6e bestuurlijke voortgangsrapportage

Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)



Datum:	30 maart 2021
Kenmerk:	4135403
Versie:	definitief
Ontwikkelorganisatie Ruimte	

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

1	Samenvatting en dashboard	3
2	Inleiding	5
3	Voortgang en stand van zaken	6
4	Projectbeheersing	8
4.1	Geld: spoor 1	8
4.2	Geld: spoor 2	10
4.3	Organisatie	10
4.4	Tijd	11
4.5	Risico's	11
4.6	Communicatie	12
Bijlage 1	Herkomst van middelen	13
Geheime bijlage 2	Financieel overzicht	16
Geheime bijlage 3	Budget en besteding t/m 30 december 2020	16
Geheime bijlage 4	Top 10 risico's	16

1 Samenvatting en dashboard

De voortgangsrapportage geeft de raad inzicht in de voortgang van het project Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht in relatie tot het vastgestelde kader. Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode juli 2020 tot en met december 2020. Daarnaast is een toelichting opgenomen over de geplande ontwikkelingen voor de eerste helft van 2021..

Projectdashboard
De actuele stand van zaken van de beheersaspecten van het project NRU is in onderstaande tabel weergegeven:

	Beheersaspect	Status 31-12-2020	Status 30-06-2020
1.	Geld		
	Variant één onderdoorgang	🔴	🔴
	Variant twee onderdoorgangen	🔴	🔴
2.	Organisatie	🟢	🟡
3.	Tijd	🔴	🔴
4.	Risico's	🔴	🔴
5.	Communicatie	🟢	🟢

Betekenis kleuren

🟢 Groen:	Verloopt conform prognose.
🟡 Geel:	Bestaande risico's, beheerst door maatregelen.
🟠 Oranje:	Enkele risico's, onzeker of nog te beheersen.
🔴 Rood:	Risico's doen zich voor of dreigen zich voor te doen, geen beheersmaatregelen mogelijk.

Samenvatting stand van zaken

Toelichting op de bovenstaande stoplichten per beheersaspect:

1. *Geld*

   Variant met één onderdoorgang bij het Kochplein
   Op basis van de kostenraming van december 2020 is het tekort voor deze variant 47 miljoen euro (exclusief BTW).[1] Het beschikbare budget is nog steeds ontoereikend. Er is geen zicht op een sluitende dekking. De indicator voor deze variant blijft daarom op rood staan.

   Variant met twee onderdoorgangen bij het Kochplein en Dunantplein
   Op basis van de kostenraming van december 2020 bedraagt het tekort voor deze variant

[1] In dit tekort is rekening gehouden met een prognose van toekomstige prijsstijgingen (vanaf het prijspeil van de kostenraming tot einde werk) en een hogere risicoreservering, conform de aanbeveling uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020.

62 miljoen euro (exclusief BTW).[2] Er is geen zicht op een sluitende dekking. De indicator voor deze variant blijft daarom op rood staan.

2. *Organisatie*
   Het projectteam was halverwege de verslagperiode weer volledig bemenst. Zowel de vacature van projectcontroller als manager projectbeheersing is ingevuld. De indicator *organisatie* is in deze voortgangsrapportage daarom weer gewijzigd naar groen.

3. *Tijd*
   In de vorige voortgangsrapportage stond de indicator *tijd* op rood vanwege de onzekerheid over een oplossing voor de stikstofproblematiek en het financiële tekort. Omdat er geen zicht is op een sluitende dekking, worden in spoor 1 geen nieuwe activiteiten gestart. In deze voortgangsrapportage is daarom geen nieuwe planning opgenomen (voor spoor 1). De indicator *tijd* (spoor 1) blijft op rood staan.

4. *Risico's*
   Het grootste risico voor het project, dat er geen oplossing wordt gevonden voor het dekkingstekort, is opgetreden. Er is geen zicht op een sluitende dekking. De indicator *risico's* blijft daarom op rood staan.

5. *Communicatie*
   Vanwege de coronamaatregelen hebben in de periode juli-december 2020 twee digitale bijeenkomsten met de adviesgroep plaatsgevonden. De adviesgroep is per mail geïnformeerd over de 5e bestuurlijke voortgangsrapportage en de raadsbrief over de kostenraming van het Voorlopig Ontwerp. De indicator *communicatie* staat op groen.

[2] In dit tekort is rekening gehouden met een prognose van toekomstige prijsstijgingen (vanaf het prijspeil van de kostenraming tot einde werk) en een hogere risicoreservering, conform de aanbeveling uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020.

2 Inleiding

Doel voortgangsrapportage
De voortgangsrapportage geeft de raad inzicht in de voortgang van het project Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht in de periode juli 2020 tot en met december 2020.

Opdracht vernieuwing NRU
Het hoofddoel van het project Vernieuwing NRU is:
Het verbeteren van de doorstroming op de NRU op een verkeersveilige wijze en het zoveel mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in Overvecht.

Kader
In maart 2014 heeft de gemeenteraad de volgende uitgangspunten vastgesteld voor de vernieuwing van de NRU:

- De weg bestaat uit 2 rijstroken per rijrichting (2x2).
- De maximum snelheid wordt 80 km/uur.
- De aansluitingen van de stedelijke wegen op de NRU zijn ongelijkvloers.
- Bij minimaal één van deze aansluitingen ligt de NRU in een onderdoorgang.

In november 2018 heeft de gemeenteraad:

- Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp vastgesteld.
- Een voorbereidingskrediet van 30 miljoen euro vrijgegeven, waarmee het totale voorbereidingskrediet 45,1 miljoen[3] euro bedraagt.

In juli 2020 heeft de gemeenteraad, bij de vaststelling van het Meerjarenperspectief Ruimte 2020, ingestemd met:

- Een gewijzigde besteding van het voorbereidingskrediet NRU.

In deze rapportage wordt de voortgang gerapporteerd ten opzichte van:

- bovengenoemde doelstelling,
- de door de raad vastgestelde uitgangspunten,
- het financiële kader.

De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag voor de vernieuwing van de NRU en draagt volledige budgetverantwoordelijkheid. Eventuele budgetoverschrijdingen komen voor rekening van de gemeente Utrecht.

[3] Bij de begroting van 2014 heeft de raad voor het eerst een voorbereidingskrediet vrijgegeven voor de NRU van 4 miljoen euro. Dit is in 2015 en 2016 verhoogd met respectievelijk 1,1 miljoen en 10 miljoen euro.

3 Voortgang en stand van zaken

In de periode van juli t/m december 2020 is gewerkt aan de tweesporenaanpak, waar de raad over is geïnformeerd met de raadsbrief van 29 mei 2020. Met het ministerie van IenW en de provincie is overleg gevoerd over het financiële tekort om het Voorlopig Ontwerp (NRU geheel ongelijkvloers, 80 km/uur met onderdoorgangen) te kunnen realiseren. Een beperkt aantal activiteiten in de ontwerp- en voorbereidingsfase van dit spoor 1 is voortgezet, waaronder het stikstofdossier en een extra ontwerploop. Daarnaast is een start gemaakt met spoor 2, het onderzoeken naar alternatieven voor het Voorlopig Ontwerp.

Spoor 1

Ontwikkelingen juli - december 2020

Overleg financieel tekort
In de raadsbrief van 22 september 2020 is gemeld dat de kans op een gunstige afloop van spoor 1 steeds kleiner wordt. Het voortgezette overleg met het Rijk en de provincie bevestigt dit beeld. Op dit moment zien de drie partijen geen mogelijkheden om het budget voor de NRU te verhogen. De minister schrijft hierover op 26 november 2020 in een brief aan de Tweede Kamer: "*Voor het gemeentelijke project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is overleg met de gemeente Utrecht en provincie Utrecht. De gemeente heeft aangegeven dat er een tekort is van € 94 miljoen (excl. btw) en dat de gemeente het financiële risico van een project met een dergelijke financiële omvang niet kan dragen. Vooralsnog is er geen zicht op een sluitende dekking. Er wordt gezocht naar een oplossing hiervoor. Daarbij worden er alternatieve oplossingen verkend die passen binnen het beschikbare budget.*"

Stikstofdossier
De stikstofneerslag in zowel de bouwfase als de gebruiksfase van de NRU (voorlopig ontwerp - spoor 1) is opnieuw berekend en valt hoger uit dan in de vorige berekening. Een alternatieve oplossing voor de NRU (spoor 2) zal naar alle waarschijnlijkheid ook stikstofneerslag veroorzaken in Natura-2000 gebieden. Daarom is gezocht naar mogelijkheden om de toegenomen stikstofneerslag van de NRU extern te salderen. Een veehouderij in de gemeente Stichtse Vecht bleek onder de voorwaarde van bestemmingsplanwijziging van zijn perceel (voor het gebruik van de schuren) bereid een deel van zijn stikstofrechten te verkopen aan de gemeente Utrecht. Het college is voornemens om deze stikstofrechten aan te kopen wanneer de veehouder met de gemeente Stichtse Vecht tot afspraken komt over bestemmingsplanwijziging van zijn perceel. De raad zal bij het aanbieden van het MPB dit voorjaar om goedkeuring worden gevraagd om deze uitgaven (voorzien voor de tweede helft van 2021) in het kader van spoor 2 te dekken uit het beschikbare voorbereidingskrediet NRU (spoor 1).

Voorlopig Ontwerp (VO)
Op basis van ontwerploop 3 van het voorlopig ontwerp is het ontwerp voor de groenzones verder uitgewerkt en is het beplantingsplan afgerond. Het beplantingsplan geeft een actueel inzicht in het aantal bomen dat verwijderd moet worden. Op basis van de huidige inzichten lijkt het mogelijk om de bomen die verwijderd moeten worden voor het project binnen het projectgebied te compenseren.
Ook heeft er een extra ontwerploop van het voorlopig ontwerp plaatsgevonden. Om onnodige kosten te voorkomen is het ontwerpwerk in deze extra ontwerploop tot een minimum beperkt en lag de nadruk op het verwerken van de laatste inzichten in de kostenraming. De geraamde kosten in de

kostenraming van december 2020 liggen lager dan de geraamde kosten in de kostenraming van maart 2020. Op basis van de meest actuele kostenraming (d.d. 4 december 2020) is het tekort € 62 miljoen (exclusief BTW) voor de variant met twee onderdoorgangen en een viaduct.[4] De beschikbare dekking uit de bijdragen van rijk, provincie en gemeente is daarmee nog steeds ontoereikend. In paragraaf 4.1.2 staat een toelichting op de uitkomsten van de kostenraming.

Geplande activiteiten januari – juli 2021

Omdat er geen zicht is op een sluitende dekking van het plan met drie ongelijkvloerse kruisingen zetten we dit jaar geen nadere stappen in het kader van spoor 1.

Spoor 2

Ontwikkelingen juli – december 2020

Na het raadsbesluit over het Meerjarenperspectief Ruimte 2020 op 16 juli 2020, is gestart met de fase van verkenning van alternatieve oplossingen (spoor 2). In een eerste stap zijn de belangen van de gemeente, provincie en Rijk opnieuw in kaart gebracht als vertrekpunt voor de verkenning van alternatieve oplossingen. Rijk, provincie en gemeente zijn het erover eens dat onderzoek van een bredere benadering gewenst is. Rijk, provincie en gemeente hebben bestuurlijk afgesproken om de bijdragen voor de NRU vast te houden tot het Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) 2021 (najaar) .

Geplande activiteiten januari – juli 2021

Rijk, provincie en gemeente hebben de gemaakte bestuurlijke afspraken over de aanpak van de variantenstudie naar alternatieve oplossing voor de NRU vastgelegd in de Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021. Het college heeft het document ter informatie aangeboden aan de Raad. In 2021 voeren we de variantenstudie NRU (spoor 2) uit. In het najaar moet deze gereed zijn.

Alternatieve oplossingen worden niet alleen gezocht in een verbeterde doorstroming van de NRU, maar ook in het beïnvloeden van de mobiliteitsvraag, om de drukte in de spits te verminderen en mensen te stimuleren om meer thuis te werken en meer gebruik te maken van de fiets en het OV. Dit sluit aan bij Utrecht Nabij, de gezamenlijke visie van U16, provincie en het Rijk (U Ned) op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. We gaan onderzoeken welke vraagbeïnvloedingsmogelijkheden er zijn rond de NRU, bovenop alle maatregelen die worden onderzocht en gepland in het kader van U Ned. Om effectieve maatregelen op dat gebied te kunnen formuleren is het van belang om gedetailleerd inzicht te hebben in het gebruik van de NRU door verschillende doelgroepen. Het gepland kentekenonderzoek van GoedopWeg, dat start in april 2021, neemt de NRU daarom mee. Met de uitkomsten van het kentekenonderzoek beoordelen we alternatieve oplossingen op hun effectiviteit.

In het Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2021met de ministers van IenW en BZK nemen we op basis van de uitkomsten van de variantenstudie spoor 2 besluiten over het vervolg. Over de plankosten voor uitvoering van spoor 2 in 2021 is met de provincie afgesproken dat de gemeente Utrecht deze kosten dekt uit het beschikbare gemeentelijke voorbereidingskrediet voor de NRU. Aan het eind van dit jaar maken we ook nieuwe subsidieafspraken met de provincie voor het vervolg van de planvorming NRU, passend bij de besluiten die dan zijn genomen over het vervolg van het planproces NRU.

[4] Om het tekort te kunnen bepalen is, net als bij de vorige kostenraming, de prognose van toekomstige prijsstijgingen toegevoegd aan de geraamde kosten met prijspeil oktober 2020 en is een hogere risicoreservering aangehouden, conform de aanbeveling uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020.

4 Projectbeheersing

In dit hoofdstuk wordt de voortgang en stand van zaken weergegeven van de beheersaspecten: Geld, Organisatie, Tijd, Risico's, Communicatie. Bij Geld wordt onderscheid gemaakt tussen spoor 1 en spoor 2.

4.1 Geld: spoor 1

4.1.1 Herkomst van middelen

Het project heeft drie financiers die bijdragen aan het beschikbare projectbudget: het ministerie van IenW, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Ten opzichte van de vorige bestuurlijke voortgangsrapportage is het totale budget gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse indexatie van de rijksbijdrage, de toepassing van een projectspecifiek BTW-percentage en een actualisatie van de indexatie van het budget. In bijlage 2 is het actuele overzicht van het budget opgenomen, inclusief een overzicht van reeds uitgekeerde en nog uit te keren indexatie.

4.1.2 Besteding van middelen

VO-raming
In december 2020 is de kostenraming van de extra ontwerploop van het Voorlopig Ontwerp afgerond. In deze actualisatie zijn o.a. verwerkt: de uitkomsten van milieukundige onderzoeken, een uitgewerkte grondbalans, en een aantal wijzigingen in het ontwerp naar aanleiding van een verkeersveiligheids-audit. Ook zijn de aanbevelingen uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020 verwerkt. Om onnodige kosten te voorkomen is er geen nieuwe second opinion uitgevoerd op de meest actuele kostenraming. Er is wel een externe toets uitgevoerd op de berekening van de indexeringsprognose en het daaruit blijkende tekort.

Op basis van de kostenraming van december 2020 is het tekort voor een variant met twee onderdoorgangen en één viaduct € 62 miljoen (exclusief BTW).[5] Het tekort is gedaald ten opzichte van het tekort op basis van de kostenraming van maart 2020. Toen bedroeg het tekort € 94 miljoen (exclusief BTW). De daling van het tekort is het gevolg van:

- Een hoger budget door de toepassing van een projectspecifiek BTW percentage van 17,3%, waardoor de netto rijksbijdrage hoger uitvalt en een actualisatie van de indexatie van het budget op basis van de laatste kostenraming.
- Een lagere kostenraming, onder andere als gevolg van het verwerken van de uitkomsten van de milieukundige onderzoeken en het uitwerken van een grondbalans.

De uitkomsten van de kostenraming zijn gedeeld met het Rijk en de provincie.

[5] Om het tekort te kunnen bepalen is, net als bij de vorige kostenraming, de prognose van toekomstige prijsstijgingen toegevoegd aan de geraamde kosten met prijspeil oktober 2020 en is een hogere risicoreservering aangehouden, conform de aanbeveling uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020.

4.1.3 Financiële haalbaarheid varianten

Variant met één onderdoorgang bij het Kochplein
Op basis van de kostenraming van december 2020 is het tekort voor een variant met één onderdoorgang en twee viaducten € 47 miljoen (exclusief BTW). Het beschikbare budget is nog steeds ontoereikend. Er is geen zicht op een sluitende dekking. De indicator voor deze variant blijft daarom op rood staan.

Variant met twee onderdoorgangen bij het Kochplein en Dunantplein
Op basis van de kostenraming van december 2020 bedraagt het tekort voor deze variant € 62 miljoen (exclusief BTW). In dit tekort is de prognose van toekomstige prijsstijgingen en indexering van het budget, net als bij de vorige kostenraming, toegevoegd aan de geraamde kosten met prijspeil 2020 en is een hogere risicoreservering aangehouden, conform de aanbeveling uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020. Er is geen zicht op een sluitende dekking. De indicator voor deze variant blijft daarom op rood staan.

4.1.4 Uitgaven tot en met 31 december 2020

Het voorbereidingskrediet voor de NRU bedraagt € 45,1 miljoen en wordt gedekt uit de provinciale bijdrage en de gemeentelijke bijdrage. In de geheime bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de totale uitgaven tot en met 31 december 2020 en de dekking voor deze uitgaven. De totale uitgaven tot en met 31 december 2020 bedragen (afgerond) € 16,6 miljoen.

In maart 2020 is een nieuw voorschotverzoek ingediend bij de provincie. De provincie heeft het verzoek afgewezen vanwege de onzekerheid over de financiële haalbaarheid van spoor 1. Deze afwijzing heeft in 2020 niet tot een dekkingstekort geleid, de activiteiten in spoor 1 zijn in overleg met de samenwerkende overheden geminimaliseerd.

Met de provincie is het gesprek gevoerd over tussentijdse vaststelling van de subsidie voor de gezamenlijke dekking van de tot nu toe gemaakte kosten in spoor 1. Afgesproken is dat de gemeente Utrecht een vaststellingsverzoek indient voor de gemaakte plankosten, conform afspraak in de subsidiebeschikking van 2016, waarin is vastgelegd dat provincie Utrecht 2/3e en gemeente Utrecht 1/3e bijdraagt aan de gemaakte plankosten. Concreet betekent dit dat de gemeente Utrecht 1/3e van de gemaakte plankosten van € 16,6 miljoen op zich neemt. De subsidie van het ministerie van IenW is alleen beschikbaar voor dekking van realisatiekosten.

In het BO MIRT 2021 maken we op basis van de inzichten en voortgang op dat moment nadere afspraken over de kansrijke oplossingsrichtingen (of maatregelpakketten) voor de NRU en het vervolg van het planproces NRU. Het gezamenlijk budget, dat gereserveerd is voor bekostiging van het voorkeursalternatief van spoor 1, houden we vast tot eind 2021. Definitieve vaststelling van de provinciale subsidie voor spoor 1 vindt plaats als wordt besloten om spoor 1 af te ronden.

Accountantscontrole
In het eerste kwartaal van 2021 wordt de accountantscontrole over het jaar 2020 uitgevoerd ten behoeve van de financiële verantwoording aan de provincie.

4.2 Geld: spoor 2

Op 16 juli 2020 heeft de raad bij het raadsvoorstel Meerjarenperspectief Ruimte 2020 ingestemd met een gewijzigde besteding van het voorbereidingskrediet NRU, waarin rekening is gehouden met een post van € 250.000 voor een eerste verkenning naar alternatieve oplossingen voor de NRU (spoor 2). Met dit budget starten we in het eerste kwartaal van 2021 een variantenstudie. De kosten van deze studie bedragen € 150.000 meer dan de beschikbaar gestelde € 250.000 vanwege de toegenomen diepgang en detailniveau dat we nastreven (inclusief schetsontwerpen, effectbepaling, kostenraming en verkeersmodelleringen). De reguliere projectkosten (projectteam etc.) vallen onder de kosten zoals ook geraamd binnen het voorbereidingskrediet. Voor de specifieke bestedingen in het kader van spoor 2, zoals ook de aankoop van de stikstofrechten, de verwerving van de gronden etc. zal bij de actualisatie van het MPB wederom een voorstel voor gewijzigde besteding van het voorbereidingskrediet NRU aan de raad worden voorgelegd. Vooruitlopend op die besluitvorming starten we wel alvast met de uitvoering van de variantenstudie omdat vertraging er voor zal zorgen dat besluitvorming aan het einde van het jaar niet meer haalbaar is.

4.3 Organisatie

Sturingsmodel
In juli 2020 heeft de IRM-er Ruimte de rol van ambtelijk opdrachtgever NRU overgedragen aan de (nieuw in dienst getreden) directeur Mobiliteit. De IRM-er Ruimte blijf de eindverantwoordelijkheid dragen voor het project conform de organisatieregeling van de gemeente Utrecht.

In de eerste verkenning van alternatieve oplossingen voor de NRU (spoor 2) hoeft de ambtelijke stuurgroep niet bij elkaar te komen, aangezien nog geen besluiten worden genomen die het organisatieonderdeel Ruimte overstijgen. Voorlopig geldt daarom de standaard aansturing van projecten, waarbij de programmamanager Mobiliteit optreedt als ambtelijk opdrachtgever namens de IRM-er Ruimte. Hiermee wijken we tijdelijk af van de voorgenomen frequentie waarmee de ambtelijke stuurgroep bij elkaar komt, zoals beschreven in het sturingsmodel dat op 17 september 2020 is vastgesteld door het college. In de periode dat de ambtelijke stuurgroep niet bij elkaar komt, wordt de bestuurlijke voortgangsrapportage na consultatie van het controlteam en de ambtelijk opdrachtgever naar de raad gestuurd. De ambtelijke stuurgroep wordt hierover geïnformeerd. Na het BO MIRT 2021, waarin nadere afspraken worden gemaakt over de NRU, wordt de ambtelijke stuurgroep weer geactiveerd. Of eerder als daar aanleiding toe is.

4.3.1 Capaciteit / projectbemensing

Het projectteam was halverwege de verslagperiode weer volledig bemenst. Zowel de vacature van projectcontroller als manager projectbeheersing is ingevuld. De indicator organisatie is in deze voortgangsrapportage daarom weer gewijzigd naar groen.

Het stilleggen van de werkzaamheden in spoor 1 heeft gevolgen voor de huidige projectorganisatie. Voor een aantal projectteamleden, zoals de contractmanager en de technisch manager, geldt dat zij geen rol hebben in spoor 2. Zij verlaten het projectteam. In december is een nieuwe projectmanager NRU gestart die het werk van de huidige projectmanager overneemt. De huidige projectmanager rondt de werkzaamheden van spoor 1 af en draagt het werk in het eerste kwartaal 2021 over aan haar opvolger.

4.4 Tijd

Spoor 1
In de vorige voortgangsrapportage stond de indicator *tijd* op rood vanwege de onzekerheid over een oplossing voor de stikstofproblematiek en het financiële tekort. Omdat er geen zicht is op een sluitende dekking, worden in spoor 1 geen nieuwe activiteiten gestart. In deze voortgangsrapportage is daarom geen nieuwe planning opgenomen (voor spoor 1). De indicator tijd blijft op rood staan.

Voor de volledigheid merken we op dat als spoor 1 in de toekomst zou worden hervat, het bestemmingsplan opnieuw ter visie moet worden gelegd. Er is namelijk veel tijd verstreken sinds de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan in januari 2019 en het bestemmingsplan sluit niet meer aan bij het uitgewerkte Voorlopig Ontwerp NRU . Dit betekent dat de huidige procedure van het bestemmingsplan NRU nu zal worden beëindigd en wij de indieners van zienswijzen hierover zullen informeren.

Spoor 2
De inspanningen voor spoor 2 zijn er op gericht om in het BO MIRT 2021 (najaar 2021) nadere afspraken te maken over de NRU. Op basis van deze afspraken zal een planning worden opgesteld voor het vervolgproces.

4.5 Risico's

Top 10 risico's
Het risicodossier (gericht op spoor 1) is geactualiseerd ten behoeve van de kostenraming van de extra ontwerploop. Een actueel overzicht van de 10 risico's met de grootste impact op het project is opgenomen in geheime bijlage 4. Het grootste risico voor het project, dat er geen oplossing wordt gevonden voor het dekkingstekort, is opgetreden. Er is geen zicht op een sluitende dekking. De indicator voor risico's blijft daarom op rood staan.

Risicoreservering
De hoogte van de risicoreservering is in de extra ontwerploop van de raming opnieuw bepaald op basis van de aangescherpte raming en het actuele risicodossier. De risicoreservering is opgenomen in de geheime bijlage 2.

Eén van de aanbevelingen uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020 is om, vanwege de omvang van het project, bij het vaststellen van het benodigde budget meer zekerheden in te bouwen om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen. Mede naar aanleiding van de lessen uit de Uithoflijn is deze aanbeveling overgenomen. Dit is inzichtelijk gemaakt in de geheime bijlage 2.

Prijsstijgingen
De kostenraming van 4 december 2020 heeft prijspeil oktober 2020 (het meest actuele prijspeil bij het opstellen van de raming). Prijsstijgingen tot aan oktober 2020 zijn verwerkt in de raming.
De prijsstijging van oktober 2019 (prijspeil van de kostenraming van maart 2020) tot oktober 2020 (prijspeil van de kostenraming van december 2020) is 1,7%.[6] In de kostenraming is rekening gehouden met een prognose van prijsstijgingen vanaf het prijspeil van de kostenraming tot en met het einde van het werk. De prognose is inzichtelijk gemaakt in de geheime bijlage 2.

[6] Prijsstijging CBS, GWW input prijsindex 2015 = 100, deelgebied 4213 Bruggen en tunnels

4.6 Communicatie

Vanwege de coronamaatregelen hebben in de periode juli-december 2020 twee digitale bijeenkomsten met de adviesgroep plaatsgevonden. De adviesgroep is per mail geïnformeerd over de 5e bestuurlijke voortgangsrapportage en de raadsbrief over de kostenraming van het Voorlopig Ontwerp.

In spoor 2 zal de adviesgroep ook worden betrokken bij de planvorming in 2021. Ook zal het opstellen van bestuurlijke voortgangsrapportages aan de raad worden gecontinueerd.

Bijlage 1 Herkomst van middelen

afgeronde bedragen x 1.000.000 exclusief BTW	**Variant:** *1x onderdoorgang*	
Rijk		
Rijksbijdrage MIRT 2020: 182 incl. BTW = 148 excl.	130,0	
Extra Rijksbijdrage t.g.v. Amendement Schonis	4,1	
Indexering	11,3	
subtotaal		**145,4**
Provincie Utrecht		
Bijdrage beschikking d.d. 5 juli 2016	33,4	
Extra bijdrage motie 'Mosterd bij de maaltijd' besluit PS 18 februari 2019	-	
Indexering	1,6	
subtotaal		**35,0**
Gemeente Utrecht *		
Raadbesluit over Voorkeursvariant NRU d.d. 6 maart 2014	16,7	
Extra Bijdrage Amendement 2017/24 "boter bij de Vis"	19,0	
Bijdrage voor meerdere onderdoorgangen in MPR 2019	0,0	
Indexering (pp. 2018 obv. MPR 2019)	1,0	
subtotaal		**36,7**
Totaal Herkomst		**217,1**
Totaal budget inclusief prognose indexering (t/m 2029)		**243,8**

Herkomst van middelen

afgeronde bedragen x 1.000.000 exclusief BTW	**Variant:** *2x onderdoorgang*	
Rijk		
Rijksbijdrage MIRT 2020: 182 incl. BTW = 148 excl.	130,0	
Extra Rijksbijdrage t.g.v. Amendement Schonis	4,1	
Indexering	11,3	
subtotaal		**145,4**
Provincie Utrecht		
Bijdrage beschikking d.d. 5 juli 2016	33,4	
Extra bijdrage motie 'Mosterd bij de maaltijd' besluit PS 18 februari 2019	9,0	
Indexering	1,6	
subtotaal		**44,0**
Gemeente Utrecht *		
Raadbesluit over Voorkeursvariant NRU d.d. 6 maart 2014	16,7	
Extra Bijdrage Amendement 2017/24 "boter bij de Vis"	19,0	
Bijdrage voor meerdere onderdoorgangen in MPR 2019	4,0	
Indexering (pp. 2018 obv. MPR 2019)	1,0	
subtotaal		**40,7**
Totaal Herkomst		**230,1**
Totaal budget inclusief prognose indexering (t/m 2029)		**257,9**

Toelichting bij de tabellen herkomst van middelen

Rijksbijdrage
In het MIRT 2021 is een rijksbijdrage voor de NRU opgenomen van 182 miljoen euro (inclusief BTW):

- De extra bijdrage van 5 miljoen euro (inclusief BTW) naar aanleiding van het Tweede Kamer amendement Schonis (4 december 2018) is opgenomen in het bedrag van 182 miljoen euro.

Afdracht BTW naar BCF
De rijksbijdragen aan MIRT projecten worden inclusief BTW begroot. De BTW over die rijksbijdrage wordt toegevoegd aan het BTW Compensatiefonds (BCF). De gemeente kan de BTW die door opdrachtnemers in rekening wordt gebracht terugvorderen van het Rijk via het BCF. Aangezien de BTW niet op de projectbegroting drukt, worden alle kosten exclusief BTW weergegeven.
Bij de bepaling van het netto beschikbare budget is tot dusver als uitgangspunt gehanteerd dat de kostenraming volledig is onderworpen aan BTW. Nadere bestudering leert echter dat niet alle activiteiten BTW-plichtig zijn. Het netto beschikbare budget valt daardoor hoger uit.

Provinciale bijdrage
De provinciale bijdrage bestaat uit 2 bedragen:

- de oorspronkelijke bijdrage van 33,4 miljoen euro (ex. BTW),
- een extra bijdrage van 9 miljoen euro naar aanleiding van de motie ‘Mosterd bij de maaltijd’.

De gemeentelijke bijdrage
De gemeentelijke bijdrage bestaat uit 4 bedragen:

- de oorspronkelijke bijdrage van 16,6 miljoen euro (ex. BTW).
- een extra bijdrage van 19,0 miljoen euro naar aanleiding van het amendement ‘Boter bij de Vis’.
- een extra bijdrage van 4 miljoen euro (ex. BTW) in MPB 2019.

Indexatie budget
Rijk, provincie en gemeente indexeren hun bijdragen op basis van de index voor bruto overheidsinvesteringen (IBOI). De indexatie wordt gebruikt voor het opvangen van prijsstijgingen. Rijk en provincie indexeren hun bijdragen tot aan het moment dat de bijdrage wordt uitbetaald aan de gemeente. In de tabel is onderscheid gemaakt tussen reeds uitgekeerde indexatie en nog niet uitgekeerde indexatie tot en met 2029.

Geheime bijlage 2 Financieel overzicht
Geheime bijlage 3 Budget en besteding t/m 30 december 2020
Geheime bijlage 4 Top 10 risico's