

BIJLAGE: Toelichting op benodigde budget voor het deelproject Nieuwegein City (behorende bij statenvoorstel met documentnummer 821C0D4E)

Met het statenvoorstel d.d. 15 december 2020 (documentnummer 821C0D4E), wordt onder meer gevraagd om het vrijvallende krediet in te zetten voor het deelproject Nieuwegein City. Deze bijlage dient als een toelichting op het benodigde budget.

Wat is het totaal benodigde budget voor het deelproject Nieuwegein City?

Het oorspronkelijke budget van het deelproject Nieuwegein City (NGC) bedraagt € 11,8 miljoen. Deze is met de scopeoverdracht van de Zuidstedeweg (van VRT naar NGC) met € 1,1 miljoen aangevuld. Dit resulteert nu in een totaalbudget van € 12,9 miljoen. Met dit statenvoorstel wordt gevraagd dit budget met € 3,0 miljoen te verhogen. Het totale beschikbare budget voor NGC bedraagt hiermee € 15,9 miljoen (P50 waarde).

Voorstel is de reeds aanwezige bestuurlijke risicoreservering van € 2,0 miljoen (onvoorzien – onvoorzien) beschikbaar te houden ter dekking van onder meer het marktrisico, het ingeschatte financiële verschil tussen de ramingen met een overschrijdingskans van 50% (P50) en 15% (P85).

Waarom dient een (bestuurlijke) risicoreservering aangehouden te worden, onder meer ter dekking van het verschil tussen een P50 en P85 raming?

Bij het opstellen van een kostenraming kan rekening gehouden worden met onzekerheden en risico's, weergegeven in de overschrijdingskans van een raming. Dat wil zeggen: de kans dat bij de realisatie de kosten meer zijn dan begroot. Hoe hoger de P-waarde, hoe kleiner het risico dat er sprake zal zijn van een budgetoverschrijding. Wanneer uitgegaan wordt van een P85- raming, is er meer zekerheid dat het project binnen het beschikbare budget wordt gerealiseerd. Dit geldt als conservatieve inschatting. De kans dat minder kosten worden gemaakt dan begroot is in dat geval 85%. Hoe hoger de P-waarde, des te meer budget gereserveerd moet worden.

Een P50 raming kent een kans van 50% dat er meer kosten zullen zijn en 50% dat er minder kosten zullen zijn. In een P85 raming zal het geraamde bedrag hoger liggen waardoor de overschrijdingskans van de raming lager is (i.c. in 15% van de gevallen). Hiermee ontstaat dus meer zekerheid maar is een hoger budget nodig.

Organisaties met een grote opdrachtenportefeuille kiezen er vaak voor een P50 raming te hanteren: mee- en tegenvallers worden tegen elkaar weggestreept. In het geval van Nieuwegein City is er geen ander, gelijklopend project. Daarom wordt voorgesteld weliswaar de P50 raming te hanteren als budget maar tegelijkertijd de bestaande bestuurlijke risicoreservering aan te houden, onder meer voor het geval de P50 raming wordt overschreden.

Waaruit bestaan de Overige kosten Ombouw SUNIJ?

Overige meerkosten op ombouw SUNIJ ontstaan onder meer als gevolg van wijzigingen in landelijke wet en regelgeving (bijvoorbeeld ten aanzien van stikstofdepositie, PAS/PFAS) en wijzigingen/ afwijkingen op het contract tijdens de uitvoering, zoals bijvoorbeeld noodzakelijke aanpassingen van het railverkeerstechnisch ontwerp en het alignment, aanvullende overbrengingsritten en het behoud van tijdelijke haltes. Onderstaand wordt dit verder toegelicht.

- Onvoldoende initiële (risico)reservering voor afwijkingen en VTW's leidt tot tekort: in het Statenvoorstel zijn een aantal afwijkingen en VTW's genoemd als onderbouwing van de meerkosten. Op 31/10 was de prognose van de afwijkingen en VTW's € 6,1 miljoen (worst case). Gezien de aard en complexiteit van het werk lag het in de lijn der verwachting dat er wijzigingen op het contract zouden ontstaan tijdens de realisatie van het werk. Deze meerkosten moeten betaald worden uit de risicoreservering (in totaal op ambtelijk niveau incl. alliantiefonds € 8,8 miljoen. Echter, aangezien deze reservering ook ter dekking

van risico's in Materieel, Nieuwegein City, meerkosten vertraging en VAT/organisatie staat is deze nu onvoldoende van omvang. Hierdoor resteert een tekort.

- Nu aanhouden van een relatief omvangrijke risicoreservering leidt tot meerkosten (conservatieve insteek): voor de ombouw SUNIJ wordt nu nog een risicoreservering aangehouden van € 3,9 miljoen (incl. risicoreservering meerkosten vertraging). Dit is relatief fors gezien de afrondende fase van het project, maar verstandig gezien de ontwikkelingen in testbedrijf, het nog niet afgeronde contract met de BAM, het resterende test- en proefbedrijf op tracé D en de implementatie van de Bombardier installatie in het weekend van 13/14 februari. Als gevolg van deze relatief omvangrijke risicoreservering (kostenkant) is het verwachte tekort op de SUNIJ lijn daarmee relatief groot. Als het risicoprofiel afneemt de komende weken en risico's treden niet op, dan vallen de reserveringen voor deze kosten vrij en wordt het tekort minder. Grootste risico's in het dossier zijn:
 - a. Integratie Materieel/ Baan
 - b. Overdracht van project naar TBO (discussies over gerealiseerde scope)
 - c. Toelating 75m trams (voldoen de voorwaarden)
 - d. Meerkosten vertraging (algemene reservering ter dekking van onzekerheid in meerkosten vertraging)
- Niet opnemen indexering leidt tot structureel hogere kosten: in het projectbesluit door Provinciale Staten is geen rekening gehouden met indexering. Daardoor zijn kosten over de gehele linie hoger dan ooit geraamd. Deze meerkosten zijn niet herleidbaar naar unieke verplichtingen maar gelden voor alle gemaakte kosten.

Hoe kan het dat de bedragen in de kwartaalrapportage niet overeenkomen met de bedragen in het statenvoorstel en de statenbrief?

In de kwartaalrapportage (standlijn 31 oktober 2020) zijn de consequenties van een op 24 november 2020 uitgevoerde review op de raming van Nieuwegein City nog niet verwerkt. Deze waren toen nog niet beschikbaar. Naar aanleiding van de review is ca. € 1 miljoen toegevoegd aan met name de risicoreservering van Nieuwegein City. Hierdoor is de raming van Nieuwegein City gestegen. Dit miljoen verklaart het verschil tussen het restant in de kwartaalrapportage (€ 2,2 miljoen) en in het statenvoorstel (€ 1,2 miljoen).