

**College van Gedeputeerde Staten  
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	15-12-2020	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Mobiliteit & Milieu
STELLER	Mariëlle Zeilstra	TELEFOONNUMMER	06 18 30 05 22
NUMMER	821BD035	PORTEFEUILLEHOUDER	Arne Schaddelee

**Onderwerp Statenbrief:**

Beëindiging project Uithoflijn

**Voorgestelde behandeling:**

Ter informatie

Geachte dames en heren,

**Essentie/ samenvatting**

Met deze brief brengen we u op de hoogte van de beëindiging van het project Uithoflijn en de afspraken hierover tussen de betrokken partijen.

U ontvangt hierbij ter informatie vijf overeenkomsten die zijn vastgesteld door ons college en door B&W van de gemeente Utrecht, waarin de afspraken staan met betrekking tot het eigendom van de lokale spoorweginfrastructuur en het beheer en onderhoud daarvan. Ook ontvangt u het einddossier van het project Uithoflijn. Deze eindrapportage voor het Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn vormt de afsluiting en samenvatting van de reeks met kwartaal- en halfjaarrapportages die u de afgelopen jaren heeft ontvangen.

Er is een laatste informatiebijeenkomst voor raad- en statenleden gepland op 2 februari 2021, om toelichting te geven op het einddossier en de inhoud van deze brief. Een brief met gelijke strekking wordt door B&W verzonden aan de gemeenteraad. De financiële consequenties voor gemeente en provincie zijn verschillend als gevolg van de verschillende rollen en financiële posities van beide opdrachtgevers, dus voor de volledigheid sturen wij u ook een kopie van de raadsbrief die B&W heden heeft verstuurd aan de gemeenteraad.

**Inleiding**

Op 30 november 2020 heeft de Stuurgroep Uithoflijn geconstateerd dat de projectopdracht is voltooid en er aantoonbaar is voldaan aan de zeven voorwaarden voor beëindiging van het project Uithoflijn. Er is een einddossier Uithoflijn opgesteld waarin de financiële eindverantwoording van het project is opgenomen (bijlage 1).

De Stuurgroep Uithoflijn heeft ook een vijftal overeenkomsten (bijlagen 2 tot en met 6) vastgesteld waarin de afspraken staan met betrekking tot het eigendom van de lokale spoorweginfrastructuur en het beheer en onderhoud daarvan. In de beëindigingsovereenkomst van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn zijn afspraken gemaakt over de nog resterende werkzaamheden van het project Uithoflijn.

Op 15 december 2020 hebben wij ingestemd met het einddossier, de overeenkomsten en de beëindiging van het project Uithoflijn per 31 december 2020.

Het project sluit af met een positief resultaat op zowel het projectdeel Materieel (+€ 16,4 miljoen) als het gezamenlijke projectdeel Werkend Tramvervoersysteem (+€ 7,9 miljoen). Dat betekent dat de beschikbaar gestelde middelen (inclusief het aanvullend budget voor vertragings- en meerkosten uit 2018) toereikend zijn gebleken. Dit resultaat is bepaald per 30 november 2020. Het afsluiten van diverse verplichtingen tot eind dit jaar kan nog tot beperkte wijzigingen in het saldo leiden.

Provincie en gemeente hebben afgesproken om de eindafrekening van het gezamenlijke budget voor WTVS af te ronden als onder meer ook de laatste tranche van de subsidie van het Rijk is ontvangen (naar verwachting in het derde kwartaal van 2021). De eindafrekening vindt plaats volgens een vooraf vastgestelde verdeelsleutel (provincie 76% en gemeente 24%).

### **Overeenkomsten**

Onderdeel van de afronding van het project Uithoflijn is de beëindiging van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn (2012). In dat kader zijn vijf overeenkomsten vastgesteld, waarin de afspraken staan met betrekking tot het eigendom van de lokale spoorweginfrastructuur en het beheer en onderhoud daarvan.

In een *opstalovereenkomst* tussen provincie en gemeente (bijlage 2) zijn de afspraken vastgelegd met betrekking tot het nog te vestigen zakelijk recht van opstal, dat gemeente zal verlenen aan de provincie. Met dit recht van opstal heeft de provincie voor onbepaalde tijd de bevoegdheid om de traminfrastructuur in, op en boven de percelen die onder deze overeenkomst vallen, te onderhouden, te beheren en indien nodig te vernieuwen. Deze opstalovereenkomst is een paraplu-overeenkomst voor nog af te sluiten opstalakten, die in 2021 kadastraal en notarieel worden vastgelegd. Voor de begeleiding en uitvoering van dit proces zijn mensen en middelen bij provincie en gemeente beschikbaar gemaakt.

Er zijn *twee beheerovereenkomsten* vastgesteld (bijlagen 3 en 4). Eén tussen de provincie en gemeente voor het tracé buiten het Utrecht Science Park en één overeenkomst met de Uithofpartners voor het tracé in het Utrecht Science Park. In deze overeenkomsten zijn de afspraken vastgelegd over het beheer en onderhoud van het tramtracé en de raakvlakken met omliggende beheerders. Onder de beheerovereenkomst liggen plattegronden waarin de beheer- en opstalgrenzen met een toelichting duidelijk vastliggen.

Met een *beëindigingsovereenkomst* is de Bestuursovereenkomst Uithoflijn afgesloten (bijlage 5) waarbij partijen verklaren aan de verplichtingen te hebben voldaan, dat restwerkzaamheden zijn overgedragen aan de lijnorganisaties en dat afspraken zijn opgenomen over de eindafrekening. Restwerkzaamheden zijn met een eenmalige vergoeding (lumpsum) overgenomen door de betrokken organisaties van provincie en gemeente. De benodigde mensen, middelen en afgeprijsde risico's zijn per restwerkzaamheid vastgelegd en gekwantificeerd in een vergoeding.

In de *beëindigingsovereenkomst* van de Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof (bijlage 6) zijn vergelijkbare afspraken gemaakt, tezamen met de Uithofpartners Universiteit Utrecht, Universitair Medisch Centrum Utrecht en Hogeschool Utrecht.

### **Financiële consequenties**

In het einddossier van de Uithoflijn is een hoofdstuk opgenomen met de financiële verantwoording van het project. Dit einddossier is tevens de eindrapportage voor het Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn, een afsluiting en samenvatting van de reeks met kwartaal- en halfjaarrapportages die u de afgelopen jaren heeft ontvangen.

De methodiek van eindafrekening bestaat op hoofdlijnen uit een vijftal stappen:

1. Bepaling van het projectsaldo
2. Dekking vanuit beschikbare en gealloceerde kredieten
3. Toedeling van het projectsaldo
4. Eindafrekening tussen provincie en gemeente
5. Uitwerking in de provinciale boekhouding

Achtereenvolgens worden deze vijf stappen toegelicht. In stap 5 wordt het effect op de kapitaallasten en jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten inzichtelijk gemaakt.

#### **Ad 1) Bepaling van het projectsaldo**

Het oorspronkelijke budget van het project in 2012 was € 425,2 miljoen. In 2018 is dit aangevuld tot € 510,3 miljoen, waarvan uiteindelijk € 486,0 miljoen is uitgegeven. De meerkosten zijn met name het gevolg van de vertraging, indexatie, werken derden en de kosten voor Voorbereiding Exploitatie en Beheer die in 2012 niet waren voorzien of begroot.

Het totale projectbudget voor het project Uithoflijn bedraagt € 510,3 miljoen; dit betreft het budget voor het Werkend Tramvervoersysteem (WTVS) - waaronder traminfrastructuur en de voorbereiding op exploitatie en beheer - en het budget voor het Materieel - waaronder trammaterieel, verzekeringen, opleidingen personeel. Het WTVS-budget is een gezamenlijk budget van provincie en gemeente terwijl het Materieel budget geheel is gefinancierd door de provincie.

Het saldo is het budget minus de werkelijk gemaakte kosten. Het project sluit af met een positief saldo op zowel het projectdeel Materieel (€ 16,4 miljoen) als op het gezamenlijke projectdeel Werkend Tramvervoersysteem (WTVS) (€ 7,9 miljoen). Dat betekent dat de beschikbaar gestelde middelen (inclusief het aanvullend budget voor vertragings- en meerkosten uit 2018) toereikend zijn gebleken, zie tabel 1.

	Budget 2012	Budget 2020	Eindstand	Projectsaldo (Budget 2020- Eindstand)
<i>Infrastructuur</i>	€ 321,2	€ 365,7	€ 358,4	€ 7,3
<i>Overige</i>	€ 0,0	€ 27,3	€ 26,8	€ 0,5
<i>Vorbereiding Exploitatie en Beheer</i>	<i>pm</i>	€ 32,4	€ 32,3	€ 0,1
<b>Werkend Tramvervoersysteem</b>	<b>€ 321,2</b>	<b>€ 425,4</b>	<b>€ 417,5</b>	<b>€ 7,9</b>
<b>Materieel</b>	<b>€ 104,0</b>	<b>€ 84,9</b>	<b>€ 68,5</b>	<b>€ 16,4</b>
<b>Totaal</b>	<b>€ 425,2</b>	<b>€ 510,3</b>	<b>€ 486,0</b>	<b>€ 24,3</b>

In de kolom Eindstand staan de daadwerkelijke uitgaven tot en met 30 november 2020, inclusief nog openstaande verplichtingen en de overgedragen restwerkzaamheden. Bij het afsluiten van verplichtingen eind dit jaar, kunnen hier nog beperkte wijzigingen in plaatsvinden.

De restwerkzaamheden die doorlopen in 2021, zijn in goed overleg tussen provincie, gemeente en projectorganisatie voor lumpsumbedragen overgedragen naar de betrokken organisaties. In totaal betreft het 10 VTA's en 4 PV's, zie bijlage 7. De provincie en gemeente hebben zich verplicht om op basis van lumpsum, voor een bedrag van respectievelijk € 20,1 miljoen en € 1,8 miljoen, de uitvoering van deze restwerkzaamheden op zich te nemen.

## Ad 2) Dekking vanuit beschikbare en gealloceerde kredieten

Er zijn 4 kredieten waaruit het project Uithoflijn wordt gedekt:

Nr.	Omschrijving	Besluit	Oorspronkelijk krediet
1.	Oorspronkelijk besluit Infra	AB BRU 18 april 2012	€ 321,2
2.	Aanvullend besluit (allonge II)	2018MME55 12 februari 2018	€ 83,869
3.	Risicoreservering (provinciale deel)	2018MME55 12 februari 2018	€ 13,7
4.	Oorspronkelijk besluit Materieel	AB BRU 19 juni 2013	€ 104,0

### Ad 2.1 Oorspronkelijk dekking van het krediet Infra:

Het oorspronkelijk krediet infra van € 321,2 miljoen is uiteindelijk als gevolg van indexering, bijdragen van derden en budgetverschuiving van materieel naar infra, verhoogd naar € 341,408 miljoen (zie tabel 3).

Oorspronkelijk besluit Infra	Oorspronkelijk krediet	Bijgesteld krediet	Eindstand krediet (inclusief indexatie t/m 2019)
BRU / Provincie Utrecht	€ 150.800.000	€ 164.242.000	€ 164.242.000
Bijdrage Gemeente Utrecht	€ 59.300.000	€ 59.300.000	€ 59.300.000
Bijdrage Rijk	€ 111.100.000	€ 112.973.000	€ 113.216.000
Bijdrage Derden	€ 0	€ 4.650.000	€ 4.650.000
<b>Totaal krediet</b>	<b>€ 321.200.000</b>	<b>€ 341.165.000</b>	<b>€ 341.408.000</b>

Een aandachtspunt betreft de indexatie van de rijkssubsidie. De subsidie wordt jaarlijks middels de IBOI-index verhoogd. De laatste indexering moeten formeel nog door het Rijk worden bevestigd maar de verwachting is dat de totale indexering uit komt op ruim € 2 miljoen. Bij de eindafrekening tussen gemeente en provincie wordt de daadwerkelijk verkregen subsidie gehanteerd om tot de juiste eindafrekening te komen.

Een ander aandachtspunt betreft de budgetverschuiving van het onderdeel materieel naar infra. Aanleiding was de problematiek rondom de elektromagnetische interferentie (EMI-problematiek). Op 1 oktober 2014 heeft het Algemeen Bestuur van het BRU ermee ingestemd om € 8 miljoen budget van het trammaterieel over te hevelen naar de traminfrastructuur ten behoeve van maatregelen inzake EMI. Destijds is ook gesteld dat indien er bij de oplevering van het project voor BRU een positief projectresultaat wordt behaald, deze overheveling van materieel naar infrastructuur wordt gecorrigeerd. Deze correctie heeft niet plaatsgevonden omdat de overgehevelde € 8 miljoen daadwerkelijk is besteed aan EMI maatregelen in de infrastructuur én het oorspronkelijke infra krediet volledig is benut. Derhalve is er geen sprake van een overschot. Bovendien is er in 2018 een aanvullend krediet aangevraagd (zie tabel 4) als gevolg van vertraging.

### Ad 2.2 Aanvullend krediet

De vertraging van het project leidde tot extra kosten. In 2018 heeft Provinciale Staten ingestemd met een nieuwe planning voor het project en extra budget. Conform de in de Bestuursvereenkomst Uithoflijn gehanteerde verdeelsleutel hebben provincie en gemeente aanvullend krediet ter beschikking gesteld van in totaal € 83,9 miljoen.

De dekking van het aanvullend krediet is als volgt:

Tabel 4: Aanvullend krediet (kredietnummer 2 in tabel 2)	
Aanvullend besluit Allonge II	Krediet
Provincie Utrecht	€ 58.540.000
Bijdrage Gemeente Utrecht	€ 25.329.000
<b>Totaal krediet</b>	<b>€ 83.869.000</b>

Het aanvullend krediet komt van beide opdrachtgevers. De provincie draagt hiervan € 58.540.000 en de gemeente € 25.329.000. Dit aanvullend krediet is toebedeeld aan een viertal administratieve bestemmingen (provincie, gemeente, projectorganisatie en risicoreservering). Tot de provinciale bestemming horen o.a. het proefbedrijf en de voorbereiding voor de exploitatie. Tot de gemeentelijke bestemming horen o.a. de meerwerkkosten van de OVT-trap in het stationsgebied.

#### Ad 2.3 Risicoreservering

In 2018 heeft Provinciale Staten bij de besluitvorming over het aanvullend krediet, tevens ingestemd met het instellen van een risicoreservering van € 13,7 miljoen (dit is 76% van de € 18,0 miljoen in allonge II). De reservering is niet aangesproken en kan na eindafrekening komen te vervallen.

Tabel 5: Risicoreservering (nummer 3 in tabel 2) in miljoenen	
Aanvullend besluit Risicoreservering	Reservering
Provincie Utrecht	€ 13,7
<b>Totaal reservering</b>	<b>€ 13,7</b>

#### Ad 2.4 Krediet materieel

Het krediet voor het trammaterieel van de Uithoflijn is volledig door de provincie gedekt.

Tabel 6: Oorspronkelijk en bijgesteld krediet trammaterieel (kredietnummer 4 in tabel 2) in miljoenen		
Oorspronkelijk besluit Materieel	Oorspronkelijk krediet	Bijgesteld krediet
Provincie Utrecht	€ 104,0	€ 74,8
<b>Totaal krediet</b>	<b>€ 104,0</b>	<b>€ 74,8</b>

Het oorspronkelijke krediet voor het trammaterieel betrof € 104,0 miljoen. Het beschikbare krediet in de provinciale boekhouding is € 74,8 miljoen. Het verschil tussen het oorspronkelijke en het huidige krediet wordt veroorzaakt door:

- De overheveling van € 8,0 miljoen van materieel naar infra (krediet verlagend);
- De indexatie van het krediet (€ 2,8 miljoen hoger) (krediet verhogend);
- Er is € 14,2 miljoen krediet afgegaan als gevolg van de gunstig uitgevallen aanbesteding van het materieel in 2018 (krediet verlagend);
- Er is destijds geanticipeerd op de gunstig uitgevallen aanbesteding van het trammaterieel en het provinciale krediet is in het toenmalige Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) verlaagd met € 10,1 miljoen (krediet verlagend);
- En er zijn bijdragen van derden van € 0,3 miljoen (krediet verhogend).

Ad 2.1 t/m 2.4: Resumerend blijkt uit de overzichten dat met betrekking tot projectdeel WTVS, er een marginaal verschil zit tussen het beschikbaar gestelde budget (zie tabel 1) en de dekking uit de kredieten (tabellen 3 en 4). Dit verschil is toe te schrijven aan de IBOI-index van het Rijk. Met betrekking tot het projectdeel Materieel, is er een verschil tussen het budget (tabel 1) en de dekking (tabel 6) van - € 10,1 miljoen (tekort). Dit omdat er destijds is geanticipeerd op de gunstig uitgevallen aanbesteding van het trammaterieel.

#### Ad 3) Toedeling van het projectsaldo

In de Bestuursovereenkomst Uithoflijn zijn afspraken gemaakt tussen partijen hoe om te gaan met mogelijke tekorten. Het totale krediet infra van € 341.408.000 is geheel benut en het eindresultaat van het aanvullend krediet is positief. Vanuit het principe van redelijkheid en billijkheid zijn voor de verdeling van het eindresultaat, dezelfde uitgangspunten en verdeelsleutel tussen partijen gehanteerd als voor de aanvullende bijdrage Allonge II op basis van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn, te weten 76% provincie en 24% gemeente.

#### Ad 4) Eindafrekening tussen provincie en gemeente

Van het krediet in tabel 3 (eindstand € 341.408.000) zijn met uitzondering van de laatste tranche van de rijkssubsidie, alle dekkingsgelden ontvangen bij de provincie.

Wat resteert is de eindafrekening van het krediet in tabel 4 (€ 83.869.000). Alvorens over te gaan tot de eindafrekening tussen provincie en gemeente, dient uitsluitend te zijn over een 3-tal nog af te hechten punten.

De nog af te hechten punten zijn:

1. Een goedkeurende projectaccountantsverklaring over 2020 (er is inmiddels een brief ontvangen van de accountant waarin wordt aangegeven dat er in de eerste 3 kwartalen van 2020 geen onrechtmatigheden of onzekerheden zijn geconstateerd). Over de voorgaande jaren heeft het project al goedkeurende verklaringen ontvangen.
2. Het ontvangen van de laatste tranche van de rijkssubsidie. De laatste € 30,6 miljoen plus nog resterende indexering over 2020 wordt aangevraagd zodra de goedkeurende projectaccountantsverklaring over 2020 is ontvangen. Het einddossier wordt met de aanvraag meegestuurd als eindverantwoording van het project Uithoflijn.
3. Een positieve evaluatie van de combideklaag proefvakken in Utrecht Science Park. Het vervangen van de combideklaag is als restpunt overgedragen aan de provincie voor een lumpsum bedrag. Hiervoor zijn eind november 2020 twee proefvakken aangebracht. Indien in het voorjaar van 2021 blijkt dat de aangebrachte proefvakken geen acceptabele oplossing bieden, kan het zijn dat er nog een aanvullend budget nodig is om tot een goede oplossing te komen. Dit risico is klein en de kans van optreden onwaarschijnlijk (tussen 1% en 5%). Maar als het risico zich voordoet kan het financiële gevolg aanzienlijk zijn (orde grootte enkele miljoenen).

De eventuele benodigde minder- of meerkosten die voortkomen uit deze nog af te hechten punten worden in overleg tussen provincie en gemeente ten laste gebracht van het positief resultaat Werkend Tramvervoersysteem, voorafgaand aan de definitieve eindafrekening (naar verwachting in Q3-2021).

De kans dat de bovengenoemde nog af te hechten punten tezamen een negatieve uitkomst hebben (het Rijk keert de laatste tranche van de subsidie niet uit én de proefvakken bieden geen oplossing voor de combideklaagproblematiek), wordt als uiterst onwaarschijnlijk ingeschat maar de financiële impact is groot. In geval deze kans zich voordoet, wordt er in eerste instantie binnen het resterende WTVS projectsaldo gezocht naar alternatieve oplossingen waarover uiteraard afstemming tussen provincie en gemeente plaatsvindt. Mocht het resterend projectsaldo niet toereikend blijken te zijn, dan treden partijen in overleg over mogelijke aanvullende dekking.

#### **Ad 5) Uitwerking in de provinciale boekhouding**

In deze paragraaf wordt de uitwerking in de boekhouding nader toegelicht. In de jaarrekening 2020 zal ook een toelichting worden opgenomen over de Uithoflijn en de uiteindelijke verwerking van het project in de jaarrekening.

##### **Ad 5.1 Kapitaallasten**

De kapitaallasten OV zijn bij de programmabegroting 2021 geactualiseerd op basis van de toen beschikbare informatie. De uitgaven op het project zijn lager uitgevallen dan opgenomen in de begroting. Dit resulteert tot lagere kapitaallasten in de meerjarenbegroting. Zowel de infra als het trammaterieel wordt in 30 jaar afgeschreven, met uitzondering van de meerkosten uit het aanvullende budget dat in 5 jaar wordt afgeschreven. In totaliteit zal de lagere uitputting van de kredieten resulteren in lagere jaarlijkse kapitaallasten van circa € 3,2 miljoen in jaar 1 t/m jaar 5 en van circa € 0,1 miljoen in jaar 6 t/m jaar 30.

Daarnaast is nog van belang om op te merken dat er geen gebruik is gemaakt van de risicoreservering van € 13,7 miljoen. De afschrijvingstermijn van de risicoreservering was 5 jaar en in de begroting 2021 wordt de jaarlijkse kapitaallast van € 2,74 miljoen deels onttrokken uit de reserve Kapitaallasten Uithoflijn. De actualisatie van de kapitaallasten in de meerjarenbegroting en het effect op de reserve Kapitaallasten Uithoflijn worden in de eerstvolgende Planning & Control producten opgenomen, te weten in de voorjaarsnota 2021 en de kadernota 2022.

##### **Ad 5.2 Extra kapitaallasten a.g.v. uitbreiding areaal**

In de opstalovereenkomst is aangegeven dat de traminfrastructuur (onder- en bovenbouw) in eigendom komt van de provincie op gemeentelijke grond. De infrastructuur is om-niet (€ 1,-) overgedragen maar dat betekent wel dat er op termijn, als de levensduur van de infrastructuur is verstreken, rekening dient te worden gehouden met vervangingsinvesteringen. De vervangingen van kunstwerken doen zich pas voor over circa 80-100 jaar. Deze dienen dus op termijn te worden opgenomen in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP).

##### **Ad 5.3 Effect project op jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten**

In de programmabegroting 2021 heeft Provinciale Staten ingestemd met de kostenstijging van het beheer en onderhoud als gevolg van de areaaluitbreiding van de Uithoflijn. In de begroting is de onderstaande tekst opgenomen:

“De vernieuwing van het tramsysteem, uitbreiding van het areaal, en algemene kostenstijging, zorgen ervoor dat de kosten niet meer in evenwicht zijn met de in de meerjarenbegroting gereserveerde middelen. Er is sprake van een structurele budgetoverschrijding waarbij de vaste jaarlijkse kosten voor het beheer en onderhoud van de OV-assets de middelen in de meerjarenbegroting overschrijden, zonder dat nog rekening is gehouden met het groot onderhoud (variabel onderhoud) en de vervangingsinvesteringen. Welke consequenties daaraan verbonden moeten worden wordt geanalyseerd in een herziening van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018. Deze herziening zal in 2021 plaatsvinden voor de begrotingscyclus 2022. De hiervoor genoemde meerjarenplanning en -raming van het beheer en onderhoud vormt daarvoor de grondslag.”

In juni 2020 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de business case en het financiële model van de tram (documentnummer 820F8B2). Hierin is de verwachting aangegeven dat er jaarlijks in totaal circa € 2 miljoen per jaar extra benodigd zal zijn voor het beheer en onderhoud van de Uithoflijn. Dit is echter een globale indicatie en er zal een nadere analyse en herziening plaatsvinden in de nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2022 – 2025 die de 1e helft van 2021 door Provinciale Staten moet worden vastgesteld en daarna vertaald wordt in de meerjarenbegroting 2022.

#### Ad 5.4 Afsluiting kredieten

Alle kredieten kunnen na onderlinge eindafrekening tussen partijen (stap 4) worden afgesloten. In de onderstaande tabellen is per krediet de geprognosticeerde benutting opgenomen. De belangrijkste boodschap hierbij is dat de kredieten die zijn toegekend ná het oorspronkelijke krediet voor infra, niet geheel benut zijn.

Tabel 7: Benutting van het krediet infra		
Oorspronkelijk besluit Infra	Eindstand krediet (inclusief indexatie t/m 2019)	Benutting t/m Q4-2020
BRU / Provincie Utrecht	€ 164.242.000	€ 164.242.000
Via bijdrage derden		€ 116.336.000
Via kapitaallasten		€ 47.906.000
Bijdrage Gemeente Utrecht	€ 59.300.000	€ 59.300.000
Bijdrage Rijk	€ 113.216.000	€ 113.216.000
Bijdrage Derden	€ 4.650.000	€ 4.650.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 341.408.000</b>	<b>€ 341.408.000</b>

Bij het oorspronkelijke besluit was het uitgangspunt dat de gehele infra investering werd gedekt door bijdragen van derden en dus met een nihil waarde op de balans zichtbaar. Dekking vanuit de BRU en provincie werd vanuit de BDU (specifieke uitkering) gedekt, destijds nog een rijksbijdrage. Inmiddels is de BDU-uitkering opgenomen in het provinciefonds (algemene uitkering) en is er geen sprake meer van een bijdrage van derden, maar eigen middelen provincie. De laatste bijdragen aan het project mogen dan ook niet meer als bijdrage derden worden verantwoord maar moeten worden gedekt binnen de begroting van de provincie (exploitatie) te weten de kapitaallasten OV zoals opgenomen in het mobiliteitsprogramma.

Tabel 8: Benutting van het aanvullend krediet		
Aanvullend besluit Allonge II	Krediet	Benutting t/m Q4-2020
Provincie Utrecht	€ 58.540.000	€ 50.740.000
Direct ten laste van exploitatie		€ 17.874.000
Via kapitaallasten		€ 32.866.000
Bijdrage Gemeente Utrecht	€ 25.329.000	€ 23.429.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 83.869.000</b>	<b>€ 74.169.000</b>

Het totaal krediet valt uiteen in een krediet deel voor de provincie en een krediet deel voor de gemeente Utrecht. Een deel van de uitgaven (€ 17.874.000) is direct ten laste van de exploitatie gekomen en gedekt uit de reserve Kapitaallasten Uithoflijn. Het andere deel (€ 32.866.000) wordt geactiveerd en resulteert in kapitaallasten.

Binnen het provinciale krediet in Allonge II is een deel opgenomen ten behoeve van directieleveranties. Dit deel van het krediet (te weten € 4,0 miljoen) blijft beschikbaar voor het project directieleverantie (URTS), in verband met nog te verrichten werkzaamheden door onder andere Bombardier.

Tabel 9: Benutting van de risicoreservering in miljoenen		
Aanvullend besluit Risicoreservering	Reservering	Benutting t/m Q4-2020
Provincie Utrecht	€ 13,7	€ 0
<b>Totaal</b>	<b>€ 13,7</b>	<b>€ 0</b>

Van de risicoreservering wordt geen gebruik gemaakt.

Tabel 10: Benutting van het krediet materieel in miljoenen		
Oorspronkelijk besluit Materieel	Bijgesteld Krediet	Benutting t/m Q4-2020
Provincie Utrecht	€ 74,8	€ 68,5
<b>Totaal</b>	<b>€ 74,8</b>	<b>€ 68,5</b>

Het materieel wordt geactiveerd en gedekt binnen de kapitaallasten OV.

## **Afsluiting**

Nu het complexe en spraakmakende project Uithoflijn is beëindigd en Tram 22 een aanwinst blijkt te zijn voor de reizigers in de stad en regio, is er tijd om vooruit te kijken. Overigens niet voordat waardering is uitgesproken voor de vele medewerkers die, soms in roerige tijden en moeilijke omstandigheden, dit project mogelijk hebben gemaakt. Ook de Adviesraad Tram verdient deze waardering aangezien zij het project en haar bestuurders op meerdere momenten van gezonde, opbouwende kritiek heeft voorzien en een veilige bedding voor reflectie heeft geboden. In bijlage 8 is het 26<sup>ste</sup> en tevens laatste (positieve) advies van Adviesraad Tram opgenomen, aangaande de beëindiging van het project Uithoflijn. Hierin heeft de Adviesraad Tram aandacht gevraagd voor de benodigde aanpassingen voor het 75-meter materieel en de bestuurlijke afhechting van de vijf overeenkomsten. Beide aandachtspunten zijn naar behoren afgerond en meegenomen in de besluitvorming door de colleges.

De Uithoflijn kan op onderdelen nog verbeterd worden. Denk daarbij aan de stabiliteit van de assentellers die wordt gemonitord in het project URTS (provincie), de inzet van langer trammaterieel en aan het verbeteren van de haltequaliteit. Daarnaast wordt er gewerkt aan de vervoerkundige doorkoppeling van de huidige tramlijnen, als onderdeel van het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT).

Bovenal biedt de Uithoflijn een toekomstperspectief om de groei van het aantal reizigers in de regio Utrecht te kunnen blijven faciliteren en om een goede bereikbaarheid te behouden, met een verdere uitbreiding van het regionale tramnetwerk. Met de tram werken we verder aan een sterk OV-netwerk. Dit vormt een gezonde basis voor de benodigde mobiliteitstransitie en daarmee voor verdere groei van onze regio. Een regio waarin het goed leven, wonen en werken blijft.

## **Vervolgprocedure/ voortgang**

Met deze voortgangsbrief en het einddossier Uithoflijn sluiten we de reguliere rapportages voor raad en staten af. Over de afronding van de laatste werkzaamheden en eindafrekening wordt nog een laatste informatiebijeenkomst georganiseerd voor Provinciale Staten en de Gemeenteraad op 2 februari 2021.

## **Bijlagen**

1. Einddossier Uithoflijn
2. Opstalovereenkomst
3. Beheerovereenkomst Uithoflijn (tracé Graadt van Roggenweg – Sorbonnelaan)
4. Beheerovereenkomst Uithoflijn (tracé Sorbonnelaan – P+R Utrecht Science Park)
5. Beëindigingsovereenkomst Bestuursovereenkomst Uithoflijn
6. Beëindigingsovereenkomst Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof
7. Totale lijst van VTA's en PV's
8. Schriftelijk advies Adviesraad Tram over beëindiging van het project Uithoflijn
9. Raadsbrief voor Gemeenteraad Utrecht

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen