

DATUM	7 februari 2018	NUMMER PS	
AFDELING	Domein Mobiliteit	COMMISSIE	MME
STELLER	Pauline Bredt	DOORKIESNUMMER	06-22161118
DOCUMENTNUMMER	81C7F03B	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Titel : Nieuwe planning en extra budget voor Uithoflijn

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag. 4
Toelichting	pag. 5

Bijlage(n):

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Volgens de nieuwe planning is de Uithoflijn in december 2019 in exploitatie. Hieraan voorafgaand starten we in de tweede helft van 2019 met een gedeeltelijke exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Deze planning kent een hoog slagingspercentage die is voortgekomen uit een uitgevoerde risicoanalyse. Deze laat zien dat de kans dat deze planning gehaald wordt 85% is. Zoals we u eerder hebben toegezegd zullen wij uiteraard grote inspanningen blijven leveren om de start deelexploitatie en volledige exploitatie al enige maanden eerder te realiseren. Inmiddels zijn we op het deel tussen P+R Uithof en station Vaartsche Rijn begonnen met diverse testritten in de nacht.

De vertraging leidt tot extra kosten. Met de in de bestuursovereenkomst afgesproken kostenverdeling betekent dit dat beide opdrachtgevers aanvullend krediet ter beschikking moeten stellen van in totaal 84 miljoen euro. Hierin zitten de verdragingskosten, de kosten voor het afbouwen van de infra en de eerder aan u gemelde kosten voor voorbereiding van exploitatie en beheer en de meerkosten voor de nieuwe tramremise. Nu helderheid bestaat over het totaalbedrag dat nodig is om de Uithoflijn succesvol in exploitatie te krijgen, vragen we u met dit voorstel om de dekking vast te stellen voor de 59 miljoen euro die we als provincie nog bij moeten dragen. Aanvullend hierop dragen wij als provincie de andere helft van de meerkosten voor de nieuwe tramremise, te weten 5 miljoen euro. In totaal vragen wij u dus de dekking goed te keuren voor 64 miljoen euro. Tevens vragen wij u een risicoservering van 13,7 miljoen euro in te stellen.

Voorgeschiedenis

De complexiteit van het project is op de verschillende onderdelen van het tracé merkbaar. In het stationsgebied zijn we in afwachting tot de grond voor het laatste deel van het trace beschikbaar is en hebben we moeten kiezen voor een stevigere ondergrond (onderheide spoorplaat) om de stabiliteit te borgen.

Essentie / samenvatting

In de afgelopen periode hebben we de planning en risico's uitgebreid tegen het licht gehouden en zijn wij tot de eerder aan u gecommuniceerde planning gekomen. De geheimhouding op die Statenbrief hebben wij opgeheven. Met de nieuwe planning in beeld, was het ook mogelijk de kosten en baten goed in beeld te brengen en af te

wegen. Als gezamenlijke opdrachtgevers voor de Uithoflijn voelen de gemeente Utrecht en wij de verantwoordelijkheid om de financiële consequenties te dragen. Omdat de bestuursovereenkomst niet op alle onderdelen helder was, hebben we gezamenlijk een zwaarwegend advies gevraagd op de duiding van de afspraken. Op basis hiervan hebben wij afspraken met elkaar gemaakt. De kostenverdeling is in lijn met de verdeelsleutel zoals in de bestuursovereenkomst is opgenomen.

Het bieden van een betrouwbaar en veilig tramvervoersysteem vinden wij belangrijk voor de bereikbaarheid in de regio Utrecht. Zoals we u eerder informeerden zijn de kosten voor de voorbereiding van exploitatie en beheer in een eerder stadium uit de projectbegroting gehaald. Inclusief deze kosten en 5 miljoen meerkosten voor de remise voor het deel Uithoflijn is voor het succesvol afronden van de Uithoflijn 84 miljoen euro nodig. Hierin hebben we de volgende onderdelen meegenomen:

- Vertragingskosten: Dit zijn de kosten die verbonden zijn aan de vertraging en beheersmaatregelen. Dit zijn met name de meerkosten voor de uitvoeringsorganisatie (langdurig inzetten personeel, langer bezet houden werkterreinen en materieel), projectorganisaties (huisvesting, langduriger inzet personeel), het continueren van buslijn 12 en extra voorbereidingskosten voor testen en beproeven van de tramlijn.
- Afbouw traminfrastructuur: Er is aanvullend krediet nodig om de traminfrastructuur te kunnen afbouwen. Er zijn onvoorziene meerkosten die moeten worden gemaakt voor het beveiligingssysteem en voor aanvullende voorzieningen om de Uithoflijn goed in te passen in het stationsgebied. Denkt u hier bijvoorbeeld aan de onderheide spoorplaat die in het stationsgebied moet worden geplaatst om stabiliteit te creëren in de geroerde ondergrond. Het tracé is gedurende het project gewijzigd doordat andere bouwactiviteiten dit noodzakelijk maakten. Deze bouwactiviteiten zijn ook de oorzaak dat de grond dusdanig geroerd is dat stabiliserende maatregelen nodig waren.
- Tot slot zijn er zoals gezegd de kosten die verband houden met de voorbereiding van exploitatie en beheer van de Uithoflijn en de realisatie van de nieuwe tramremise. De helft van de meerkosten voor de remise komen ten laste komt van de Uithoflijn. De andere helft rust zoals eerder afgesproken bij de SUNIJ-lijn.

Op basis van overeenkomsten tussen ons en de gemeente Utrecht dragen wij van het totaal van 84 miljoen zorg voor de dekking van 59 miljoen en de gemeente Utrecht 25 miljoen. De gemeente Utrecht en wij vinden het belangrijk en noodzakelijk om het project tot een goed eind te brengen en dus ook deze financiële verantwoordelijkheid te nemen.

Zoals hierboven gezegd komt de helft van de meerkosten van de nieuwe remise voor onze rekening omdat dit aan de SUNIJ-lijn wordt toegeschreven. In totaal is de provinciale bijdrage voor het afronden van de Uithoflijn 64 miljoen euro.

Om aanvullende beheersmaatregelen te kunnen nemen om de start exploitatie in december 2019 te borgen stellen wij u voor een risicoreservering van €13,7 miljoen in te stellen. Dit bedrag is bedoeld om eventuele opdrachtgeversrisico's te dekken.

De voorgestelde wijze van dekking heeft geen gevolgen heeft voor de planning van al bekende concrete projecten. Bij de overkomst van BRU naar de provincie hebben we op 17 februari 2015 afspraken gemaakt over eventuele financiële vraagstukken. Daar staat onder afspraak 4: *"Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie, en beheer & onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting opgevangen"*. Daarom doen we een beroep op een deel van de gelden (14 miljoen euro) die destijds vanuit het BRU zijn overgekomen (de RUVV-gelden). Het gaat om het deel van het geld dat voorlopig was gereserveerd, maar die nog niet waren belegd in specifieke projecten. Specifiek gaat het om het zogenoemde Lokaal Maatwerk en het regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. Met de voormalige BRU-gemeenten hebben we een bestuurlijke afspraak gemaakt dat

het budget hiervoor alleen ter beschikking wordt gesteld bij voldoende financiële ruimte binnen het overgekomen budget van BRU. Die ruimte is er dus niet meer. We hebben hierover reeds bestuurlijk overleg gevoerd. In de brief van de U10 naar aanleiding van dit gesprek wordt hiervoor begrip getoond, maar ook de wenselijkheid van de projecten benadrukt. We hebben daarop toegezegd om de voormalige BRU-gemeenten toe te voegen aan het "Realisatieplan Fiets". De gemeenten kunnen de maatregelen ter verbetering van gemeentelijke fietsinfrastructuur die ook een regionaal belang hebben daarvoor aanmelden. Dit is voor het komende jaar op te vangen. Mocht het budget van het realisatieplan fiets daarna onvoldoende blijken zal er een nieuw voorstel voor het aanvullen van dit budget via de kadernota aan PS worden voorgelegd.

Andere dekkingsbronnen betreffen de vrije investeringsruimte voor OV uit het mobiliteitsplan (18 miljoen euro). Op basis van de ervaringscijfers van eerdere perioden is hierin een reserve opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Het investeringsbudget van OV is bedoeld om infrastructurele maatregelen voor OV te treffen. Hiervoor zijn nog geen specifieke projecten opgenomen en de beschikbare investeringsruimte wordt hierdoor grotendeels belegd. Dit betekent dat wanneer we nieuwe ambities zouden formuleren op mobiliteitsgebied, wij hiervoor met een voorstel richting PS moeten komen.

Tot slot hadden we in de begroting 2017 en verder al geld gereserveerd voor de voorbereiding van exploitatie en beheer (bijna 15 miljoen euro). Deze reserve wordt nu beschikbaar gesteld ter dekking van een deel van de kosten.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Met een goed functionerende Uithoflijn kunnen we grote aantallen reizigers van Utrecht CS naar het USP vervoeren.

Financiële consequenties

De volledige projectbegroting loopt zoals u in de begroting heeft kunnen zien via de provinciale begroting. Daarom hebben we in de onderstaande tabel met dekkingsbronnen de bruto bedragen weergegeven. De bijdrage van de gemeente Utrecht en het deel dat we financieren uit het BRU-hek worden als dekkingsbronnen opgevoerd.

(bedragen x € 1mln)	Oorspronkelijk krediet	Extra benodigd krediet	Totaal
Totaal Projectbegroting			
Uithoflijn	341	59	400
Vorbereiding Exploitatie en Beheer (ontvangstorganisatie en proefbedrijf)	0	20	20
Nieuwe Tramremise (NTR)	52	10	62
Totaal krediet	393	89	482
Dekking			
Bijdrage Rijk/provincie Utrecht/gem Utrecht	341		341
Kapitaallasten in exploitatie	52		52
Bijdrage gemeente Utrecht		25,3	25,3
Bijdrage provincie Utrecht		63,7	63,7
Totaal krediet	393	89	482
Saldo	0	0	0
Risicoreservering	0	13,7	13,7

In de dekking opgenomen bijdrage van de gemeente Utrecht van 25,3 miljoen euro is het resultaat van een kostenverdeling tussen de gemeente Utrecht en de provincie. Voor de kostenverdeling is uitgegaan van een kostentotaal van 84 miljoen euro. In dit bedrag is opgenomen een bedrag voor de NTR van 5 miljoen euro wat gerelateerd is aan de Uithoflijn. De provincie heeft een extra benodigd krediet van 5 miljoen euro (SUNIJ-lijn) voor de NTR. Hierdoor komt het extra krediet uit op 89 miljoen euro. Voor de risicoreservering wordt voorgesteld een krediet van 13,7 miljoen beschikbaar te stellen.

In het dekkingsplan over het totaal benodigd krediet van 89 miljoen euro wordt de bijdrage van de provincie 63,7 miljoen euro opgenomen dit na aftrek van de bijdrage gemeente Utrecht van 25,3 miljoen euro.

Hierna wordt de dekking van de bijdrage provincie van 63,7 miljoen euro en de risicoreservering van 13,7 miljoen euro nader toegelicht.

Dekking provincie bijdrage

De provincie bijdrage van 63,7 miljoen euro wordt conform de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren geactiveerd en afgeschreven in periode variërend van 5 tot 30 jaar, afhankelijk van het type kosten. De risicoreservering wordt ook geactiveerd en afgeschreven in 5 jaar. De afschrijvingslasten worden in deze periode gedekt door een nieuw te vormen bestemmingsreserve Kapitaallasten.

De bestemmingsreserve wordt gevoed door:

	Bestemmingreserve kapitaallasten	Saldo
	(bedragen x 1 miljoen euro)	
1	Inzet geraamde exploitatielasten Uithoflijn 2018/2019	16,6
2	Herprioritering RUVV 2018-2019 (BRU-Hek)	14,0
3	Inzet geraamde middelen Voorbereiding Exploitatie en Beheer (BRU-Hek)	14,7
4	Extra storting Mobiliteitsplan 2019-2023: vanuit ruimte OV investeringen	18,4
	Totaal dekking extra krediet door bestemmingsreserve	63,7
5	Extra storting Mobiliteitsplan 2019-2023: vanuit ruimte OV investeringen voor Risicoreservering	13,7
	Totaal dekking door bestemmingsreserve	77,4

1. In de meerjarenbegroting van de exploitatie OV 2018 was uitgegaan dat de Uithoflijn in 2018 exploitatie zou worden genomen. De geraamde exploitatie/afschrijvingslasten voor de Uithoflijn en NTR in 2018 en 2019 bedragen totaal 16,6 miljoen euro.
2. Meerjarig geraamde lasten in de Programmabegroting 2018 voor Voorbereiding Exploitatie en Beheer Uithoflijn, groot 14,7 miljoen euro.
3. Herprioritering van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV). Door de herprioritering wordt ruimte gecreëerd van € 14 mln.
4. Een extra storting op te nemen in het Mobiliteitsplan 2019-2023 van totaal 18,4 miljoen euro als dekking voor het extra krediet. Deze extra storting komt ten laste van een geraamde stelpost voor investeringen OV.
5. Een extra storting op te nemen in het Mobiliteitsplan 2019-2023 van totaal 13,7 miljoen euro als dekking voor de risicoreservering. Deze extra storting komt ten laste van een geraamde stelpost voor investeringen OV.

Meerjarig financieel beeld

Onderstaande tabel geeft een meerjarig financieel beeld van de gevolgen in de exploitatie van de begroting. De financiële gevolgen in de jaren vanaf 2025 zijn samengevat in de laatste kolom.

(bedragen x 1 miljoen euro)

Omschrijving	Netto Investing	Afschr term	Expl 2018	Expl 2019	Expl 2020	Expl 2021	Expl 2022	Expl 2023	Expl 2024	Expl 2025- 2049
Lasten										
Totaal extra krediet na aftrek bijdrage Utrecht	63,7	5/30			6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	31,6
Risicoreservering	13,7	5			2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	
Totaal lasten	77,4		0,0	0,0	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	31,6

Dekking

Opgenomen in begroting 2018-2023:

Exploitatielasten Uithoflijn/NTR	16,6		7,7	8,9						
Voorbereiding Exploitatie en Beheer	14,7	10		1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	5,9
Ruimte RUVV	14,0		12,0	2,0						
Mobiliteitsplan 2019-2023: OV investeringen	18,4			4,6	4,6	4,6	4,6			
Totaal dekking extra krediet Uithoflijn	63,7									
Mobiliteitsplan 2019-2023: OV investeringen: risicoreservering	13,7			3,4	3,4	3,4	3,4			
Totaal opgenomen in begroting 2018-2023	77,4		19,7	20,4	9,5	9,5	9,5	1,5	1,5	5,9
Saldo lasten en dekking	0		19,7	20,4	0,3	0,3	0,3	-7,7	-7,7	-25,7
Storting Bestemmingsreserve Kapitaallasten	77,4		19,7	20,4	9,5	9,5	9,5	1,5	1,5	5,9
Onttrekking bestemmingsreserve Kapitaallasten	77,4				9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	31,6
Saldo Bestemmingsreserve Kapitaallasten	0		19,7	40,1	40,4	40,8	41,1	33,4	25,7	0

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Wij zijn samen met de gemeente Utrecht verantwoordelijk voor de realisatie van de Uithoflijn. Wij dragen samen zorg voor een redelijke en billijke verdeling van de uiteindelijke kosten. We zijn ons bewust van de grote extra kostenpost die nu met de Uithoflijn gemoeid is. De complexiteit van het project is daarin goed zichtbaar. We zetten alles op alles om eerder dan de vastgestelde planning in exploitatie te gaan, maar willen daarbij niet aan zorgvuldigheid en kwaliteit inboeten.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Zoals u buiten kunt zien is het grootste deel van het tracé al gereed en is de vervoersbehoefte onverminderd groot. Het niet afronden van de Uithoflijn is dan wat ons betreft ook geen reëel alternatief. We hebben alle kosten kritisch tegen het licht gehouden en zullen ook alle uitgaven goed blijven monitoren. Indien de start exploitatie eerder geschiedt of bepaalde risico's niet optreden, dan zal een deel van het budget niet worden gebruikt en terugvloeien naar de provincie.

Effecten op duurzaamheid

Met een goed functionerende Uithoflijn kunnen grote aantallen reizigers van Utrecht naar het USP vervoerd worden en wordt het onderliggend wegennet ontlast. De bereikbaarheid van de regio wordt hiermee verder vergroot.

Voorgesteld wordt

- het extra krediet van 84 + 5 miljoen euro voor de remise (deel SUNIJ-lijn) beschikbaar te stellen;
- het provinciale deel van 64 miljoen euro te dekken vanuit het programma Bereikbaarheid;
- een risicoreservering van 13,7 miljoen euro in te stellen, te dekken vanuit het programma Bereikbaarheid;
- een bestemmingsreserve Kapitaallasten in te stellen.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Besluit: Besluit van Provinciale Staten van Utrecht 12 februari 2018 voor het extra budget voor de Uithoflijn.

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 8 februari 2018, domein Mobiliteit, nummer 81C91FBA;

Gelezen;

Overwegende dat latere exploitatie van de Uithoflijn aanzienlijke verdragingskosten en meerkosten met zich meebrengt ;

Besluiten:

1. Het extra krediet van 84 + 5 miljoen euro voor de remise (deel SUNIJ-lijn) beschikbaar te stellen
2. Het provinciale deel van 64 miljoen euro vanuit de voorgestelde bronnen te dekken
3. Een risicoreservering van 13,7 miljoen euro in te stellen

Voorzitter,

Griffier,

Toelichting

1. **Wettelijke grondslag**

Wet Lokaal Spoor

2. **Beoogd effect**

Met een goed functionerende Uithoflijn kunnen we grote aantallen reizigers van Utrecht CS naar het USP vervoeren. Met het extra krediet kan de Uithoflijn worden afgerond.

3. **Effecten op duurzaamheid**

Met een goed functionerende Uithoflijn kunnen grote aantallen reizigers van Utrecht naar het USP vervoerd worden en wordt het onderliggend wegennet ontlast. De bereikbaarheid van de regio wordt hiermee verder vergroot.

4. **Argumenten**

Het bieden van een betrouwbaar en veilig tramvervoersysteem is belangrijk voor de bereikbaarheid in de regio Utrecht. Het succesvol afronden van de Uithoflijn kost in totaal om 84 miljoen euro. Dit bedrag is opgebouwd uit de verdragingskosten (kosten die contractpartners en opdrachtgevers maken door het later in exploitatie gaan van de Uithoflijn), kosten afbouw infra en de kosten voor exploitatie en beheer en de meerkosten voor de nieuwe tramremise.

5. **Kanttekeningen**

De nieuwe planning laat zien dat ingebruikname van de Uithoflijn in december 2019 realistisch is. Dat is anderhalf jaar later dan gepland. De genoemde planning kent grote slagingskansen van 85% waarbij moet worden aangetekend dat dit geen 100% garantie biedt.

6. **Financiën**

De volledige projectbegroting loopt zoals u in de begroting heeft kunnen zien via de provinciale begroting. Daarom hebben we in de onderstaande tabel met dekkingsbronnen de bruto bedragen weergegeven. De bijdrage van de gemeente Utrecht en het deel dat we financieren uit het BRU-hek worden als dekkingsbronnen opgevoerd.

7. **Realisatie**

De Uithoflijn gaat gefaseerd in exploitatie en zal in december 2019 volledig in exploitatie gaan. Hiermee komt buslijn 12 te vervallen.

8. **Juridisch**

nvt

9. **Europa**

Nvt

10. **Communicatie**

Provinciale Staten zijn bijgepraat over de ontwikkelingen van de Uithoflijn.

11. Bijlagen

- Raadsinformatiebrief gemeente Utrecht
- Statenbrief 19 december 2017
- Persbericht

Artikelsgewijze toelichting