaat voor het MKB kan verhogen.

Subprogramma Groen en Recreatie

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?

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

Wat realiseren we in 2009?

1 Afronding van de twintig projecten uit het RSP-groenprogramma.
Na een derde herijking telt het RSP-groenprogramma thans twintig projecten. Deze moeten uiterlijk in 2010 zijn afgerond om voor regionale subsidie in aanmerking te komen. BRU zal de gemeenten stimuleren en waar nodig ondersteunen om de projecten tijdig af te ronden.

2 Starten van projecten uit het RSP-groenprogramma voor de periode 2010-2015.
Voor de periode 2010-2015 is in totaal voor € 9,6 miljoen aan projecten in het RSP Uitvoeringsprogramma Groen opgenomen. Voor deze projecten is (begin 2009) nog geen financiële dekking, omdat de Verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2015 met het rijk nog gemaakt moeten worden. Dit zal in de loop van 2009 gebeuren. Gemeenten en regionale partijen hechten er niettemin zeer aan dat de investeringen in de woonomgeving voortvarend worden doorgezet. De mogelijkheid bestaat om hiervoor opnieuw regionale middelen vrij te maken, mits voor die periode substantiële rijksmiddelen beschikbaar komen.

3 Bespreken van tussenresultaten RodS-programma om extra rijksmiddelen te verkrijgen.
Provincie, Gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de realisatie van de landinrichtingsprojecten (Recreatie om de Stad). De regio draagt bij in de vorm van regionale co-financiering. Het RodS-programma kent momenteel een groot tekort aan middelen voor implementatie en dat wreekt zich in de voortgang. In verband hiermee zullen in 2010 bij de Midtermreview van de ILG-overeenkomst de RodS-tussenresultaten uitgebreid worden besproken met het rijk. Dit kan input opleveren voor een claim van LNV bij het ministerie van Financiën voor aanvullende middelen. Overigens resteert ook als LNV zijn totale verplichtingen nakomt nog een tekort van 11,4 miljoen, waarvoor de provincie, Gemeente Utrecht en BRU nog een oplossing moeten zoeken (zie ook de Paragraaf Weerstandsvermogen).

Subprogramma Wonen

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 Regionale Woonvisie 2030 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?

1 Vergroting van de leefbaarheid in de regio door voldoende spreiding van de sociale woningen over de regio.

2 Vergroting van de slaagkans op woonruimte voor specifieke, kwetsbare doelgroepen als ouderen, huishoudens met beperkingen, statushouders en jongeren.

Wat realiseren we in 2009?

1 Uitvoering van het actieprogramma wonen, voortvloeiend uit de Regionale Woonvisie 2030 en het RSP.
In 2009 wordt de regionale woonvisie vastgesteld. Hieruit vloeit een actieprogramma met o.a. stimuleringsregelingen voor de huisvesting van doelgroepen voort. Dit zal vanaf 2010 uitgevoerd gaan worden.

2 Uitvoering van de geactualiseerde prestatieafspraken 2005-2015 met de corporaties.
In de tweede helft van 2009 worden de prestatieafspraken 2005-2015 geactualiseerd. Centraal thema is een betere spreiding van de sociale woningvoorraad. Dit houdt in dat er per gemeente minimaal 25% sociale huur moet zijn. Eventueel worden deze afspraken in 2010 met acties vanuit de regio aangevuld, zie ook het actieprogramma.

3 Uitvoering van de afspraken over Wonen met Welzijn en Zorg.
Samen met de provincie heeft BRU in 2008 afspraken gemaakt over de verbinding tussen de beleidsterreinen wonen, zorg en welzijn. BRU en provincie zetten zich via de stimuleringsregeling wonen met welzijn en zorg in op de stimulering van innovatieve projecten.

4 Opstellen van een nieuwe regionale huisvestingsverordening.
Na inwerkingtreding van de huisvestingswet op 1 januari 2010 heeft BRU een half jaar om een nieuwe regionale huisvestingsverordening op te stellen. De regio heeft daarmee de mogelijkheid om nieuwe regels op te stellen voor de verdeling van sociale huurwoningen met bijzondere aandacht voor de leefbaarheid in gemeenten en de slaagkansen van doelgroepen.

5 Benutten van de mogelijkheden van het nieuwe automatiseringssysteem voor de woonruimteverdeling.
Medio 2009 gaat in de regio Utrecht een nieuwe organisatie van start, daarnaast wordt de automatisering van het omvangrijke systeem vernieuwd. In eerste instantie worden de functionaliteiten van het oude systeem één op één overgezet in het nieuwe systeem. In de tweede helft van 2009 met een doorloop naar 2010 wordt verwacht dat de nieuwe mogelijkheden van het systeem kunnen worden benut. Een en ander houdt verband met de discussie over lokaal maatwerk in de nieuwe huisvestingswet.

6 Toezicht houden op en rapporteren over de huisvesting van statushouders.
BRU is bij wet toezichthouder op de gemeentelijke taakstelling voor de huisvesting van statushouders (toegelaten vluchtelingen). Een deel van het aanbod sociale huurwoningen (naar verwachting 3% in 2010) wordt met voorrang toegewezen aan deze doelgroep. BRU rapporteert aan de minister over de voortgang van deze toewijzing en treedt op als een gemeente de verplichtingen van de taakstelling niet nakomt.

Waar gaat het over?

Ruimtelijk Beleid en Wonen	Rekening		
2008 *)	Begroting 2009	Begroting 2010	
(x € 1.000)			
Inkomsten	15.557	14.435	14.435
Uitgaven	14.094	12.898	12.898
Saldo programma	1.463	1.537	1.537

Subprogramma Mobiliteit

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.

In deze begroting worden de plannen voor het Programma Mobiliteit weergegeven in zes subprogramma's:

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

Subprogramma Infrastructuur

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.

2 Het RUVV wordt overwegend vanuit een samenhangend en integraal regionaal beleid belegd 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.

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

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

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.)

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.

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 financiëel - zichtbaar gemaakt worden.

8 Activiteiten rond Mobiliteits- en Verkeersmanagement zullen in 2010 beter in de organisatie verankerd worden, zowel inhoudelijk als financiëel-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.

Wat realiseren we in 2010?

1 Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).
In 2010 zal er duidelijkheid zijn welke projecten uitstel tot 2011 of later krijgen. Aan sommige projecten zal hard getrokken moeten worden (rol van BRU in het kader van regie op uitvoering), andere wellicht niet.

2. Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU).
In 2010 zullen projecten uit Pakketstudie en de Actieprogramma's OV en beter benutten Weg een groot deel van de claim op de BDU (los van exploitatie OV) uitmaken. Verder zal de rol van BRU verder verschuiven richting regie op uitvoering en zal er meer worden afgestemd met andere subsidiestromen in het kader van het RSP, bijvoorbeeld BLS. Het verbeteren van de haltekwaliteit is in volle uitvoering en is een goed voorbeeld van regie op uitvoering in de praktijk.

3. Verkeersveiligheid.
   Verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers door veiliger maken van de ongevallenconcentraties, van gebiedsontsluitingswegen en van routes voor het vrachtverkeer, en door gedragsbeïnvloeding van met name jongeren t/m 24 jaar. Toedeling van gelden aan lokale projecten, onder andere rond scholen, vindt plaats op grond van bestuurlijk vastgestelde criteria.

4 Goederenvervoer.
   De maatregelen uit de Pakketstudie waarover in 2009 een positief besluit is genomen, zijn in voorbereiding. Verdieping van Quick Win-project Uitdieping haven Lage Weide, ook voortvloeiend uit 'varen voor een vitale economie', is in uitvoering. Er is samenwerking tussen deze haven en 't Klooster (Nieuwegein).

5 Gebiedsgewijze aanpak/projecten.
   De maatregelen uit de Pakketstudie waarover in 2009 een positief besluit is genomen, zijn in voorbereiding. Verder zullen de No Regret projecten uit de Pakketstudie hetzij in uitvoering, hetzij in verregaande staat van voorbereiding zijn. Verder vallen hieronder de volgende projecten:
   - A12 SALTO.
   - Doorstromingsmaatregelen OV tussen Nieuwegein/Papendorp/Utrecht.
   - Station Driebergen-Zeist.

   De projecten uit het basispakket van de Pakketstudie zullen in voorbereiding zijn, en wellicht in sommige gevallen al in uitvoering.

6 Mobiliteits- en Verkeersmanagement.
   Voor wat betreft Mobiliteitsmanagement worden er in 2009 tien gebiedsgewijze convenanten voor de diverse werkkernen uit de Pakketstudie gesloten en in maatregelen uitgewerkt. Er wordt een platform met alle betrokken partijen gevormd waar monitoring plaatsvindt van uit de convenanten voortvloeiende verplichtingen en de bereikte effecten. In 2009 zal een evaluatie plaatsvinden van V&M (Vervoeranalyse & Mobiliteitsadvies).
   De uitkomsten van deze evaluatie zullen verwerkt worden in de maatregelen op het gebied van regionaal mobiliteitsmanagement uit de Pakketstudie. In 2010 zal een begin worden gemaakt met de uitvoering van deze maatregelen.
   Voor wat betreft Verkeersmanagement: de regionale verkeerscentrale is gereed (1e fase, gekoppeld aan werkzaamheden Utrecht-west). In 2012 zal sprake zijn van verkeersmanagement voor de hele regio vanuit de regionale verkeerscentrale.

7 Verkeersmodel.
   In samenwerking met overige partijen in de regio wordt in 2009 een keus gemaakt voor de meest geschikte toekomstige modeloplossing voor de hele regio. In 2010 zal ook de rol van BRU daarbij ingevuld worden.

8 Regionaal beleid Verkeer & Vervoer.
   De voorstellen uit Basis- en Pluspakket van de Pakketstudie zijn vertaald in projecten en in voorbereiding. BRU vervult waar nodig de rol van regie op uitvoering.

9 Monitoring RVVP.
   Er wordt gemonitord, passend in een logische reeks: prioriteiten/criteria/programma/projecten/ monitoren op beleidseffectiviteit en op kosten respectievelijk gepleegde inzet.

Subprogramma Concessiebeheer en aanbesteding

Wat willen we bereiken?

Met het subprogramma concessiebeheer en aanbesteding wil BRU bereiken dat de uitvoering van het OV 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 driemaandelijks en beperkter 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.

Wat realiseren we in 2010?

1 Beheren van de lopende concessies (stadsvervoer, regiovervoer, spitslijnen en regiotaxi), met alle taken en verantwoordelijkheden die hieruit voortvloeien. Dit betreft ook de uitvoering van het in 2009 vastgestelde vervoerplan 2010.

2 Afronding van de in 2009 in gang gezette verbetering van de verantwoording subsidiegelden voor alle concessies. Monitoring in de vorm van reizigersonderzoek wordt gecontinueerd en waar nodig uitgebreid om nog meer zicht te krijgen op de uitvoering en een bevestiging van een verantwoorde uitgave m.b.t. de verstrekte (maandelijkse) subsidies.

3 De voorbereidingen van de Europese aanbesteding voor het vervoer in 2011 zijn in volle gang. De verlening van de concessie is voorzien eind 2010.

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

5 Uitwerking van het in 2009 vastgestelde marketingplan 2010 en opstellen van het marketingplan 2011.

Programma Verkeer & Vervoer

Subprogramma Vervoerontwikkeling

Wat willen we bereiken?

Met het subprogramma vervoerontwikkeling wil BRU bereiken dat het OV-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%.

Wat realiseren we in 2010?

Subprogramma Bereikbaarheid

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 èn 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 vraaguitval bij bestaande OV-reizigers (en dus het in gevaar brengen van onze groeidoelstelling) en het niet-gebruiken van het OV-alternatief door automobilisten.

Wat realiseren we in 2010?

1 Deelname aan de overleggen om de juiste bereikbaarheidsmaatregelen te kunnen nemen, zoals opgezet binnen de organisatiestructuur Utrecht Bereikbaar, het overleg met de vervoerders (ook de vervoerders die niet vallen onder BRU-concessies, maar wel actief zijn binnen de regio) en met ProRail en de Gemeente Utrecht (Projectorganisatie Stationsgebied; POS) over de ontwikkeling van de OV-terminal en het Stationsgebied. Het actualiseren van de OV-faseringskaarten vormt hierbij een belangrijk onderdeel als tijdige input voor de vervoerplannen en aanvullende infrastucturele maatregelen.

2 In 2010 is een voor het beoogde OV-gebruik goed ingericht tijdelijk busstation aan de westzijde van de OV-terminal in gebruik genomen, waar de toeleidende routes in het Stationsgebied en het lijnennet op zijn aangepast.

3 In 2010 moeten vervolgafspraken zijn gemaakt over de organisatie en financiering van de Stichting Utrecht Bereikbaar, waarin de overheden (Gemeente Utrecht, Rijkswaterstaat (RWS), BRU, Provincie Utrecht) en het bedrijfsleven samenwerken.

Subprogramma OV-infrastructuur

Waar gaat het over?

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 tramhalten 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 her in 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.

Wat realiseren we in 2010?

1 Afronding van de implementatie van het DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem) op de bus- en tramhalten. Ook in de voertuigen en in de OV-knooppunten is dit systeem operationeel.

2 De helft van de haltes in BRU-gebied (de meest gebruikte haltes) zijn aangepast aan de toegankelijkheidsnormen.
BRU heeft voor wat betreft toegankelijkheid en de kwaliteit van haltes een hoog ambitieniveau. Samen met de negen gemeenten proberen we vanaf nu tot 2015 meer dan de helft van de haltes (ongeveer 750) op te waarderen. Door het aanpassen van deze haltes moet het in 80% van de gevallen mogelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking om een toegankelijke reis te kunnen maken. Na 2015 worden geleidelijk alle andere haltes aangepakt. Dit zal met name middels reconstructie en herstratingswerkzaamheden plaatsvinden. De belangrijkste haltes worden dus als eerste aangepakt. De toegankelijkheidsnormen waaraan de haltes moeten voldoen zijn vastgelegd in de BRU-brochure 'Op weg naar de volgende halte' uit 2008.

3 In samenhang met de uitrol van de OV-chipkaart is het in 2007 opgestelde, en in 2009 geactualiseerde, distributieplan gerealiseerd in de vorm van plaatsing van verkoopautomaten op een reeks bus- en tramhalten, en in een aantal winkels waar ook balieservice gegeven kan worden.

4 Het Programma OV-doorstroming is gereed voor verdere uitvoering door de wegbeheerders; hierin zijn ook de OV-maatregelen opgenomen die voortkomen uit de Pakketstudie. BRU zal sturen op een tijdige oplevering en het behalen van de beoogde resultaten.

5 Voor de OV-terminal worden de hieruit voor BRU voortvloeiende beheersafspraken voor de afwikkeling van het regionaal OV verder uitgewerkt (verkeersmanagement, verkoop, reizigersinformatie).

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

Subprogramma Tram

Wat willen we bereiken?

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.

2 Vertramming van HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) om de Zuid.

Wat realiseren we in 2010?

1 Binnen BRU functioneert in 2010 een organisatie-onderdeel dat is toegerust op het vervullen van de rol van opdrachtgever richting onderhoudsbedrijven in de markt. Er zal groot onderhoud/vervanging plaatsvinden van de bestaande traminfrastructuur. Tevens zal bepaald worden wanneer de bestaande trams zullen worden vervangen, of hiertoe levensduur verlengend onderhoud nodig is, en zal het programma van eisen voor het nieuwe materieel opgesteld worden.

2 Indien het huidige remiseterrein niet kan worden overgenomen, zal BRU uiterlijk in 2010 een remiseterrein moeten aankopen en een plan opstellen voor de ontwikkeling hiervan.

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

Mobiliteit 2008 *) (x € 1.000)	Rekening Begroting 2009	Begroting 2010	
Inkomsten	107.786	107.942	107.942
Uitgaven	107.822	107.979	107.979
Saldo programma	-36	-37	-37



Meerjarenplanning BDU

Meerjarenplanning BDU 2010

Toelichting op de Meerjarenplanning BDU

Evaluatie BDU 2005-2008

Proces

Op 1 december 2008 heeft het dagelijks bestuur de Evaluatie BDU vastgesteld. Deze treft u separaat als bijlage bij deze begroting aan. De evaluatie bestaat uit twee hoofdmoten. De eerste hoofdmoot is een rapportage over de besteding van BDU-gelden in de jaren sinds de invoering van de decentralisatie en het bieden van zicht op de pijplijnproductie, met een doorkijk naar 2020. Het tweede deel gaat in op een aantal procesmatige aspecten rond het beheer van de BDU en de regie daarvan.

Wat betreft dat laatste onderdeel: de in de evaluatie opgenomen conclusies en aanbevelingen zijn verwerkt in een nieuwe aanpak in relatie tot de jaarlijkse begrotingscyclus. De belangrijkste daarvan is de volledige integratie van de tot nu toe afzonderlijke BDU-cyclus met de jaarlijkse begrotingscyclus. Dit voorkomt dubbele besluitvorming en bevordert de transparantie van de besluitvorming over de besteding van de BDU-middelen. Daarnaast is, meer gericht op de interne bedrijfsvoering, besloten tot een sterke centrale regie op de BDU en de aanverwante geldstromen voor verkeer en vervoer.

Bestedingsresultaat

Wat betreft de besteding van de BDU-middelen en de doorkijk naar de toekomst zijn enkele belangrijke conclusies te trekken.
In de periode 2005-2008, de eerste vier jaren van de decentralisatie, is circa 90% van de beschikbare BDU-gelden toegekend (beschikt) ten behoeve van de realisatie van infrastructuurprojecten en de exploitatie van het OV. Dit is een goed resultaat. Dat het beeld rond de BDU is dat er heel veel geld overblijft, komt doordat de betalingen voor de aangegane verplichtingen in veel gevallen pas veel later gedaan worden. Grotere infrastructuurprojecten zoals de HOV-projecten naar Leidsche Rijn en De Uithof hebben immers een jarenlange looptijd. BRU beschikt daarom op de kortere termijn op kasbasis over een aanzienlijk BDU-saldo. Binnen het door BRU gevoerde treasurybeleid wordt dit saldo optimaal beheerd tot het moment dat de uitgaven voor projecten daadwerkelijk gedaan moeten worden.

Doorkijk

Doorkijkend naar 2020 kan worden geconcludeerd dat er nog maar in zeer beperkte mate sprake is van vrije bestemmingsruimte voor nieuwe projecten en activiteiten. Het leeuwendeel zal nodig zijn voor het op peil houden van het OV, nog afgezien van een eventuele extra middelenbehoefte om de OV-ambitie van jaarlijks 5% groei te kunnen realiseren. Daarnaast leggen de Pakketstudies van VERDER met zo'n € 180 mln een aanzienlijk beslag op de bestemmingsruimte tot 2020. Ervan uitgaande dat het rijk de budgetten in de toekomst op een realistische wijze zal indexeren voor prijsverhoging, zal er tot 2020 niet meer dan circa € 75 mln beschikbaar zijn voor nieuwe projecten en activiteiten.
Er zal de komende jaren daarom scherp geprioriteerd moeten worden. Welke bestedingen dragen het meeste bij aan de realisering van het in het RVVP geformuleerde verkeer- en vervoersbeleid?

Beschikbaar budget

Het beschikbare budget per begin 2010 bedraagt naar verwachting circa € 195 mln. Daarvan bestaat circa € 63 mln uit het nog niet verplichte budgetsaldo per eind 2009, circa € 136 mln uit nieuw budget voor 2010 en € 6 mln rente-inkomsten e.d. Het BDU-budget bevat een aanzienlijk bedrag voor specifieke bestedingen, zoals de actieprogramma's OV en Beter Benutten Weg. Verder is ervan uitgegaan dat het basisbudget BDU voor de jaren tot 2020 ongewijzigd blijft (prijspeil 2009).

Budgetbestemmingen

Op grond van de Kadernota 2010 is er voor dat jaar geen koerswijziging voor de verdeling van de BDU-middelen over de verschillende categorieën: OV, bereikbaarheid, verkeersveiligheid e.d. In de Kadernota en programmabegroting 2011 zullen de resultaten worden betrokken van nader onderzoek naar de kostenaspecten van het OV-ambitieprogramma en van de studie naar de mogelijkheden van vertramming van de HOV Utrecht Centraal naar De Uithof. Het lijkt onvermijdelijk dat er dan scherp geprioriteerd moet worden tussen de verschillende bestedingsdoelen. Daarbij zal ook de vraag betrokken moeten worden in hoeverre de jaarlijkse reservering voor lokaal maatwerk wordt gecontinueerd, die tot op heden € 2,5 mln bedraagt.
Ook zal er in de loop van 2009 meer duidelijkheid zijn over welke projecten definitief worden opgenomen in het maatregelenpakket van de Pakketstudies van VERDER. Naarmate er meer voor BRU waardevolle projecten ten laste komen van het daarvoor door BRU daarvoor reeds gereserveerde budget van € 180 mln, is er immers meer ruimte om andere projecten te realiseren met de nog niet verplichte BDU-middelen.
Op grond van de doorkijk in de Meerjarenplanning BDU is er in de periode tot 2020 nog circa € 75 mln beschikbaar voor nieuwe projecten.

Uitvoeringsprogramma RUVV 2010

Voor het RUVV 2010, dat als bijlage in de programmabegroting is opgenomen, is gebruik gemaakt van de eind 2008 onder de gemeenten gehouden aanmeldingsronde voor RUVV 2009. Deze heeft tevens in aanmeldingen voor 2010 en volgende jaren geleid. Omdat de actualiteitswaarde daarvan nog hoog is, zijn de resultaten daarvan verwerkt in het nieuwe uitvoeringsprogramma. Omdat de jaarlijkse BDU-cyclus door de integratie met de begrotingscyclus met een half jaar is vervroegd, zullen de gemeenten reeds in het najaar van 2009 al weer worden gevraagd om hun projectaanmeldingen voor RUVV 2011 te doen.

TABEL Meerjarenplanning BDU 2010

Paragrafen

Paragraaf Financiering

Toelichting op de Meerjarenplanning BDU

Jaarlijks neemt Bestuur Regio Utrecht een treasuryparagraaf (financieringsparagraaf) op in zowel de programmabegroting, de bestuursrapportages als in het jaarverslag. In de begroting worden de specifieke beleidsvoornemens opgenomen zoals vermeld in onderstaand treasuryplan. In de rapportages (bestuursrapportages en jaarrekening) vindt verantwoording van uitvoering van het beleid plaats.

Treasuryjaarplan 2010

De doelstellingen van de treasuryfunctie zoals vastgesteld in het statuut zijn o.a. het optimaliseren van het rendement op – tijdelijke - overschotten binnen acceptabele risico's. Naast de uitoefening van het treasurymanagement en de uitvoering van het beleggingsbeleid conform het statuut en overige reguliere treasurytaken, zijn voor het jaar 2010 o.a. de volgende ontwikkelingen gepland:

Financiering infrastructuur Sneltram en tramstellen

De afspraken met het rijk over de jaarlijkse verhoging van de BDU met € 4,7 mln zijn afgerond. Naar verwachting zullen grootschalige investeringen i.v.m. vervanging/vernieuwing van de infrastructuur zeer waarschijnlijk plaatsvinden in de jaren 2010/2011. In 2010 (of eerder) zal een financieringsplan opgesteld dienen te worden.
In december 2008 heeft overdracht van onder andere tramstellen (met toebehoren) plaatsgevonden van Connexxion naar BRU. Hiermee was een investering gemoeid van ruim € 9,3 mln.
Op dit moment is dit bedrag voorgefinancierd. Een financieringsplan wordt voorbereid in 2009.

Financiering pand Maliebaan 34

Nader onderzocht zal worden of de aankoop van het pand Maliebaan 34 voor BRU minimaal budgetneutraal kan worden verricht.
Er ligt een principeverzoek tot aankoop bij de Rijksgebouwendienst (RGD). Op het moment dat de vraagprijs bekend is kan worden gestart met het verdere onderzoek. Daarbij moet rekening worden gehouden met de staat van het gebouw en de daaraan verbonden toekomstige onderhouds/vervangingskosten. Gezien de voortgang in de procedure bij de RGD (en Domeinen) is niet uitgesloten dat e.e.a. ook nog gevolgen heeft voor 2010.

Rentebeleid subsidies

Er zal een rentebeleid worden voorgesteld over hoe BRU om moet gaan met rente inzake van het rijk ontvangen middelen. Het is niet uitgesloten dat er meer rente aan deze rijksmiddelen toegekend dan de minimale vereisten die het rijk daaraan stelt.
Voor een totaal inzicht voor dit rentebeleid zal een inventarisatie worden gedaan van het aantal rijksmiddelen dat BRU ontvangt met de daaraan verbonden regelgeving. Daarna zal een voorstel tot vaststelling van BRU rentebeleid worden aangeboden aan het algemeen bestuur.

Duurzaam beleggen

De treasuryadviesgroep heeft eind 2008 de beleidsnota duurzaam beleggen opgesteld.
Tegelijkertijd is besloten het beleid vooralsnog, vanwege de kredietcrisis, buiten werking te stellen. Aan het treasuryoverleg wordt overgelaten het moment te bepalen waarop de situatie rijp genoeg is om het duurzaam beleggen in gang te zetten. Afhankelijk van de economische vooruitzichten zal voor 2010 (naar verwachting niet in 2009) uitvoering gegeven worden aan het duurzaam beleggingsbeleid.

Treasurystatuut

In 2009 zal een inventarisatie worden gemaakt van noodzakelijke aanpassingen waarbij tevens de eventuele externe ontwikkelingen over de Wet Fido worden meegenomen. Afhankelijk van de inventarisatie en de ontwikkelingen zal in 2010 een update in gang worden gezet.

Wat mag het kosten?

Paragraaf Financiën	Rekening 2008 *)	Begroting 2009	Begroting 2010
(x € 1.000)			
Inkomsten	601	450	450
Uitgaven	197	245	245
Saldo paragraaf	404	205	205

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.

Paragaaf Bedrijfsvoering

Deze paragraaf gaat in op de voorgenomen 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.
De aandacht zal in 2010 met name gericht zijn op de uitwerking/implementatie van de kwaliteitsslag van de P&C-cyclus.

P&O

Na de kanteling en afronden van het traject cultuur en werkwijze is het belangrijk om de consequenties hiervan af te stemmen op het P&O-instrumentarium.
Het voorstel is om in een P&O-notitie aan te geven wat de speerpunten op korte en middellange termijn voor P&O zijn.
Enkele zaken die op voorhand al genoemd kunnen worden zijn:

- Traject werkwijze en cultuur
- Ontwikkelen en benoemen competenties
- Verbeteren van gesprekcyclus (functioneren, beoordelen en POP)
- Ontwikkelen management
- Ontwikkelen van P&O-kengetallen (formatiebeheer)
- Herijken functieboek

Daarnaast zullen naar verwachting eind 2009 / begin 2010 verkiezingen voor de nieuwe OR plaatsvinden.

Communicatie

In het begrotingsjaar 2010 is de inzet van Bestuur Regio Utrecht onder meer gericht op het realiseren van de Regionale Agenda 2007-2010. Onderdeel daarvan is het actief, stelselmatig en breed uitdragen van onderwerpen uit de Regionale Agenda en de resultaten daarvan. Daarvoor wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande communicatiemiddelen, zoals de website, het relatiemagazine 'BRU-berichten' en digitale nieuwsbrief 'BRU Actueel'. Dit draagt ook bij aan de herkenbaarheid en vindbaarheid van de informatie. Resultaten met veel nieuwswaarde krijgen extra gewicht door een actieve mediabenadering.

Naast het uitdragen van de agenda en resultaten wordt communicatie ook ingezet als instrument om onderwerpen uit de Regionale Agenda te realiseren. In 2010 zal opnieuw een zwaar accent worden gelegd op de (marketing)communicatie gericht op reizigers in het OV. Bestuur Regio Utrecht wil hierin nadrukkelijker dan voorheen de regie nemen. Samenhangende communicatie en een uniforme uitstraling moet er mede voor gaan zorgen dat de reiziger het gevoel heeft met één netwerk te reizen.

Projectmatige inzet van communicatie vindt onverminderd plaats om de vele grote projecten en ontwikkelingen in de regio te ondersteunen. Daarbij wordt de samenwerking voortgezet met de communicatieafdelingen van onze partners, met name de negen deelnemende gemeenten en de vervoerders.

Paragraaf Financiering

Automatisering

In het jaar 2010 zal het project op het gebied van de implementatie van het Document Management Systeem verder uitgevoerd worden. Hoogstwaarschijnlijk zullen dan de meeste werkstromen gedigitaliseerd zijn en kan er begonnen worden met het opzetten van een digitaal bestuursinformatiesysteem. Hierdoor kan ook de koppeling gelegd worden naar de website van BRU en kan via deze website ook informatie aan burgers en instellingen geboden worden.

Wat mag het kosten?

Paragraaf Bedrijfsvoering 2008 *)	Begroting 2009	Rekening Begroting 2010
(x € 1.000)		
Inkomsten	2.642	2.354
2.354		
Uitgaven2.594	2.354	2.354
Saldo paragraaf	48	0 0

Exploitatieresultaat vóór bestemming	
Mutatie bestemmingsreserves (zie toelichting)	
Exploitatieresultaat ná bestemming	

Paragaaf Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen is het vermogen van BRU om niet structurele financiële risico's te kunnen opvangen, zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's, waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

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.

Het weerstandsvermogen van BRU vormt de algemene reserve waarvan de omvang per 1 januari 2009 € 45.000,- bedroeg. Onder het weerstandsvermogen zouden gedeeltelijk de BWS-reserves (Besluit Woninggebonden Subsidies) kunnen worden toegerekend. Hierover zal het algemeen bestuur in de nota reserves en voorzieningen in het jaar 2009 nog een nader besluit nemen. In deze nota zal tevens worden ingegaan op de gewenste omvang van het weerstandsvermogen van BRU.

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

Deze ambities zijn voor de organisatie over het algemeen goed te beheersen. In het verleden had BRU geen substantiële uitvoerende taken, de taken waren met name gericht op beleidsvoorbereiding en strategie. In verband met de overdracht van de tram activa SUNIJ lijn (Sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein) en de overdracht van het spoor naar BRU is er een zware beheerstaak bij BRU bijgekomen.

Vanuit de rol van subsidieverstrekker loopt BRU voor wat betreft de infrastructuurprojecten een theoretisch risico. Theoretisch omdat er nooit (meerjarige)verplichtingen mogen worden aangegaan zonder dat er duidelijkheid is over de financiering daarvan. Eventuele overschrijdingen zullen primair binnen het programma moeten worden opgelost. Daarnaast wordt in de wijze waarop BRU bijdraagt aan projecten de risico's van kostenoverschrijdingen afgewenteld bij de subsidieontvanger. Voor de subsidieverstrekking van het OV is dit risico wel aanwezig. De aangegane verplichtingen kunnen bij de definitieve vaststelling in tegenstelling tot infrastructuur projecten hoger worden vastgesteld.

Brede Doeluitkering

Jaarlijks ontvangt BRU een beschikking Brede Doeluitkering (BDU) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De daadwerkelijke ontvangst van deze beschikking loopt niet parallel aan het begrotingstraject van BRU. De begroting dient al begin juli door het algemeen bestuur te worden vastgesteld. Daar deze subsidieregeling 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 OV subsidies. Bij deze categorie is het mogelijk dat de definitieve vaststelling hoger kunnen zijn. BRU kan alleen aanvullende subsidie verstrekken indien er binnen het verdeelbesluit budgettaire en bestuurlijk inhoudelijke ruimte voor aanwezig is.

BereikbaarheidsOffensief Regio Utrecht (BOR) (incl. Quick Win middelen)

Het risico ten behoeve van het BOR-fonds is voornamelijk een indirect termijn risico. Het rijk heeft voor deze regeling een termijn opgenomen waarbinnen de projecten moeten zijn gerealiseerd. Wordt deze termijn niet gehaald, dan bestaat de kans dat het rijk zijn aandeel in het fonds terugvordert. Indirect, omdat dit met name een risico is voor de in het fonds deelnemende partijen (gemeenten). In de voortgangsrapportages aan het rijk wordt er vooralsnog vanuit gegaan dat de werkzaamheden van de projecten binnen de gestelde termijn zijn aangevangen.

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 de BDU 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 BRU overgemaakt waardoor nog een bedrag van € 3 mln. resteert.
De provincie Utrecht heeft in 2008 een bedrag van € 3 mln. aan BRU overgemaakt ter verlaging van het BDU-aandeel van de BRU-bijdrage. Eén en ander hangt samen met de oude ontvlechtingsafspraken. 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.

Pakketstudie

Voor de Pakketstudie Ring Utrecht is voor de periode van drie jaar een projectbudget ten laste van de BDU beschikbaar gesteld. Verwacht wordt dat er na afloop van het project nog aanvullende activiteiten voortvloeiende uit deze Pakketstudie door BRU moeten worden verricht. Indien dit niet het geval is, bestaat de mogelijkheid dat er personele overcapaciteit ontstaat.

Besluit Locatiegebonden Subsidies

BRU heeft een beschikking van € 63 mln. van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ontvangen 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.
De bovengenoemde BLS beschikking is afgegeven voor een periode van 5 jaar. Indien er na deze 5 jaar geen nieuwe BLS regeling door het rijk wordt afgegeven bestaat de mogelijkheid dat er voor de (structurele) apparaatskosten geen dekking meer aanwezig is.

RSP Uitvoeringsprogramma Groen

Voor de periode 2010-2015 is in totaal voor € 9,6 miljoen aan projecten in het RSP Uitvoeringsprogramma Groen opgenomen. Voor deze projecten is (begin 2009) nog geen financiële dekking, omdat de verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2015 met het rijk nog gemaakt moeten worden. Dit zal in de loop van 2009 gebeuren.

Rijksmiddelen voor programma Recreatie om de Stad (RodS)

Provincie, Gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de realisatie van de landinrichtingsprojecten (Recreatie om de Stad). De regio draagt bij in de vorm van regionale co-financiering. Het RodS-programma kent momenteel een groot tekort aan middelen voor implementatie en dat wreekt zich in de voortgang. In verband hiermee zullen in 2010 bij de Midtermreview van de ILG-overeenkomst de RodS-tussenresultaten uitgebreid worden besproken met het rijk. Dit kan input opleveren voor een claim van LNV bij het ministerie van Financiën voor aanvullende middelen. Overigens resteert ook als LNV zijn totale verplichtingen nakomt nog een tekort van 11,4 miljoen, waarvoor de provincie, Gemeente Utrecht en BRU nog een oplossing moeten zoeken.

Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen

Het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) schrijft voor dat in de programmabegroting aandacht wordt geschonken aan het beleidskader met betrekking tot het onderhoud van tenminste de kapitaalgoederen wegen, riolering, water, groen en gebouwen.
Het gewenste onderhoudsniveau is daarbij onderwerp bij uitstek.
Tevens dient een relatie te worden gelegd met de aan dit onderhoudsbeleidskader verbonden financiële consequenties

BRU beschikt niet over de kapitaalgoederen zoals hierboven bedoeld.
Wel zijn de onderstaande kapitaalgoederen van toepassing of zullen nog van toepassing worden.

Automatisering en inventaris

Voor automatisering en inventaris zijn onderhoudscontracten aanwezig. De jaarlijkse kosten van het onderhoud hiervan bedragen indicatief € 120.000,-.

Pand Maliebaan 34

Het kantoor van Bestuur Regio Utrecht is gevestigd aan de Maliebaan 34 te Utrecht.
Er ligt een principe-verzoek tot aankoop bij de RGD. Op het moment dat de vraagprijs bekend is kan worden gestart met het verdere onderzoek tot aankoop. Daarbij moet rekening worden gehouden met de staat van het gebouw en de daaraan verbonden toekomstige onderhouds-/vervangingskosten. Gezien de voortgang in de procedure bij de RGD (en Domeinen) is niet uitgesloten dat eventuele aankoop pas in 2010 plaatsvindt.

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.

Voormalige Connexxion tramstellen

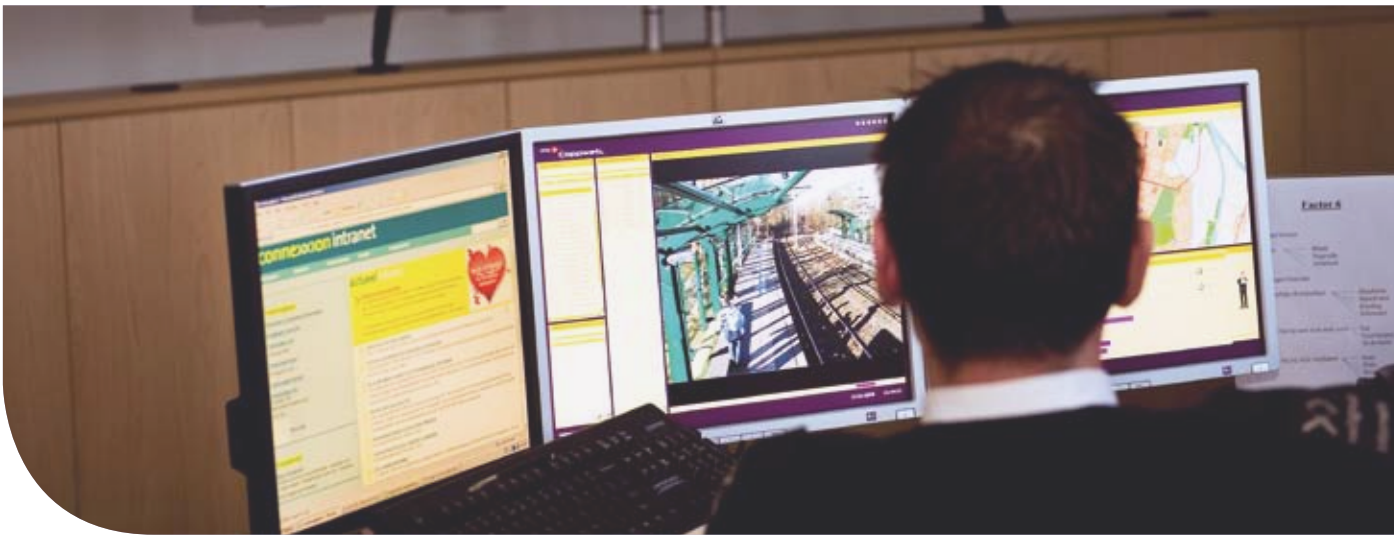
Sinds december 2008 heeft BRU het eigendom van 27 tramstellen die zijn overgenomen van Connexxion. Er is een onderhoudscontract voor 3 jaar afgesloten.

Infrastructuur trambaan traject Utrecht Centraal- Nieuwegein/IJsselstein-Achterveld

Uiterlijk december 2009 zal overdracht plaatsvinden van beheer en eigendom van de infrastructuur tram 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 circa € 0,7 mln per jaar.
De jaarlijkse kosten voor regulier klein onderhoud zal circa € 1,8 mln bedragen.

Uitgaande van voorfinancieringskosten van 4% worden de kosten infrastructuur tram gedekt door bijdragen uit de BDU.

Voor met name de tram- en infrastructuur tram alsmede het kantoorpand zullen voor wat betreft het onderhoud nog beleidskaders gemaakt dienen te worden waarbij dan ook rekening te houden met het onderhoudsniveau van de kapitaalgoederen.



Financiële begroting