

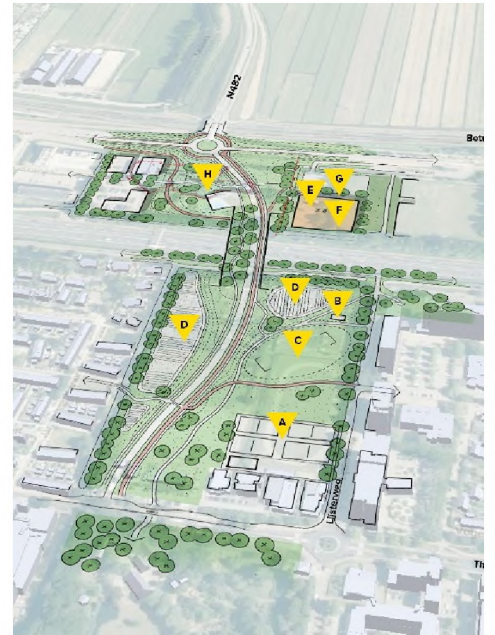
BIJLAGE 2: FINANCIËN NOORD-ZUIDVERBINDING

1. Inleiding

- In het raadsvoorstel wordt de gemeenteraad gevraagd: a. in te stemmen met de voorkeursvariant en de oplossingen voor de huidige voorzieningen;
- b. een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor het uitwerken van de voorkeursvariant en de oplossingen voor de voorzieningen;
- c. in te stemmen met de begrotingswijziging.

Voor het besluit onder 'b' wordt een percentage van ca. 9% van de geraamde investeringen aangehouden oftewel € 3,8 miljoen. De ontwikkelaars zullen hiervan, mits er een haalbaar plan ligt, 50% gaan bijdragen.

In deze bijlage wordt het eerst de geraamde investering in de Noord-zuidverbinding beargumenteerd en vervolgens als afgeleide daarvan, het voorbereidingskrediet. Vervolgens worden de risico's in beeld gebracht. Tot slot toont de businesscase de gevolgen voor de gemeentelijke financiën.



2. Financiën verbinding

De financiën van de beoogde Noord-zuid-verbinding, zoals in de afbeelding in beeld gebracht, en de erdoor veroorzaakte herontwikkelingen, hebben betrekking op kosten, dekking, boekwaardes, exploitatielasten, planschade, e.d. Voor het berekenen van de financiën van de gehele ontwikkeling zijn de volgende posten concreet van belang:

1. Kosten verbinding
2. Kosten verplaatsen verenigingen
3. Kosten inrichting plangebied
4. Divers (planschades, exploitatiecompensatie, e.d.)
5. Boekwaardes vooral van de Lockhorst

Tegenover de kosten staan de volgende (mogelijke) inkomsten:

1. Rijkssubsidie verbinding
2. Bijdrage ontwikkelaars Noord
3. Reservering Koers 2030
4. Subsidies (sport, groen, duurzame mobiliteit, e.d.)

Hieronder worden deze posten nader toegelicht. De kosten en dekking zijn allemaal excl. btw en prijspeil 2023 gedacht. Daarbij moet worden bedacht dat de kosten veelal gebaseerd zijn op referenties, indexeringen en soms gewoon inschatting. Waar mogelijk is de argumentatie onder de bedragen direct of in een voetnoot opgenomen.

Een aparte paragraaf wordt besteed aan de Lockhorst. Weliswaar heeft het complex een duidelijk verband met de NZ-verbinding, maar de ontwikkeling ervan is een apart onderwerp van onderzoek en besluitvorming. In deze bijlage worden sec de financiën van de verbinding en de oplossingen voor de voorzieningen in beeld gebracht.

3. Kosten

3.a. Kosten verbinding:

Antea heeft de kosten van de verbinding in november 2021 geraamd. Door Antea is een grove actualisatie van die raming voor de nu voorliggende variant gemaakt. Daar zijn meerdere correcties op toegepast nl. twee jaar bouwkostenstijging, een versmalling van het viaduct van 65m1 naar 40m1 en een forse extra voorziening om schade aan de omgeving te voorkomen. Antea raamt de kosten van de verbinding nu op € 29 miljoen (excl. BTW, prijspeil 2023).

De eerste correctie betreft het aanpassen van de breedte van het viaduct. Het model met het smalle viaduct (30 m1 breed) kostte in 2021 € 14,2 miljoen excl. BTW. Het model met het brede viaduct (65 m1 breed) kostte in 2021 € 26,6 miljoen excl. BTW. Door in het voorkeursmodel uit te gaan van een viaduct van 40m1 breed kan een besparing worden bereikt van ca. € 8 miljoen excl. BTW.

De tweede correctie betreft een bouwkostenstijging in 2022 van ca. 7% en een verwachte stijging in 2023 van ca. 3% waardoor de kosten op ca. € 2,5 miljoen excl. BTW hoger uitkomen.

Daarnaast is als derde correctie een stevige voorziening (ca. € 5 miljoen) opgenomen om de woningen aan het Februariplantsoen, de waterlopen, de A15 en het kabel- en leidingtracé te ontzien. Dit in de vorm van een langzame opbouw van het talud (na iedere meter een maand wachten) waardoor de opbouwtijd 1,5 jaar vraagt, damwanden e.d.

Tot slot is de vierde correctie dat de voorkeursvariant wat langer is en dus vraagt om meer ophoogzand.

Aan de verbinding zijn de sloopkosten van de Lockhorst (€ 1 miljoen) evenals de resterende boekwaarde van het complex (€ 4,4 miljoen in 2028) vanwege de noodzaak ervan voor de realisatie van de verbinding aan de verbinding toegerekend.

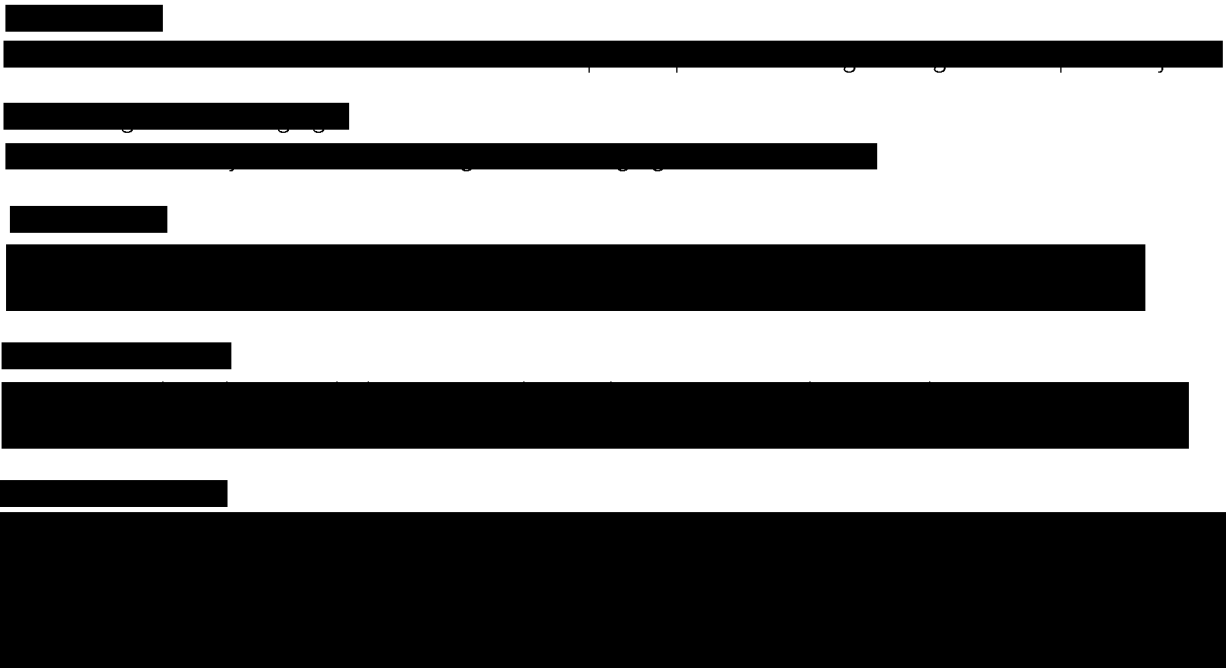
Een kostenpost is nog niet in beeld, nl. de geluidsvoorzieningen. Vooralsnog is hiervoor een bedrag van € 1 miljoen¹ aangehouden.

3.b. Kosten verplaatsen verenigingen:

Voorgesteld wordt dat de verenigingen zelf het voortouw nemen bij het realiseren van hun nieuwe onderkomen en dat ze eigenaar worden van de opstallen. De kosten van de nieuwe opstal worden, omdat de verenigingen daar nu eigenaar van zijn en de gemeente de veroorzaker van de verhuizingen is, door de gemeente gedragen.

De gemeente blijft/wordt eigenaar van de grond en de velden en draagt daarvoor dan ook de kosten van het onderhoud. De verenigingen betalen daarvoor een huursom. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de huurniveaus gelijk te trekken voor alle betrokken verenigingen. Waar dat huurniveau niet gedragen kan worden kan specifiek per vereniging een subsidie moeten worden verleend.

¹ Bij een 30km-regime en of een stil asfaltdek zijn geen extra voorzieningen nodig.



De boekwaardes op met name het korfbalcomplex zijn in beeld gebracht en bedragen ca. € 100.000.

Het totaal voor de verenigingen telt op tot € 4,55 miljoen.

De kosten gemoeid met centrum Lockhorst worden in het separate raadsvoorstel in beeld gebracht. Hier moet wel genoemd worden dat op de Lockhorst in 2028 nog een boekwaarde rust van € 4,4 miljoen. Deze worden op het moment van sloop ten laste gebracht van de Reserve Koers 2030.

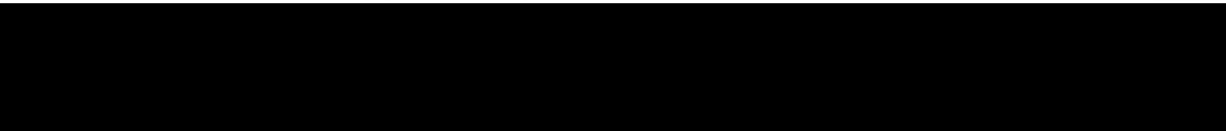
3.c. Inrichten gebied:

Voor de inrichting van het plangebied in zuidelijke deel en het geschikt maken van de gronden voor de volkstuinten en sociale moestuin, bij elkaar zo'n 3 ha, is ongeveer € 1,5 miljoen geraamd oftewel € 50/m². Dit bedrag kan stijgen tot € 80/m²⁴ als er extra voorzieningen in worden gedacht (voetbalkooi, speelvoorzieningen, o.i.d.), oftewel € 2,4 miljoen.

Ook het gebied tussen A15 en Betuwelijn moet worden ingericht. Dit betreft circa 2 ha oftewel € 1 miljoen bij € 50/m² of € 1,6 miljoen bij € 80/m².

3.d. Divers

Er is een post waarover nu nog geen duidelijkheid is te bieden. Dit betreft eventuele planschades



3.e. Onvoorzien

Mogelijk ontstaan er bij de verdere ontwikkeling nu niet voorziene andere kostenposten. Hiervoor is een post onvoorzien in de raming opgenomen van 10%.

In onderstaande tabel is het totaal aan te verwachten kosten van de noord-zuid verbinding weergegeven. In een minimum (€ 44 miljoen) en een maximum variant (€ 48 miljoen). Voor de verdere berekeningen

⁴ Het prachtige Spoorpark in Tilburg met tal van voorzieningen heeft € 80/m² gekost.

wordt op dit moment uitgegaan van de maximum variant. Dit vanwege de vele onzekerheden die op dit moment nog bestaan.

4. Dekking

4.a. Rijkssubsidie voor de verbinding:

De toegezegde rijksbijdrage voor de verbinding bedraagt € 21 miljoen (prijsspeil 2022, incl. btw)/ € 17,5 miljoen (prijsspeil 2022, excl. btw). De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd met de IBOI (Index Bruto Overheidsinvesteringen), tot het moment van uitkeren, ervan uitgaande dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze indexering zelf ook ontvangt. Er zal afdracht plaatsvinden aan het BTW-compensatiefonds. In 2022 bedroeg de IBOi 5%. Als in 2023 eenzelfde percentage wordt aangehouden, dan zal de rijkssubsidie ca. € 19 miljoen excl. BTW bedragen.

Er is aangegeven dat de gemeente begin 2024 de eerste tranche van krijgt uitgekeerd. Later volgt in twee termijnen de rest.

4.b. Bijdrage ontwikkelaars Noord

Voor de gebiedsontwikkeling in Noord moeten door de gemeente kosten worden gemaakt. Deze kunnen onder voorwaarden in rekening worden gebracht bij de ontwikkelaars van de nieuwe wijk. De voorwaarden zijn vastgelegd in de WRO en de Omgevingswet⁵ (zie bijlage 1). Voor het plangebied waarin de Verbinding moet worden gerealiseerd kan dat betrekking hebben op:

1. De plankosten
2. De waarde van de te slopen clubhuizen en de Lockhorst
3. De vrijmaken van het tracé bijv. kabels en leidingen langs A15
4. De kosten van bodemsanering
5. Natuurcompensatie
6. De kosten van de nieuwe verbinding, de twee nieuwe rotondes, parkeerterreinen van de sport en het zwembad;
De kosten van de groenvoorzieningen, natuurvoorzieningen en sportvoorzieningen als de trimclub, korfbal, volkstuinten, sociale moestuinten en het zwembad;
7. De kosten van geluidsvoorzieningen
8. De kosten van voorbereiding en toezicht op de uitvoering
9. Planschade
10. Niet-terugvorderbare BTW

Het zal duidelijk zijn dat deze lijst tot een substantieel te verhalen bedrag zal leiden. [REDACTED]

[REDACTED]

Raming verhaalbare kosten	
[REDACTED]	[REDACTED]

Het zal eveneens duidelijk zijn dat de opbrengst het resultaat zal zijn van onderhandelingen met de ontwikkelaars de exacte hoogte van de bijdrage is daarmee onbekend. [REDACTED]

⁵ Handreiking kostenverhaal en financiële bijdragen Omgevingswet, BZK, 2022.

De wens is dat de bijdrage in 3 jaar, gelijk aan de realisatie van de verbinding, wordt uitbetaald.

4.c. Reserve Koers 2030

De toezegging van de rijksoverheid voor een subsidie van € 21 miljoen vorig jaar voor de verbinding was 65% van de geraamde kosten. Voor de resterende € 11 miljoen incl. BTW = 35% = € 9,16 miljoen excl. BTW moest de gemeente zich garant stellen.

In het inmiddels in deze bijlage opgestelde overzicht kan de reserve Koers 2030 als risicoreservering en als dekking worden aangewend. De risicodekking heeft betrekking op de voorbereidingskosten (zie hieronder 6.a.) gedurende de jaren 2024 en 2025. In 2026 zou deze weer vrijvallen als de voorbereidingskosten bij een positief raadsbesluit onderdeel worden van de gehele investering van de NZ-verbinding, mits er op dat moment sprake is van een sluitende businesscase.

De dekking heeft betrekking op de verwerking van de boekwaarden van de Lockhorst (€ 4,4 miljoen in het jaar 2028) en die van een korfbalveld (€ 100.000 in 2026).

Opgemerkt moet worden dat de reserve Koers 2030 in 2028 bijna volledig verdeeld is en eerst in 2029 met de inkomsten uit Stationspark III weer vulling krijgt. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de geraamde ontwikkelingen in de reserve Koers 2030.

4.d. Subsidies

Sport (via de verenigingen)

De rijksoverheid geeft subsidies voor sportvoorzieningen (BOSA). Deze loopt via de verenigingen. En kunnen maximaal € 2,5 miljoen per project bedragen. De korfbalclub, trimclub en ijsclub/skeelerclub zouden hier gebruik van kunnen maken. De inkomsten hieruit zijn geraamd op € 1,5 miljoen. NB. De subsidieregeling liep in 2023 af, maar de regeling wordt iets gewijzigd ook dit en komende jaren doorgezet.

Mogelijk kan ook de SPUK Stimulering Sportvoorzieningen nog financieel soelaas bieden, waardoor de BTW op sportvoorzieningen door de gemeente teruggevorderd kunnen worden.

Ook de Provincie Zuid-Holland kent subsidieregelingen ter bevordering van sport en bewegen.

Subsidies fietsvoorzieningen

De Provincie Zuid-Holland heeft een subsidieregeling voor fietsvoorzieningen. Ook het rijk stimuleert het fietsen financieel (doorfietsroutes). De gemeente moet uit deze subsidies tenminste € 2 miljoen als dekking kunnen halen.

Groen

De Provincie Zuid-Holland heeft diverse subsidieregelingen voor groen in de stad, klimaatadaptatie e.d. Ook voor klimaatadaptatie kunnen subsidies worden veroverd.

Regiodeal

De toegekende Regiodeal richt zich o.a. brede welvaart/leefklimaat. De inrichting van het openbare gebied rond de Noord-zuid-verbinding is een onderliggend project (groene verbinding) in de Regiodeal. De Regiodeal is voor € 25 miljoen toegekend (waar ruim € 36 miljoen was aangevraagd). Het is daarmee nog niet zeker of er vanuit de Regiodeal budget beschikbaar is voor dit project.

De uit subsidies te verkrijgen dekking wordt grof geraamd tussen de € 0 en € 8 miljoen.

Niet terugvorderbare BTW

In diverse regelingen speelt BTW, al of niet terugvorderbaar, al of niet compensabel, al of niet subsidiabel, een rol. Zo zal het viaduct waarschijnlijk gemeentelijk eigendom worden. Hierover zal deskundig advies moeten worden ingewonnen.

Grof geraamd komen de kosten van het voorkeursmodel uit op een bedrag tussen de € 44 miljoen en € 48 miljoen. Hier kan een voldoende dekking tegenover staan, maar deze is afhankelijk van de onderhandelingen met de ontwikkelaars in Noord en het resultaat van subsidieaanvragen. De reserve Koers 2030 zal zo nodig voor de alsdan nog ontbrekende middelen kunnen zorgen en voor de afboeking van de boekwaarde op de Lockhorst. De precieze verhouding tussen deze vier bronnen zal moeten blijken, maar berekend is dat de rijkssubsidie en de bijdrage van de ontwikkelaars voor ongeveer driekwart van de benodigde dekking kunnen zorgen. In het slechtste geval bestaat de dekking alleen uit de rijksbijdrage (€ 19 miljoen) en in het 'beste' geval telt de dekking op tot € 43,5 miljoen.

5. Voorbereidingskrediet

Om de komende twee jaar de plannen voor de verbinding en de voorzieningen uit te kunnen werken is een bedrag nodig van € 3,8 miljoen. Dit bedrag is nodig om de onderzoeken (geotechnisch, milieutechnisch, hydrotechnisch, e.d.) te kunnen doen, programma's van eisen op te kunnen stellen, schetsontwerpen te maken, voorlopige ontwerpen te maken en definitieve ontwerpen, de kosten te kunnen uitrekenen, en over de plannen te kunnen communiceren met verenigingen, omwonenden, waterschap, RWS e.a. De kosten die hiermee zijn gemoeid, worden geraamd op tussen de 9% en 12% van de geraamde investeringen. Gezien de mix van uit te werken onderwerpen is iets meer dan 9% aangehouden, oftewel € 3,8 miljoen.

Het grootste deel van de investeringen betreft de verbinding zelf. Door Antea is aangegeven dat hiervan aan voorbereidingskosten een percentage van 9% zou moeten worden gehanteerd, oftewel € 2,6 miljoen. Voor de overige ca. € 12 miljoen aan investeringen ten behoeve van het verplaatsen van de voorzieningen en de inrichting van het gebied is 10% aangehouden oftewel € 1,2 miljoen. De 10% is aangehouden omdat het weliswaar relatief overzichtelijke maar bewerkelijke planontwikkelingen betreft.

Uit overleg met de in Noord ontwikkelende partijen is de bereidheid gebleken om, als in de eerste helft van 2024 blijkt dat er een in alle opzichten haalbaar plan voor Noord is te realiseren, men bereid is 50% van de voorbereidingskosten te vergoeden. Voor de gemeente resteert dus de andere 50%, een bedrag van € 1,9 miljoen.

6. Risico's

Om de risico's ten aanzien van het voorbereidingskrediet en die in de totale investeringskosten goed in beeld te krijgen is het tijdschema van belang. Die ziet er als volgt uit:



6.a. Risico's Voorbereidingskrediet

De risico's ten aanzien van de voorbereidingskosten spelen in de komende twee jaar. Deze zijn omvangrijk, maar overzichtelijker (€ 3,8 miljoen) dan de totale investering en goed te beheersen. Het belangrijkste risico heeft betrekking op het al of niet doorgaan van de verbinding. Dit is ten principale gekoppeld aan de bijdrage van de ontwikkelaars. Als in de 1^e helft van 2024 duidelijk wordt dat de bijdrage niet of slechts gedeeltelijk beschikbaar zal komen, dan zal met de voorbereiding moeten worden gestopt. Alsdan zijn de gemaakte kosten 'weggegooid' geld en dragen de ontwikkelaars ook niet bij. Het bedrag waar de gemeente dan voor opdraaft heeft betrekking op grofweg 5% van de € 3,8 miljoen oftewel € 190.000. Het gemeentelijk aandeel in het voorbereidingskrediet wordt gereserveerd in de Reserve Koers 2030, zodat de kosten zijn voorzien bij een 'no-go besluit'

Als de overeenstemming met de ontwikkelaars is bereikt, dan wordt er doorgewerkt aan de uitwerking die uiteindelijk leidt tot een raadsvoorstel eind 2025 voor een investeringsbesluit. De bereikte overeenstemming bevat dan het onderdeel dat de ontwikkelaars zich garant stellen voor 50% van het totale voorbereidingsbudget.

Mocht eind 2025 toch nog blijken dat er geen positief besluit kan worden genomen, dan is € 3,8 miljoen, waarvan de gemeente € 1,9 miljoen draagt, uitgegeven. Een negatief besluit kan zowel door de gemeente (prijsstijgingen), als door de ontwikkelaars (marktontwikkelingen), of anderszins worden veroorzaakt. Het gemeentelijk aandeel van € 1,9 miljoen wordt in die situatie onttrokken uit de Reserve Koers 2030.

6.b. Risico's totale investering

De risico's in de totale raming zitten zowel aan de kosten- als aan de dekkingskant. Aan de kostenkant hebben deze vooral betrekking op prijsstijgingen in de bouw. Deze laten zich slecht voorspellen. Ook de nu nog niet te voorziene eisen vanuit Rijkswaterstaat, Waterschap e.d. kunnen kostenverhogend werken.

Aan de dekkingskant hebben de risico's vooral betrekking op de bijdrage van de ontwikkelaars. Komt deze bijdrage, komt deze bijdrage op het beoogde niveau en zo ja, in het juiste jaar? Dit moet in de onderhandelingen het komende half jaar ten principale duidelijk worden. Maar kan ook tot eind 2025 onzeker blijken omdat marktomstandigheden bij de ontwikkelaars tot stoppen van de ontwikkelingen kunnen leiden.

Het tweede risico aan de dekkingskant heeft betrekking op het verkrijgen van de subsidies. Er is nu niet te voorspellen welke accenten de nieuwe regering zal gaan leggen en welke financiële middelen ze daarbij voegt. Hier wordt een bandbreedte aangehouden: geen subsidies tot € 8 miljoen aan subsidies.

De genoemde risico's worden de komende twee jaar tijdens de uitwerking duidelijk en kunnen alsdan leiden tot stoppen als de bijdrage van de ontwikkelaars niet op het noodzakelijke niveau uitkomt of putten uit de Reserve Koers 20-30 als de subsidies achterblijven bij de verwachtingen.

7. Businesscase

Zoals eerder aangegeven, hangt het succes van de businesscase o.a. af van de beschikbaarheid en hoogte van de financieringsbronnen. De vier belangrijkste bronnen zijn: de rijksbijdrage, een bijdrage vanuit ontwikkelaars, subsidies en tenslotte de Reserve Koers 2030. Dit leidt tot een minimale dekking van € 19 miljoen (de rijkssubsidie) en in het gunstigste geval tot een dekking van € 43,5 miljoen.

In afgeronde bedragen samengevat geeft dat het volgende beeld ten aanzien van de jaarlijkse exploitatielasten en de kosten die de gemeente 'out of pocket' in een keer moet nemen:

- Minimale dekking: exploitatielast € 1,7 miljoen, out of pocket € 8,4 miljoen.
- 'Beste' dekking: exploitatielast € 0,3 miljoen, out of pocket € 1,4 miljoen.

In de businesscase is een rentepercentage van 4% gehanteerd bij berekening van de kapitaallasten. Bij de afschrijvingstermijnen is de Financiële verordening gevolgd. Te overwegen valt of voor sommige componenten geen langere afschrijvingsduur gepast is. De kosten zijn conform het maximum meegenomen en de dekking vanuit de subsidies op € 5 miljoen. Tenslotte zijn er aannamen gedaan of dat kosten moeten worden geactiveerd (en tot kapitaallasten leiden), of 'out-of-pocket' genomen moeten worden. Hoe dit precies uitvalt is afhankelijk van de keuzen die gemaakt gaan worden in het vervolg. Ditzelfde geldt voor de manier waarop bijdragen van derden zijn toegerekend aan de verschillende onderdelen van de investering. Oftewel er is een voorzichtige inschatting gemaakt, die ruimte bevat voor optimalisatie.

Uit de analyse blijkt dat een businesscase zonder financiering van ontwikkelaars niet levensvatbaar is. Ook als financiering van ontwikkelaars wel aanwezig is maar subsidies ontbreken, blijft er een aanzienlijke financiële uitdaging voor de gemeente bestaan. Het is dus cruciaal om een combinatie van alle drie financieringsbronnen, naast de mogelijke inbreng uit de Reserve Koers 2030, te realiseren om de haalbaarheid te waarborgen en te komen tot een sluitende businesscase.

8. Conclusies

Vorbereidingskrediet

Het voorbereidingskrediet kan bij een 'go besluit' in dit half jaar worden gedekt uit de Reserve Koers 2030 en naar verwachting een bijdrage van de ontwikkelaars. Als de voorbereiding leidt tot een besluit van de gemeenteraad in 2025 om de NZ-verbinding aan te leggen, dan wordt het voorbereidingskrediet ten laste gebracht van het uitvoeringsbesluit en vervalt de reservering in de Koers 2030.

Totale investering

Grof geraamd komen de kosten, met een bandbreedte, op een bedrag tussen de € 44 en € 48 miljoen neer.

Hier kan een bedrag aan dekking tegenover staan met een bandbreedte tussen de € 19 en € 43,5 miljoen afhankelijk van de resultaten van de onderhandelingen met de ontwikkelaars, het verkrijgen van subsidies en de inzet van de Reserve Koers 2030.

Bijlage 1: Handreiking Kostenverhaal en financiële bijdragen Omgevingswet

A1 De kosten van het vaststellen van een omgevingsplan of een projectbesluit of het verlenen van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, inclusief het daarvoor benodigde onderzoek

A2 De waarde van de gronden die worden gebruikt voor de uitvoering van de onder A8 en A9 bedoelde werken, werkzaamheden en maatregelen, inclusief de waarde van de te slopen opstallen, geraamd overeenkomstig artikel 8.17, eerste lid

A3 De kosten van het vrijmaken van de gronden, bedoeld onder A2, van persoonlijke rechten en lasten, eigendom en bezit en beperkte rechten of zakelijke lasten

A4 Het tijdelijk beheer van de door of vanwege de gemeente, de provincie of de Staat verworven percelen, verminderd met de uit het tijdelijk beheer te verwachten opbrengsten

A5 De kosten van het slopen, verwijderen en verplaatsen van opstallen, obstakels, funderingen, kabels en leidingen op de gronden, bedoeld onder A2

A6 De kosten van bodemsanering, het dempen van oppervlaktewateren en het verrichten van grondwerken op de gronden, bedoeld onder A2

A7 De kosten van de noodzakelijke compensatie van in het kostenverhaalsgebied verloren gegane natuurwaarden, groenvoorzieningen en watervoorzieningen

A8 De kosten van de aanleg of wijziging van:

1. Wegen, gebouwde en ongebouwde openbare parkeergelegenheden, pleinen, voet- en rijwielpaden, gebouwde openbare fietsstallingen, faciliteiten voor ondergrondse afvalinzameling, waterpartijen, watergangen, voorzieningen voor de waterhuishouding, bruggen, tunnels, duikers, kades, steigers, en andere rechtstreeks met de aanleg daarvan verband houdende werken en bouwwerken;
2. Infrastructuur voor openbaar-vervoervoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken;
3. Groenvoorzieningen, natuurvoorzieningen en openbare niet-commerciële sportvoorzieningen;
4. Openbare verlichting en brandkranen met aansluitingen;
5. Straatmeubilair, speeltoestellen, sierende elementen, kunstobjecten en afrasteringen in de openbare ruimte;
6. Distributienetwerken voor elektriciteit, warmte, gas en water, inclusief bijbehorende werken en bouwwerken; en
7. Riolering, inclusief bijbehorende werken en bouwwerken

A9 De kosten van werken, werkzaamheden en maatregelen die noodzakelijk zijn voor het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit

A10 De kosten van voorbereiding en toezicht op de uitvoering van de onder A3, A5, A6, A8 en A9 bedoelde werken, werkzaamheden en maatregelen, inclusief het daarvoor benodigde onderzoek

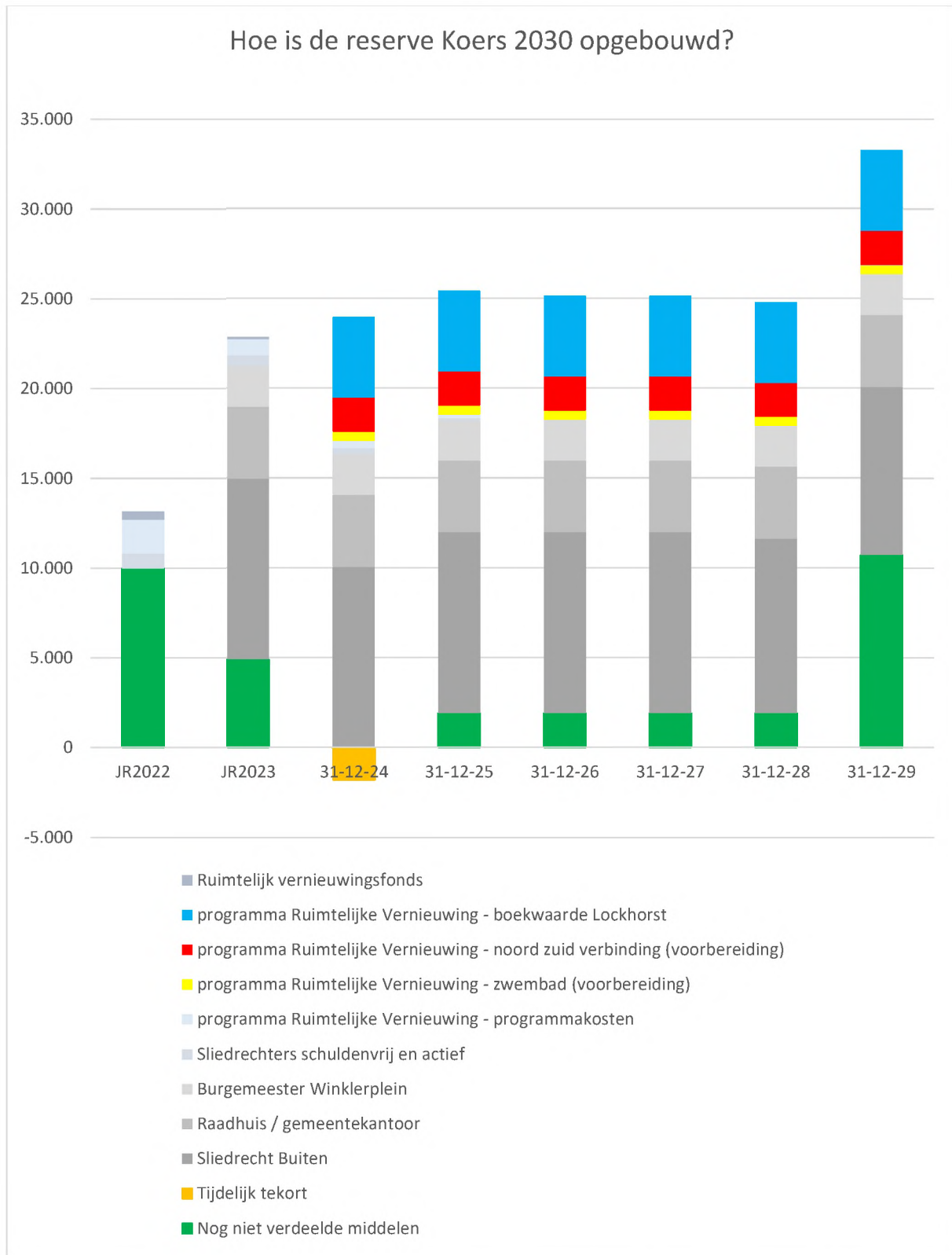
A11 Nadeelcompensatie aan derden als bedoeld in hoofdstuk 15 van de wet

A12 Niet-terugvorderbare BTW, niet-gecompenseerde compensabele BTW of andere niet-terugvorderbare belastingen, over de kostenelementen, genoemd onder A1 en A3 tot en met A10

A13 De rente van geïnvesteerde kapitalen en overige lasten, verminderd met renteopbrengsten

A14 De kosten van andere door of in opdracht van het bestuursorgaan te verrichten werkzaamheden, voor zover die werkzaamheden rechtstreeks verband houden met de in deze bijlage bedoelde werken, werkzaamheden en maatregelen.

Bijlage 2: Ontwikkeling Reserve Koers 2030 (scenario 4)



Op 31-12-2024 is er niet genoeg ruimte om alle reserveringen per direct uit de reserve te onttrekken. Dit staat ook niet begroot in 2024, waardoor het tekort zich feitelijk niet voordoet. In de gepresenteerde standen is nog geen rekening gehouden met eventuele rekeningoverschotten bij de jaarrekeningen. In principe worden deze overschotten toegevoegd aan de reserve Koers 2030.

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo