

2021MM148

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	16-11-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Milieu en Mobiliteit
STELLER	Dick Jonkers	TELEFOONNUMMER	06-46994704
NUMMER	823934C7	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Voortgangsrapportage 1 juli 2021 t/m 30 september 2021 programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (hierna: "VRT") bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een eigen scope en tijdsplan hebben. Financiële beheersing gebeurt zowel op project als op programmaniveau. De bijgevoegde voortgangsrapportage geeft de actuele ontwikkeling weer tot peildatum 30 september 2021 van alle deelprojecten. Daarnaast wordt in deze statenbrief de actuele stand van zaken van het programma gegeven.

De gehele gerenoveerde SUNIJ-lijn is vanaf 14 maart jongstleden in exploitatie gegaan waarmee reizigers weer gebruik kunnen maken van de tram. De deelprojecten VK-sporen, Materieel en Ombouw SUNIJ-lijn zijn reeds afgerond of bevinden zich in de afrondende fase. De focus ligt daarmee in steeds grotere mate op de fysieke uitvoering van de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en de Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+"). Als gevolg van deze voortgang van het programma VRT zal naar verwachting geen aanspraak meer gemaakt worden op een deel van het programmabudget. Daartoe zal middels het volgende reguliere Planning & Control product (P&C product) het investeringsbudget verlaagd worden met een bedrag van € 5,0 miljoen. Verder is het streven om rond de feestdagen de geplande compensatie van twee weken gratis reizen met de tram plaats te laten vinden. Deze planning is onder voorbehoud van eventuele verdere coronamaatregelen die genomen gaan worden.

Inleiding

In december 2016 heeft u het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe lagevloertrams en groot onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn. Daarmee wordt de SUNIJ-lijn geschikt gemaakt voor de koppeling met de Uithoflijn tot één doorgaand tramvervoerssysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Science Park kunnen reizen en andersom. Hieruit is het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) ontstaan (zie 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016).

U wordt periodiek door middel van kwartaalrapportages geïnformeerd over de voortgang van het gehele programma VRT. De laatste kwartaalrapportage betrof de periode tot en met juni 2021 (zie 822A57A6 d.d. 14

september 2021). Met de bijgevoegde kwartaalrapportage rapporteren wij over de periode 1 juli 2021 t/m 30 september 2021. In deze statenbrief geven wij daarnaast ook de actuele stand van zaken van het moment van schrijven.

Wij streven ernaar om u op deze manier op een zorgvuldige en transparante wijze mee te nemen in de voortgang van het programma VRT.

Toelichting

Het programma VRT bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope en tijdsplan hebben:



Het programma VRT wordt opgepakt door een projectorganisatie. Bij afronding van de infrastructurele werken levert deze projectorganisatie van VRT de nieuwe infrastructuur op en wordt het beheer bij het team Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO) ondergebracht. Het team TBO is vervolgens verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de baan, het materieel en alle tramgerelateerde systemen en locaties. Vervolgens kan het team Expertiseteam Openbaar Vervoer (EOV) de exploitatie door de vervoerder starten. Ook verzorgt het team EOV het tijdelijk vervoer wanneer sprake is van ombouw van een bestaande lijn (zoals bij de VRT het geval was). Dit betekent dat de projectorganisatie los staat van TBO en team EOV, maar wel nauw samenwerkt om de gezamenlijk belangen van het trambedrijf te borgen.

De deelprojecten VK Sporen, Materieel en Ombouw SUNIJ-lijn zijn inmiddels fysiek afgerond. In de bijgevoegde kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van de vijf deelprojecten op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe dit zich verhoudt tot de hoofdlijnenplanning. In deze statenbrief geven we hier een korte samenvatting van en geven we per deelproject de actuele stand van zaken.

VK-sporen en inkoop materieel

Het deelproject VK-sporen betreft de aanleg van tijdelijk extra sporen bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot. Dit deelproject is binnen de planning reeds technisch en financieel afgerond. Het deelproject Materieel betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte met lage vloeren. Ook dit project is reeds technisch en financieel afgerond. Beide projecten zijn per 26 oktober 2021 geconsolideerd.

Ombouw SUNIJ-lijn

De ombouw SUNIJ-lijn betreft het geschikt maken van de bestaande tramlijn van Utrecht CS naar Nieuwegein Zuid/IJsselstein Zuid voor de nieuwe lagevloertrams. Zoals aangegeven kunnen reizigers sinds 14 maart 2021 op de gehele SUNIJ-lijn weer met de tram reizen. Als compensatie voor de hinder van de latere start exploitatie van de SUNIJ lijn is aan de reizigers twee weken gratis reizen toegezegd. De kosten hiervan zijn gereserveerd in de financiële prognose van de ombouw SUNIJ-lijn. In overleg met de exploitant van de SUNIJ-lijn wordt een goed moment gekozen, mede rekening houdend met beperkingen als gevolg van corona en lopende maatregelen voor het beperken van geluidsoverlast. Over de maatregelen die worden getroffen om de geluidsoverlast te beperken bent u met de memo's "Aanpak geluidsoverlast trams" d.d. 15 juli jongstleden en "Update geluidsoverlast trams" d.d. 15 september jongstleden separaat geïnformeerd.

In de periode na 30 september zijn afspraken gemaakt met de hoofdaannemer om te komen tot een afronding van de restwerkzaamheden en de geconstateerde gebreken. In week 45 en 46 zullen werkzaamheden aan de perrons uitgevoerd worden (opknappen verzakkingen), dit gebeurt overdag. Restwerkzaamheden aan de bovenleiding worden in dezelfde periode uitgevoerd in nachtwerk. Uiteraard wordt hier tijdig over gecommuniceerd naar de omgeving. Werkzaamheden die invloed hebben op de dienstregeling worden verschoven naar de buitendienststelling van Nieuwegein-City in Q1 en Q2 2022. Voor al deze restwerkzaamheden geldt dat deze vallen binnen de garantie van de aannemer. Verder worden met de hoofdaannemer harde afspraken gemaakt over de afronding van het opleverdossier, met name op het gebied van kabels en leidingen en telecom. Het risico dat er, met name aan kabels en leidingen, nog aanpassingen gedaan moeten worden, is nog steeds reëel. Dit zal overigens geen effect hebben op de exploitatie of hinder veroorzaken voor de reizigers.

Het consolidatierapport voor VK-sporen, Materieel en het overgrote deel van Ombouw SUNIJ-lijn is op 26 oktober vastgesteld en is een goede basis voor het dechargedocument van het programma VRT eind 2022. Verder zal naar verwachting rond de feestdagen de geplande compensatie van twee weken gratis reizen met de tram plaats vinden. Deze planning is onder voorbehoud van eventuele verdere coronamaatregelen die genomen gaan worden.

Vervoerkundige Koppeling plus (VK+)

De SUNIJ-lijn en de Uithoflijn (UHL) zijn sinds de openstelling van de UHL in 2019 technisch aan elkaar gekoppeld. Er kunnen overbrengingsritten plaatsvinden van en naar de remise in Nieuwegein. Echter ze zijn nog niet vervoerskundig verbonden, oftewel er mogen nog geen reizigers gebruik maken van deze doorgaande verbinding. Hiervoor moet eerst een aantal maatregelen worden geïmplementeerd en een safetycase worden opgesteld. Inmiddels is de SUNIJ-lijn in dienst gegaan met lagevloertrams. Deze keren voorlopig nog op de tramhalte Jaarbeursplein.

Het uiteindelijk doel van dit deelproject is om een vervoerkundige verbinding te creëren tussen de SUNIJ-lijn en UHL. Het project VK+ omvat dus zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter trams op het gehele Utrechtse tramnetwerk. Zoals in de voorgaande kwartaalrapportages aangegeven is de vervoerkundige koppeling in de planning verschoven naar Q2 2022. De redenen hiervan zijn de afronding van de gemeentelijke projecten, het niet beschikbaar zijn van voldoende materieel en de samenloop met het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City. Het deelproject VK+ loopt conform deze aangepaste planning. Het streven is om de vervoerkundige koppeling met de start van de zomerdienstregeling gerealiseerd te hebben. Ook voor het deelproject VK+ geldt dat voor de tijdige start van de exploitatie een indienststellingsvergunning op basis van een integrale safetycase benodigd is.

De eerste werkzaamheden rondom de Croeselaan, halte Jaarbeursplein en Mineurslaan zijn in oktober volgens planning gestart. In de aankomende maanden zullen de overige werkzaamheden op het Westplein, Smakkelaarsveld en halte Utrecht Centraal Centrumzijde worden uitgevoerd door diverse aannemers. De gemeente Utrecht (hierna: de gemeente) en de provincie Utrecht (hierna: de provincie) hebben een samenwerkingsovereenkomst opgesteld om deze werkzaamheden te coördineren. Deze samenwerkingsovereenkomst wordt naar verwachting in november vastgesteld. Deze overeenkomst gaat uit van het principe dat men zoveel mogelijk gezamenlijk “werk met werk” maakt. Na afronding van de werkzaamheden wordt begin 2022 gestart met frequent proefrijden tussen de tramhaltes Utrecht Centraal Jaarbeursplein en Utrecht Centraal Centrumzijde.

Om de vervoerkundige koppeling mogelijk te maken, is op 29 oktober in het Bestuurlijk Overleg Stedelijk OV een nieuwe taxiroute in het stationsgebied vastgesteld. Dit betekent dat taxi's binnenkort gewoerd gaan worden op het viaduct over de Van Sijpesteijnkade en later in één richting in de Leidseveertunnel. Momenteel wordt het taxiverkeer nog gedoogd, omdat er tot op heden heel weinig trams rijden, alleen overbrengingsritten. Gesprekken zijn door de gemeente opgestart met Taxiplatform Regio Utrecht en een gemeentelijke taxinieuwsbrief is verstuurd om de communicatie met de taxibranche te verzorgen. Een inloopbijeenkomst wordt door de gemeente georganiseerd om vragen van chauffeurs te beantwoorden.

Spooromlegging Nieuwegein City

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd Nieuwegein City, onderdeel van het Gebiedsprogramma City Nieuwegein West). Zo ook aan de westkant van Nieuwegein City waar het huidige OV-knooppunt ligt: de tramhalte Nieuwegein Stadscentrum en het huidige busstation. Om de herontwikkeling van het OV-knooppunt mogelijk te maken, is tussen de gemeente Nieuwegein en de provincie Utrecht overeengekomen om hier samen aan te werken. Hiervoor is in 2019 een Samenwerkingsovereenkomst gesloten. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in de op 9 maart 2021 getekende samenwerkingsovereenkomst 2021. Inzet is de realisatie van een hoogwaardig OV-knooppunt om het gebruik van OV en fiets te intensiveren en een aantrekkelijke en toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling van Nieuwegein City West (groter dan het stationsgebied) mogelijk te maken. Hiervoor wordt onder andere ingezet op het verleggen van het tramtracé, het realiseren van een nieuwe tramhalte en het verplaatsen en uitbreiden van het busstation naar een locatie direct gekoppeld aan de tramhalte. Het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City voorziet in de verlegging van het tramtracé en de realisatie van de nieuwe tramhalte.

Afgelopen kwartaal is door de aannemer Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) hard gewerkt aan het Definitief Ontwerp (DO). Op 15 oktober is de derde versie van het DO ter toetsing aangeboden aan het projectteam. Het projectteam heeft samen met beheerder TBO en gemeente Nieuwegein dit DO op 29 oktober geaccepteerd. Tegelijkertijd is in oktober de gewijzigde invulling van de spoorconstructie afgestemd, waarmee DVRI volgens planning het uitvoeringsontwerp in kan dienen begin november. Met deze ontwikkelingen liggen de werkzaamheden nog op planning voor realisatie in het eerste en tweede kwartaal van 2022.

Verder hebben in oktober audits plaatsgevonden door zowel de externe Independent Safety Assessor (ISA) en de interne kwaliteitsafdeling van het Trambedrijf. Tijdens deze audits zijn het kwaliteitsmanagementsysteem van de projectorganisatie en specifiek het wijzigingen proces getoetst. De ISA heeft daarbij enkele kleine bevindingen gemeld, welke door het projectteam verder opgepakt zullen worden. Bij schrijven van deze brief zijn de uitkomsten van de audit op het wijzigingenbeheer door de interne kwaliteitsafdeling nog niet bekend. Ook de uitkomsten van de interne audit zal het projectteam op pakken.

Verder heeft in oktober het projectteam samen met het team van DVRI een Project Follow Up (PFU) dag gehouden. Tijdens deze dag was er aandacht voor de samenwerking en mogelijke verbeteringen om zo volgens planning te blijven werken. Daarbij is specifiek aandacht gegeven aan de safetycase welke benodigd is voor de indienststellingsvergunning. De onderlinge verwachtingen met betrekking tot de werkzaamheden voor safetymanagement zijn uitgesproken en de planning van deze safetycase is helder gemaakt.

Naast de indienststellingsvergunning blijven ook de raakvlakken met projecten van de gemeente Nieuwegein en private ontwikkelaars in Nieuwegein centrum risicovol. Vertraging in deze raakvlakprojecten kan doorwerken in de planning van Spooromlegging Nieuwegein City. Beheersing vindt plaats door veelvuldig afstemmen met deze raakvlakprojecten door zowel het projectteam als het team van DVRI. Waar aanvullende beheersmaatregelen nodig zijn, worden deze genomen. Op 8 november heeft een overleg van de bestuurlijke stuurgroep plaats gevonden, waarin de actuele raakvlakken van deze projecten met het tramproject verder besproken zijn.

Financiële consequenties

Met het afronden van de werkzaamheden van de deelprojecten Materieel en Ombouw SUNIJ-lijn neemt het resterende risicoprofiel van het programma VRT verder af. Mede als gevolg daarvan wordt in deze rapportageperiode een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 9,1 miljoen (was in Q2 2021 € 7,7 miljoen). In dit saldo is reeds rekening gehouden met de geactualiseerde kosten van het deelproject VK+ (€ 3,15 miljoen). Voor de dekking van deze kosten is aanspraak gemaakt op de post "Bestuurlijk Onvoorzien".

Als Gedeputeerde Staten hebben wij hiermee ingestemd. In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 3,3 miljoen.

Als gevolg van de voortgang van de uitvoering van het programma VRT en het afgenomen risicoprofiel, zal naar verwachting geen aanspraak meer gemaakt worden op een deel van het programmabudget. Gezien de looptijd van de programmaonderdelen Spooromlegging Nieuwegein-City en VK+ is een tussentijdse vrijval van middelen gewenst. Conform de werkafspraken die met u zijn gemaakt streven wij ernaar om geen krediet gereserveerd te houden indien dit niet nodig is. Daarbij dient wel de kanttekening te worden gemaakt dat het programma VRT nog niet is afgerond en de deelprojecten VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City nog volop in uitvoering zijn. Met een tussentijdse vrijval van middelen wordt in die zin een (klein) risico genomen. Indien in de toekomst grote financiële tegenvallers optreden bestaat de kans dat er, na de tussentijdse vrijval, aanvullend krediet bij u zal moeten worden aangevraagd. Op dit moment achten wij deze kans klein. Daartoe zal middels het volgende reguliere P&C product het investeringsbudget verlaagd worden met een bedrag van € 5,0 miljoen. Dit resulteert in lagere kapitaallasten van circa € 167.000 per jaar. Deze bijstelling wordt meegenomen in de jaarlijkse berekening van de kapitaallasten op basis van het geactualiseerde MIP in 2022.

Vervolprocedure / voortgang

Een afschrift van deze statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden. De eerstvolgende kwartaalrapportage omvat de periode 1 oktober 2021 t/m 31 december 2021.

Bijlage

1. Kwartaalrapportage Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT) 1 juli 2021 t/m 30 september 2021

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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