

## Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

Cie-datum : 21-4-2005

Cie-nummer: 2005IME32

---

<b>Procedure:</b> in GS (na Cie. Vergadering) op:	inspraak: nee
eerdere behandeling in cie: nee	op:
in PS: nee	op:

---

Behandelend ambtenaar: Bart Althuis  
Portefeuillehouder: dhr. Mik

toestel: 3241

---

### Inleiding

Als gevolg van de decentralisatie zijn met ingang van 1 januari 2005 een aantal rijksregelingen op het terrein van Verkeer en Vervoer gebundeld tot een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Met de wet BDU ontvangt de Provincie Utrecht niet meer of minder geld voor verkeer en vervoer, maar wel krijgen GS de vrijheid de rijksuitkering naar eigen inzicht te besteden aan Verkeer en Vervoer.

In bijgevoegde toelichting staat uitgewerkt hoe GS in de toekomst om kunnen gaan met deze BDU. De kern van het verhaal is dat de BDU bij moet dragen aan het realiseren van het SMPU (zie wet BDU). Op dit moment wordt er jaarlijks besloten door GS over een geactualiseerd en aangevuld Uitvoeringsprogramma SMPU (UMP). Het GS-besluit is om het bestedingsvoorstel voor de BDU onderdeel te maken van het UMP.

Twee oude rijksregelingen die nu ondergebracht zijn in de BDU zijn de GDU en IDV, ten behoeve van respectievelijk lokale infrastructuur en verkeersveiligheid. De Provincie Utrecht besteedde dit geld als subsidie voor gemeenten (2/3 deel) en als subsidie voor eigen projecten (1/3deel). Gemeenten konden rekenen op subsidie, waarbij de omvang afhankelijk was van het aantal inwoners per gemeente. In de onderstaande toelichting staat aangegeven hoe gemeenten in de toekomst een bijdrage voor hun verkeers- en vervoersprojecten kunnen vragen en hoe de provincie hier mee omgaat. In de nieuwe werkwijze kunnen gemeenten dus niet meer automatisch aanspraak maken op provinciale subsidie. Ter afsluiting van deze oude regeling wordt voorgesteld de gemeentelijke aanvragen voor 2005 nog op de 'oude' wijze te beschikken.

Vervolg inleiding op pagina 2 ja (in toelichting)

### Wordt geagendeerd:

Ter bespreking.

**Wettelijke grondslag**

Wet BDU (ingang 1-1-2005)

**Beoogd effect**

Uitvoering SMPU

**Juridisch**

De Provincie Utrecht heeft een verantwoordingsplicht ten aanzien van de bestedingen van de BDU

**Mandaat**

GS is wettelijk bevoegd tot de besteding van de BDU middelen. Ze dienen hiervoor jaarlijks een bestedingsplan in te dienen bij de minister van Verkeer.

**Communicatie**

Goede communicatie met gemeenten is noodzakelijk. Zij gingen er vanuit dat er een bijdrageregeling à la GDU blijft bestaan. Hiermee hadden ze jaarlijks automatisch zicht op een subsidie voor lokale verkeersprojecten (inclusief verkeersveiligheid) vanuit de provincie. Dit automatisme is in de nieuwe regeling niet meer aanwezig. De gemeenten middels de bijgevoegde brief (bijlage 6) namens de portefeuillehouder op de hoogte gebracht van dit besluit.

**Bijlagen**

Toelichting inclusief 6 bijlagen

---

## **Toelichting**

Inclusief 6 bijlagen

1. beknopt overzicht wettelijk kader BDU
2. financieel meerjarenoverzicht BDU
3. toelichting bij genoemde items in overzicht bijlage 2
4. overzicht opbouw BDU als samenvoeging oude rijksregelingen
5. regionale bestedingsplannen 2005 ingediend door gemeenten
6. brief aan gemeenten over de nieuwe werkwijze

### **de BDU in relatie tot het realiseren van het SMPU**

Met ingang van 1 januari 2005 is de Wet Brede Doeluitkering (Wet BDU) in werking getreden. Een aantal bestaande rijksregelingen zijn opgenomen in de BDU. Het gaat concreet om exploitatie OV, GDU+, Duurzaam Veilig (inclusief ROV) en Vervoermanagement. Met het instellen van de BDU zijn de schotten tussen de verschillende rijksuitkeringen verdwenen. Hierdoor is de verantwoordelijkheid van de provincie ten aanzien van de verdeling van regionale middelen uitgebreid. Het is de vraag hoe gaan wij als provincie omgaan met deze verantwoordelijkheid.

De provincie wil de doelstellingen van het SMPU realiseren op zowel provinciaal, regionaal als lokaal niveau. Bij de besluitvorming over de financiering van het Richtprogramma is uitgegaan van een aandeel vanuit de toen aanwezige rijksregelingen die nu ondergebracht zijn in de BDU. De BDU is dus een financieel instrument dat ingezet wordt om de doelstellingen van het SMPU te realiseren. Met dit uitgangspunt is de BDU vergelijkbaar met 'baten' of 'bijdragen van derden' zoals die ook nu al ontvangen worden van gemeenten en subsidieverstrekters. Dit betekent ook dat voor een goed afgewogen besluitvorming over nieuwe UMP projecten de inzet van BDU middelen wordt meegenomen naast de provinciale dotatie in de voorziening Grote Wegenwerken.

### **de wettelijke verplichtingen van de provincie als BDU ontvanger**

In de bijlage 1 staat een beknopt overzicht van het wettelijke kader van de BDU. In de wet staat dat de bestemming van de BDU het realiseren van het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP) is. In de Provincie Utrecht is dit het SMPU.

Die onderdelen van het UMP waarvoor BDU als financiering aangegeven is, vormen samen het bestedingsplan zoals bedoeld in de wet. Dit bestedingsplan wordt jaarlijks aan de minister van Verkeer aangeboden (voor 15 september). Vanwege de late invoering van de wet in 2005 wordt vanuit het ministerie de ruimte gegeven om dit jaar later ("in de loop van oktober") dit plan in te dienen.

In het kader van de BDU moet de Provincie Utrecht rekening houden met de visie van inliggende gemeenten (exclusief kaderwetgemeenten). Ook in het SMPU staat dit als kerngedachte aangezien de provinciale beleidsdoelstellingen betrekking hebben op de gehele provincie en niet alleen op provinciale wegen. GS kunnen besluiten af te wijken van de visie van gemeenten, maar zijn wel verplicht dit te motiveren in hun bestedingsplan BDU. In de praktijk betekent dit dat de provincie gehoor moet geven aan gemeenten als zij met een alternatief plan komen dat effectiever bijdraagt aan het realiseren van de SMPU doelstellingen.

Tot de volgende werkwijze t.a.v. de BDU is door GS besloten.

1. Tot 15 mei krijgen gemeenten gelegenheid hun wensen t.a.v. (infrastructuur) projecten ter realisering van de SMPU doelstellingen kenbaar te maken aan de provincie.
2. Voor 1 juli besluiten GS tot een geactualiseerd en aangevuld UMP (dit is inclusief de besteding van de BDU)
3. Voor 15 september kunnen gemeenten hun visie kenbaar maken op het door GS besloten bestedingsplan voor de BDU.
4. Voor 15 oktober dienen GS het bestedingsplan in bij de minister

## De veranderingen voor de inliggende gemeenten

In de oude situatie (voor de BDU) konden inliggende gemeenten rekenen op een deel van de GDU en IDV doelsubsidies van het rijk ten behoeve van respectievelijk lokale infrastructuur en verkeersveiligheidsprojecten. Hun subsidie maximum was voor gemeenten was afhankelijk van het aantal inwoners. De relatie met het realiseren van het SMPU was hiermee slechts indirect aanwezig.

In de nieuwe werkwijze BDU kunnen gemeenten hun wensen t.a.v. lokale (infrastructuur) projecten om de doelen van het SMPU te realiseren kenbaar maken. Op basis hiervan maakt de provincie jaarlijks een afweging al dan niet over te gaan tot het verlenen van een bijdrage ten behoeve van een gemeentelijk project. Hiermee wordt het automatisme van een bijdrage voor lokale projecten losgelaten. Dit om een expliciete koppeling met de doelen van het SMPU te realiseren en een regionale afweging te kunnen maken tussen de effectiviteit van de verschillende projecten.

Als onderdeel van de oude GDU en IDV regeling heeft de Provincie Utrecht de gemeenten gevraagd naar hun projecten waarvoor ze subsidie zouden willen ontvangen. Nieuw hierbij was dat het subsidiebedrag niet gemaximaliseerd was per gemeente, maar dat er regionaal overeenstemming gezocht moest worden om een gezamenlijk bestedingsplan voor de regio in te dienen. Er was namelijk een maximale provinciale stimuleringsbijdrage per regio aangegeven, uitgaande van de in de zomer van 2004 bekende rijksbijdragen. Besloten is om, als overgangsregeling, de projecten van deze regionale bestedingsplannen (zie bijlage 5) conform de 'oude' regeling te beschikken, zodat gemeenten de projecten voor 2005 kunnen uitvoeren.

## financiële ruimte van de BDU voor de Provincie Utrecht

In de onderstaande tabel (zie ook bijlage 2) staat wat de Provincie Utrecht komende jaren ontvangt van het rijk als BDU uitkering. Dit zijn niet de exacte bedragen want de definitieve verdeelsleutel over provincies en kaderwetgebieden is nog niet vastgesteld. Ook heeft de omvang van de Verkeer en Waterstaat begroting invloed op de totaal beschikbare BDU, m.a.w. toekomstige bezuinigingen op of toevoegingen aan de rijksbegroting van VenW werken direct door in de BDU uitkering aan de provincies en kaderwetgebieden.

De BDU is een bundeling van een aantal (oude) rijksbijdrageregelingen (bijlage 4). Een deel van de BDU middelen voor de Provincie Utrecht is daarom al vastgelegd in verplichtingen. In de onderstaande tabel staan deze samengevat weergegeven (voor details zie bijlage 2) en is een onderscheid gemaakt tussen harde verplichtingen (exploitatiecontracten en beschikkingen) en harde bestuurlijke toezeggingen.

### *Meerjarenoverzicht vastgelegde verplichtingen BDU*

(bedragen x € 1.000)	2005	2006	2007	2008	2009
stand 1 januari	10.640	12.872	18.015	35.729	55.344
dotatie BDU	29.232	28.738	34.426	37.365	37.970
vastgelegde verplichtingen	27.000	23.595	16.712	17.750	11.540
vrije ruimte 31 december	12.872	18.015	35.729	55.344	81.774

Naast de verplichtingen zijn er ook een aantal wensen t.a.v. de middelen van de BDU. Deze komen deels voort uit de verwachting dat er nieuwe vervoerscontracten afgesloten zullen worden. Ook zijn er gemeentelijke wensen t.a.v. lokale infrastructuur aanpassingen (oa i.k.v. Duurzaam Veilig).

### *Meerjarenoverzicht vastgelegde verplichtingen en wensen BDU*

(bedragen x € 1.000)	2005	2006	2007	2008	2009
stand 1 januari	10.640	4.069	8.312	13.480	20.221
dotatie BDU	29.232	28.738	34.426	37.365	37.970
vastgelegde verplichtingen	27.000	23.595	16.712	17.750	11.540
wensen (niet bestuurlijk vastgelegd)	8.803	900	12.546	12.874	20.521
vrije ruimte 31 december	4.069	8.312	13.480	20.221	26.130

In bijlage 3 wordt per item benoemd (zie nummering bijlage 2) wat de achtergrond is bij het opgenomen BDU item.

Uitgaande van de vastgelegde verplichtingen van totaal ruim 168 mln. is de financiële vrije ruimte BDU in de periode 2005 t/m 2009 ruim 81 mln. euro. Er leven ook een aantal wensen cq. verwachtingen t.a.v. de BDU van totaal bijna 97 mln. die al dan niet zullen uitmonden in een verplichting (oa doorzetten exploitatie OV contracten). Als alle wensen gefinancierd worden vanuit de BDU is er nog steeds een vrije ruimte van ruim 26 mln. euro in de periode 2005 t/m 2009. Uitgangspunt hierbij is wel dat OV exploitatiecontracten niet duurder zullen worden tot 2009.

De omvang van dit bedrag moet gezien worden in het licht van de toegenomen verantwoordelijkheden t.a.v. (mede-)financiering van grote gemeentelijke projecten tot 112,5 mln. euro. Immers hiervoor kan niet meer bij het rijk aangeklopt worden.

## **Bijlage 1 Beknopt overzicht wettelijk kader BDU**

### *Besteding BDU middelen*

Volgens de wet BDU die nu in de maak is kunnen de middelen van de BDU besteed worden aan alle maatregelen die samenhangen met de voorbereiding en de uitvoering van het Verkeer en Vervoersbeleid inclusief de exploitatie van OV (of daarmee gelijkgesteld vervoer). Dit betekent dat alle projectgebonden kosten wel en de onderhoudskosten en kosten van algemeen bestuurlijke aard niet subsidiabel zijn.

### *Stimuleringsregeling*

De BDU is een stimuleringsregeling wat betekent dat ten alle tijden eigen middelen van de BDU ontvanger noodzakelijk zijn. Er worden geen eisen gesteld aan de omvang van de eigen bijdrage in projecten.

### *Verantwoording uitgaven*

Jaarlijks legt de provincie als BDU-ontvanger verantwoording af aan het rijk over de bestede middelen. Dit gebeurt door middel van een accountantsverklaring (protocol beschikbaar).

### *Bestedingsplan*

De Provincie Utrecht (GS) stelt jaarlijks voor 15 september een bestedingsplan voor de komende jaren vast met verplichtingen en reserveringen. De provincie stelt de minister hiervan op de hoogte ten behoeve van de begrotingsverantwoordelijkheid. De minister behoudt zich het recht voor om middelen die vier jaar niet verplicht of gereserveerd zijn in mindering te brengen op de jaarlijkse BDU uitkering. Vanwege de late invoering van de wet in 2005 wordt vanuit het ministerie de ruimte gegeven om dit jaar later ("in de loop van oktober") het bestedingsplan in te dienen.

### *Visie gemeenten*

Uitgangspunt bij de BDU is gebiedsgerichte samenwerking. Het bestedingsplan moet dan ook worden opgesteld in overleg met de inliggende gemeenten. De BDU-ontvanger is tenminste verplicht om de gemeenten de mogelijkheid te geven hun visie en wensen kenbaar te maken ten aanzien van het bestedingsplan. De BDU-ontvanger kan hier alleen gemotiveerd van afwijken.

## Bijlage 2 Financieel meerjarenoverzicht BDU

(bedragen x € 1.000)		2005	2006	2007	2008	2009
Stand per 1 januari - na uitgaven (indicatie)		10.640	12.872	18.015	35.729	55.344
Stand per 1 januari - na reserveringen (indicatie)		10.640	4.069	8.312	13.480	20.221
<b>Inkomsten</b>						
GDU derde storting over 2004 (5%)		475	0	0	0	0
Storting BDU		27.697	28.738	34.426	37.365	37.970
Terugontvangen bedragen		50	0	0	0	0
Aanvulling GDU a.g.v. ontvlechting BRU		750	0	0	0	0
Rentetoevoegingen (2,44% over beginsaldo)		260	0	0	0	0
<b>Totaal inkomsten</b>		<b>29.232</b>	<b>28.738</b>	<b>34.426</b>	<b>37.365</b>	<b>37.970</b>
<b>Uitgaven</b>						
<b>Verplichtingen</b>						
1	Exploitatie concessie Zuidwest	2.495	2.495	0	0	0
2	Exploitatie concessie Wijk	1.674	1.674	0	0	0
3	Exploitatie concessie Noordwest	6.152	6.152	0	0	0
4	Exploitatie concessie Oost	3.719	3.719	3.719	3.719	0
5	Exploitatie concessie Stadsvervoer	3.928	3.928	3.928	3.928	0
6	Exploitatie concessie CVV provincie Utrecht	1.300	1.300	1.400	0	0
7	Geprognoseerde reizigersgroei (2%)	385	770	1.155	1.540	1.925
8	Voorlopige beschikkingen BRU (infrastructuur en veiligheid)	1.272	1.094	0	0	0
9	CSG-1	2.782	0	0	0	0
10	N210 Wegenstructuur Lopikerwaard	164	0	0	0	0
11	BRU reserve N210 Wegenstructuur Lopikerwaard	796	0	0	0	0
12	Rotonde in de N210 bij Lopik	170	0	0	0	0
13	Vervoermanagement	253	253	0	0	0
<b>Subtotaal</b>		<b>25.090</b>	<b>21.385</b>	<b>10.202</b>	<b>9.187</b>	<b>1.925</b>
<b>Bestuurlijke toezeggingen vast in overeenkomsten</b>						
14	CSG-2	0	0	0	0	1.000
15	OV-Vathorst	0	0	4.000	5.000	4.000
16	A2	0	0	0	953	1.905
17	Bonussen vervoerders (2%)	385	385	385	385	385
<b>Subtotaal</b>		<b>385</b>	<b>385</b>	<b>4.385</b>	<b>6.338</b>	<b>7.290</b>
<b>Bestuurlijke toezeggingen overeenkomsten in voorbereiding</b>						
18	Ontsluiting Vathorst, Veenendaal Oost en Snel en Polanen	600	700	800	900	1.000
19	Chipkaart invoeringskosten	400	600	800	0	0
20	Chipkaart exploitatiekosten (4%)	0	0	0	800	800
21	Uitgave sociale veiligheid	266	266	266	266	266
22	ROV	259	259	259	259	259
<b>Subtotaal</b>		<b>1.525</b>	<b>1.825</b>	<b>2.125</b>	<b>2.225</b>	<b>2.325</b>
<b>Totaal uitgaven</b>		<b>27.000</b>	<b>23.595</b>	<b>16.712</b>	<b>17.750</b>	<b>11.540</b>
<b>Vrije financiële ruimte</b>		<b>12.872</b>	<b>18.015</b>	<b>35.729</b>	<b>55.344</b>	<b>81.774</b>
<b>Reserveringen/ wensen die nog niet bestuurlijk zijn vastgelegd</b>						
23	GDU/ IDV naar gemeenten	5.603	0	322	0	0
24	GDU/ IDV naar provincie	2.300	0	750	0	0
25	Marketingkosten OV	400	400	400	400	400
26	Innovatie OV	250	250	250	250	250
27	Overige kosten	250	250	250	250	250
1	Doorzetten exploitatie concessie Zuidwest	0	0	2.495	2.495	2.495
2	Doorzetten exploitatie concessie Wijk	0	0	1.674	1.674	1.674
3	Doorzetten exploitatie concessie Noordwest	0	0	6.152	6.152	6.152
4	Doorzetten exploitatie concessie Oost	0	0	0	0	3.719
5	Doorzetten exploitatie concessie Stadsvervoer	0	0	0	0	3.928
6	Doorzetten exploitatie concessie CVV provincie Utrecht	0	0	0	1.400	1.400
13	Doorzetten Vervoermanagement	0	0	253	253	253
<b>Totaal reserveringen/ wensen</b>		<b>8.803</b>	<b>900</b>	<b>12.546</b>	<b>12.874</b>	<b>20.521</b>
<b>Vrije financiële ruimte als reserveringen/ wensen doorgaan</b>		<b>4.069</b>	<b>8.312</b>	<b>13.480</b>	<b>20.221</b>	<b>26.130</b>

### **Bijlage 3 Toelichting bij items in financieel overzicht BDU**

Hieronder volgt per item van bijlage 2 een inhoudelijke toelichting over de inhoud van de activiteit en de financiële verplichtingen cq. wensen en verwachtingen.

#### **1-6 exploitatie contracten regionaal OV en CVV**

Het betreft hier lopende verplichtingen met vervoerders. Hierbij lopen in 2006 drie concessies af met een mogelijke verlenging tot 2008.

Het is de wens cq. verwachting dat in de toekomst vergelijkbare vervoerscontracten afgesloten gaan worden. Uitgangspunt bij de financiële planning is dat bij de nieuwe aanbestedingen vergelijkbare hoeveelheid middelen nodig zijn als de nu beschikbare middelen. Omdat er nu een aantal nieuwe vervoerders op de markt gekomen is is de prijs per dienstregelingsuur laag. Het is de verwachting dat die in toekomst zal stijgen. Echter door het samenvoegen van concessies en door innovaties moet het mogelijk zijn voor hetzelfde geld een vergelijkbaar of zelfs beter vervoersproduct aan te besteden.

Aangezien in de exploitatie contracten aanzienlijke bedragen omgaan (in 2005 bijna 20 mln. euro) is het van belang zorgvuldig een strategie te bepalen t.a.v. toekomstige aanbestedingen.

#### **7 geprognostiseerde reizigersgroei (2%)**

De exploitatievergoeding die de Provincie Utrecht uitkeert is deels afhankelijk van de vervoersomvang. Dit is voornamelijk het geval bij CVV waar ook een significante groei verwacht wordt.

Of deze uitgavenpost daadwerkelijk gehandhaafd moet blijven tot en met 2009 hangt af van de toekomstige contractvormen en is daarmee onderdeel van de toekomstige aanbestedingsstrategie.

#### **8 Voorlopige beschikkingen BRU**

Als gevolg van de ontvlechting BRU heeft de provincie een aantal beschikkingen (inclusief middelen) overgenomen van het BRU. Bij afronding van deze projecten zal de beschikking uitgekeerd worden.

#### **9-11 CSG-1 en N210 Lopikerwaard**

Als gevolg van de decentralisatie GDU heeft de provincie een tweetal rijksbeschikkingen (inclusief middelen) overgenomen van het rijk. Het betreft de projecten "Centrum stadsgebied Amersfoort fase 1" (CSG-1) en de "Ontsluiting Lopikerwaard (N210)". Omdat het N210 project deels in het BRU ligt en er rijkssubsidie overblijft is afgesproken dat een deel teruggestort wordt aan het BRU.

#### **12 Ronde N210 bij Lopik**

Dit project is als gevolg van de ontvlechting tussen het "wal en het schip" geraakt. Hier heeft de Provincie Utrecht toezeggingen gedaan. Gs heeft besloten (11 januari 2005, WVV ...) om een bijdrage voor dit project te verlenen van maximaal 170.093 euro. De einddatum is vastgesteld op 30 november 2005 en er wordt in principe geen uitstel verleent.

#### **13 Vervoermanagement**

GS hebben besloten (9 maart 2004, 2004wvv000270i) om de bijdrage t.b.v. Vervoermanagement uit de BDU voor de jaren 2005 en 2006 te handhaven en daarna opnieuw een keuze over vervoermanagement te maken.

#### **14-15 CSG-2 en OV-Vathorst**

Dit zijn toezeggingen die de minister Verkeer en Waterstaat heeft gedaan (zie MIT brief 2004) en die zijn uitgewerkt in een eenmalige toevoeging aan de BDU uitkering. De Provincie Utrecht zal hiervoor met de gemeente Amersfoort een bijdrage regeling treffen. Voor OV-Vathorst is in totaal 10 mln. euro gemeoid. In 2010 wordt er nog 6 mln. euro toegevoegd aan de BDU uitkering voor de provincie (middels tabel 2).



## **16 bijdrage A2**

Als onderdeel van de afspraken over de regionale bijdrage aan de verlegging A2 is met de ontvlechting BRU een deel van de BRU verplichting meegekomen naar de provincie. Achterliggende gedachte was dat het BRU een deel van haar dekking door middel van de (toen nog) GDU zou kwijtraken. Immers de rijksuitkering voor de overkomende gemeenten komt ook over naar de provincie. Aanpassing van de rijksverdeelsleutel is basis geweest voor het bepalen van de omvang van de door de provincie over te nemen verplichting voor de bijdrage aan de A2. Het betalingsprotocol is nog in de maak.

## **17 bonussen vervoerders**

Maakt geen primair deel uit van de OV-concessies, maar is wel een provinciale verplichting richting vervoerders.

## **18 Ontsluiting Vathorst en Veenendaal Oost en Snel en Polanen**

Het betreft hier nieuwe lijnen die ingevoerd zullen worden, waarover besluitvorming in voorbereiding is.

## **19-20 Chipcard**

Voor de invoering van de chipcard en de exploitatie zijn afspraken gemaakt met het rijk wat de regionale bijdrage per partij is. (convenant met rijk)

## **21 Sociale veiligheid OV**

Voor de verbetering van de sociale veiligheid in en rond het OV zijn afspraken gemaakt met het rijk wat de regionale bijdrage per partij is. (convenant met het rijk)

## **22 ROV**

In dit overgangsjaar naar een provinciaal Regionaal orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV -> POV) is het bestaande bedrag voor projecten van het ROV aangehouden. Ook bij deze bijdrage is het de vraag of dit t/m 2009 gehandhaafd blijft.

## **23-24 GDU / IDV naar gemeenten en provincie**

Tot 2004 (voor de ontvlechting BRU) heeft de provincie jaarlijks een bedrag aan gemeenten uitgekeerd t.b.v. lokale infrastructuur en verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit was in de vorm van een subsidieregeling. In aanloop naar een nieuwe regeling is er (ambtelijk) overleg geweest met gemeenten. Aan de gemeenten is gevraagd per regio (in totaal drie regio's) met een regionaal bestedingsplan te komen, waarbij projecten maximaal voor 50% voor een bijdrage vanuit de BDU in aanmerking kunnen komen.

Er is een actie nodig naar de gemeenten om duidelijkheid te geven over een eventuele provinciale bijdrage die ze kunnen verwachten in het verlengde van de vroegere GDU / IDV regeling. Daaraan gekoppeld de vraag hoe de provincie omgaat met de huidige wensen, die vnl voor 2005 zijn maar met een doorkijk naar 2007.

Ook de provincie gebruikte een deel van de GDU/IDV als bijdrage voor haar provinciale projecten. Ook hiervoor zijn plannen voor 2005 met een uitloop naar 2007.

## **25-27 Marketingkosten OV, Innovatie OV en Overige kosten OV**

Dit zijn kosten die te maken hebben met stimulering van huidige vervoerders en aanvullende wensen van de provincie t.a.v. aanbiedingen voor reizigers (dalurenkaartjes ect), vernieuwingen en overige kosten als monitoring door CVOV (klantenbarometer), publicaties dienstregeling en monitoring door concessiehouders.

#### Bijlage 4 Overzicht opbouw BDU als samenvoeging oude rijksregelingen

In de onderstaande tabellen (bedragen in 1.000 euro) staat het financieel meerjaren perspectief van de afzonderlijke regelingen als er geen bundeling zou hebben plaatsgevonden. De bedoeling van de wet BDU is een zuivere bundeling zonder herverdeeffecten. In de praktische uitwerking door het rijk ontstaat er met de huidige voorstellen voor de Provincie Utrecht een klein herverdeeffect, waarbij de provincie minder dan 1% minder ontvangt in de periode 2005 t/m 2009.

<b>OV</b>	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
stand 1 januari	0	-749	-2.238	-4.615	-7.177	0
dotatie rijk	21.455	21.400	21.298	21.597	22.108	107.857
verplicht	21.304	21.989	12.453	11.538	4.376	71.660
wens	900	900	11.221	12.621	20.268	45.910
stand 31 december	-749	-2.238	-4.615	-7.177	-9.713	-9.713

<b>GDU/IDV</b>	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
stand 1 januari	10.640	4.295	9.740	17.732	27.715	10640
extra toevoegingen	1.535	0	0	0	0	1.535
dotatie rijk	5.338	6.538	13.164	15.936	16.007	56.984
verplicht	5.184	1.094	4.000	5.953	6.905	23.136
wens	8.033	0	1.172	0	0	9.205
stand 31 december	4.295	9.740	17.732	27.715	36.818	36.818

<b>ROV</b>	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
stand 1 januari	0	0	0	0	0	0
dotatie rijk	259	259	259	259	259	1295
verplicht	259	259	259	259	259	1.295
wens	0	0	0	0	0	0
stand 31 december	0	0	0	0	0	0

<b>VenM</b>	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
stand 1 januari	0	0	0	0	0	0
dotatie rijk	253	253	253	253	253	1.265
verplicht	253	253	0	0	0	506
wens	0	0	253	253	253	759
stand 31 december	0	0	0	0	0	0

**totaal regelingen voor bundeling in BDU**

	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
stand 1 januari	10.640	3.546	7.501	13.117	20.538	10.640
extra toevoegingen	1.535	0	0	0	0	1.535
dotatie rijk	27.304	28.450	34.974	38.045	38.627	167.401
verplicht	27.000	23.595	16.712	17.750	11.540	96.597
wens	8.933	900	12.646	12.874	20.521	55.874
stand 31 december	3.546	7.501	13.117	20.538	27.105	27.105

**totaal regelingen na bundeling in BDU**

	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
stand 1 januari	10.640	3.939	8.182	13.250	19.991	10.640
extra toevoegingen	1.535	0	0	0	0	1.535
dotatie rijk	27.697	28.738	34.426	37.365	37.970	166.196
verplicht	27.000	23.595	16.712	17.750	11.540	96.597
wens	8.933	900	12.646	12.874	20.521	55.874
stand 31 december	3.939	8.182	13.250	19.991	25.900	25.900

**relatief herverdeeleffect rijksdotatie agv BDU**

	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009
extra dotatie na BDU	1,4%	1,0%	-1,6%	-1,8%	-1,7%	-0,7%

## Bijlage 5 Regionale bestedingsplannen 2005 ingediend door gemeenten

Regio	Gemeente	Projectnaam	Projectkosten	Maximaal	Bijdrage	
Zuidoost	Amerongen	60 km Buitengebied	100.000	50.000	40.000	
		Verkeersveiligheidsplan Oude Dorp fase 2	250.000	125.000	64.700	
	Doom	Duurzaam veilig inrichten 60 km gebieden	40.000	20.000	20.000	
	Leersum	Fietsvriendelijk inrichten Darthuiserweg	30.000	15.000	15.000	
		Fietsvriendelijk inrichten Ginkelseweg	30.000	15.000	15.000	
		Fietsvriendelijk inrichten Langbroekerweg	90.000	45.000	45.000	
		Oranjestraat	500.000	250.000	29.870	
	Maarn	Diverse verkeersprojecten	30.000	15.000	13.804	
		Verkeersveiligheidsprojecten binnen de bebouwde kom	100.000	50.000	45.000	
		Verkeersveiligheidsprojecten buiten de bebouwde kom	100.000	50.000	45.000	
	Rhenen	30 km Elst 2005	200.000	100.000	70.000	
		30 km Rhenen 2005	180.000	90.000	74.711	
		Inrichting 60 km buitengebied fase 2005	150.000	75.000	40.000	
	Veenendaal	Herinrichting Prins Willem Alexanderpark	700.000	350.000	150.000	
		Herinrichting Parallelweg	1.300.000	650.000	361.445	
		Aanleg vrijliggende fietspaden Groeneveldselaan tussen Energiestraat - Spoorlijn	900.000	450.000	75.000	
		Aanleg vrijliggende fietspaden Smalle Zijde	400.000	200.000	25.000	
	Wijk bij Duurstede	Inrichting 30 km/ uur gebied	300.000	150.000	25.000	
		Duurzaam veilige inrichting wijk Noorderwaard-zuid	151.000	75.500	75.500	
		Duurzaam veilige inrichting Parkwijk	150.000	75.000	75.000	
		Binnen bebouwde kom brengen van Geerweg/ Romeinenbaan	30.000	15.000	15.000	
West	Abcoude	Fietsvriendelijke inrichting Amerongensewetering	156.202	78.101	78.101	
		Herinrichting Nellenstein	179.763	89.882	89.882	
	Breukelen	Reservering: Aanleg derde brug en aansluitingen (tot uiterlijk bestedingsplan 2007)	1.451.000	725.500	27.772	
		Duurzaam veilig inrichten Heycoplaan - Schepersweg	386.400	193.200	185.329	
	Loenen	Aanleg 30 km/ uur en 60 km/ uur zones	164.600	82.300	82.300	
	Lopik	30 km/ uur maatregelen Polsbroek	550.000	275.000	190.257	
	Montfoort	Herinrichting Laan van Rapijnen te Linschoten	75.000	37.500	37.500	
		Herinrichting/ herstructurering bedrijventerrein IJsselveld	403.865	201.933	104.226	
	De Ronde Venen	Inrichting ontbrekende verblijfsgebieden	190.000	95.000	95.000	
		Aanpassen verkeersveiligheidsmaatregelen	110.000	55.000	55.000	
		Uitvoering fietspadenplan 2005	1.921.000	300.000	226.278	
	Woerden	Beukenlaan (nieuwe weg) - Kamerik NO	500.000	250.000	241.365	
		Reconstructie Leidsestraat	298.000	149.000	149.000	
		Molenweg - Zegveld	10.000	5.000	5.000	
		Herinrichting Wilhelminaweg - VCP - Richard	190.000	95.000	95.000	
	Noordoost	Amersfoort	Fietsroute VINEX locatie Vathorst	900.000	450.000	450.000
			Verkeersveiligheid Stationsplein en Stationsstraat	800.000	400.000	400.000
			Verkeersveiligheid rondom scholen	300.000	150.000	150.000
			Verkeersmaatregelen binnenring zuid	475.000	237.500	200.000
			Reservering: Knoop Hogeweg (tot uiterlijk bestedingsplan 2007)	4.000.000	2.000.000	294.129
		Baarn	Oude Zeeheldenbuurt tweede fase	87.000	43.500	43.500
Kruising Torenlaan - Javalaan			180.000	90.000	90.000	
Kruising Bremstraat - Bestevaerweg en Bestevaerweg 30 km			83.000	41.500	41.500	
Snelheidsremmers Kettingweg			9.500	4.750	4.750	
Snelheidsremmende maatregelen Zandvoortweg			36.000	18.000	18.000	
Eemnesserweg van rotonde van Van Heemstralaan			1.600.000	800.000	61.727	
Bunschoten		VOP's inclusief verlichting Groen van Prinsterensingel	8.150	4.075	4.075	
		Inrichting 60 km zone St. Nicolaashoofd	5.252	2.626	2.626	
		Herinrichting kruising Zuidwenk - Botstraat - Oostelijke Randweg	85.000	42.500	42.500	
		Herinrichting Zuiderzeelaan met aangrenzende hofjes	142.000	71.000	71.000	
Eemnes		Herinrichting Heemstedesingel	92.772	46.386	46.386	
		Duurzaam veilige inrichting plattelandswegen zuid	500.000	250.000	100.000	
Leusden		Aanleg fietsvoorzieningen Asschatterweg (bubeko)	106.500	53.250	53.250	
		Omvorming kruispunt Groene Zoom - Bug. Van der Postlaan	500.000	250.000	174.833	
		Snelheidsremmende maatregelen Heiligenbergerweg	100.000	50.000	50.000	
		Herinrichting Koningin Julianalaan	60.000	30.000	30.000	
Renswoude	Reservering: Fietspad Bameveldsestraat (tot uiterlijk bestedingsplan 2007)	2.000.000	1.000.000	100.000		
Soest	Tweede fase Beukenlaan, Beckeringhstraat, Laanstraat	625.000	312.500	312.500		
	Aanleg rotonde Dalweg - Steenhofstraat	325.000	162.500	162.500		
Woudenberg	Inrichting 60 km zones	80.000	40.000	40.000		
Totaal			25.417.004	12.048.002	5.925.316	

## Bijlage 6 Brief aan gemeenten

Geacht College,

Hierbij wil ik u informeren over hoe de Provincie Utrecht in de toekomst om zal gaan met de Brede Doeluitkering Verkeer (BDU) zoals die ontvangen wordt van het rijk namens de minister van Verkeer en Waterstaat.

Met de BDU verandert er veel in de situatie rond de rijksbijdragen voor verkeer en vervoer. Een viertal rijksregeling worden gebundeld in één rijksuitkering waarover GS de beslissingsbevoegdheid krijgen om die, in samenspraak met inliggende gemeenten, zo effectief mogelijk in te zetten ter realisatie van het PVVP van Utrecht: het SMPU.

De volgende rijksregelingen zijn vanaf 1 januari 2005 in de BDU ondergebracht: exploitatiemiddelen voor OV, Gebundelde Doeluitkering Verkeer (GDU+), interimbesluit duurzaamveilig (inclusief ROV) en interimbesluit vervoermanagement.

De provincie volgt de onderstaande werkwijze om de BDU zo effectief mogelijk in te kunnen zetten. Gemeenten kunnen jaarlijks hun wensen kenbaar maken aan de provincie (voor 15 mei). GS zullen hierover besluiten rond 1 juli. Dan krijgen de gemeenten tot 1 augustus de tijd om hun visie op dit bestedingsplan kenbaar te maken. Na eventuele aanpassingen zal dit plan op voor 15 september door GS aan de minister worden aangeboden.

Ik realiseer me dat dit afwijkt van wat u vanuit het verleden gewend was van de Provincie Utrecht. Tot voor kort was er geen inhoudelijke koppeling tussen de ingediende projecten en de beleidsdoelstellingen van het SMPU. Verder kon iedere gemeente jaarlijks rekenen op een bepaald subsidiebedrag. Met bovengenoemde aanpak laat ik het automatisme van subsidieverlening los. Daarvoor in de plaats komt een jaarlijkse totaal afweging van alle wensen t.a.v. verkeer en vervoer op de bijdrage die de projectvoorstellen leveren aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen van het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU).

Die koppeling is nodig om goed te kunnen sturen op de gewenste resultaten. De BDU biedt mij wel, meer dan in het verleden, de mogelijkheid om flexibel in te spelen op actuele ontwikkelingen.

Ten aanzien van 2005 hebben GS besloten beschikkingen te verlenen voor de ingediende projecten in de regionale bestedingsplannen.

Voor 2006 en verder verzoek ik u uw wensen kenbaar te maken conform de hierboven voorgestelde werkwijze. Mocht het nodig zijn kan de indieningstermijn van 15 mei 2005 op uw verzoek enige weken verschoven worden. Om enig inzicht te geven over de meerjaren vrije ruimte is een tabel bijgevoegd met nu bekende BDU uitkeringen van het rijk en de reeds vastgelegde verplichtingen.

Hoogachtend,

Dr. G. Mik  
Gedeputeerde Verkeer van de Provincie Utrecht