

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Kwartaalrapportage VRT Q3 2022	TELEFOONNUMMER	+31640637583
DATUM	15-11-2022	E-MAILADRES	kyra.wouters@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	<u>UTSP-1599414117-65612</u>	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Kyra Antwerpen-Wouters	TEAM	TPM
NUMMER PS	PS2022MM	PORTEFEUILLEHOUDER	Strijk
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGE	VRT kwartaalrapportage 01-07-2022 tm 30-09-2022		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (hierna: VRT) bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een eigen scope en tijdspad hebben. Financiële beheersing gebeurt zowel op project als op programmaniveau. De bijgevoegde voortgangsrapportage geeft de actuele ontwikkeling weer tot peildatum 30 september 2022 van alle deelprojecten. Daarnaast wordt in deze Statenbrief de actuele stand van zaken van het programma gegeven.

Met betrekking tot de SUNIJ-lijn zijn de deelprojecten VK-sporen, Materieel en Ombouw SUNIJ-lijn afgerond of bevinden zich in de afrondende fase. De focus lag in het derde kwartaal van 2022 daarmee op het afronden van de geïdentificeerde restpunten en het opleveren en overdragen richting de beheerorganisatie.

Inleiding:

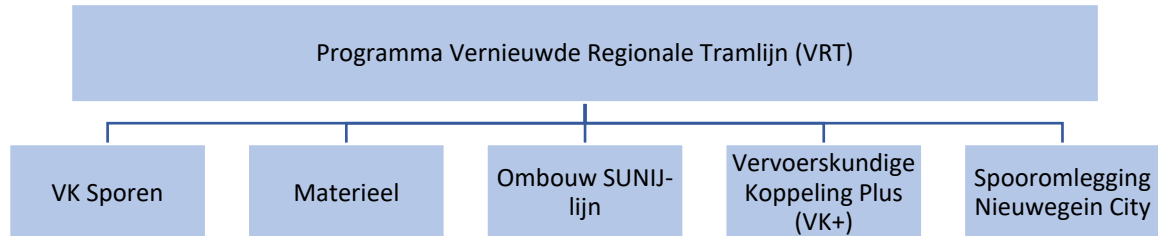
In december 2016 heeft u het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe lagevloertrams en groot onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn. Daarmee 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 2022 (zie UTSP-1599414117-65527 d.d. 27 september 2022). Met de bijgevoegde kwartaalrapportage rapporteren wij over de periode 1 juli tot en met 30 september 2022. 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 (VK Sporen, Materieel, Ombouw SUNIJ-lijn, Vervoerskundige Koppeling Plus en Spooromlegging Nieuwegein City), die elk een afgebakende scope en tijdsplan hebben:



Het programma VRT wordt uitgevoerd door de projectorganisatie. Bij afronding van de projectscope levert deze projectorganisatie 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 Expertiseteam Openbaar Vervoer (EOV) de exploitatie door de vervoerder laten starten. Beide partijen zijn ook betrokken tijdens de realisatie van programma VRT. Zo is het team EOV verantwoordelijk voor het organiseren van het vervangend vervoer ten tijde van de werkzaamheden. Dit betekent dat de projectorganisatie los staat van de teams TBO en EOV, maar gedurende het programma regelmatig de afstemming moet zoeken met beide partijen over het realiseren van de projectdoelstellingen met aandacht voor de integrale belangen van het trambedrijf.

In de bijgevoegde kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van de vijf deelprojecten op koers liggen, wat de risico's en randvoorwaardelijke zaken zijn 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 tijdelijke extra sporen bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot. Het deelproject Materieel betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte met lage vloeren. Beide projecten zijn per 26 oktober 2021 geconsolideerd. Dit betekent dat de projecten financieel en administratief zijn afgesloten.

Ombouw SUNIJ-lijn

De ombouw SUNIJ-lijn betreft het geschikt maken van de bestaande tramlijn van Utrecht Centraal Station naar Nieuwegein Zuid/IJsselstein Zuid voor de nieuwe lagevloertrams. Reizigers kunnen 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 in de periode van 19 september 2022 tot 2 oktober 2022 twee weken gratis reizen geboden voor de tramreizigers.

Voor het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn moeten nog enkele restpunten afgewikkeld worden, zoals de robuustheid van de aangelegde nieuwe perrons, de beschadiging aan wisselstellers en het as-built dossier. Daarnaast moet het complete opleverdossier nog afgerond worden. Deze werkzaamheden duren langer dan verwacht, waardoor ze in het derde kwartaal van 2022 nog niet zijn afgerond. Om te voorkomen dat de afronding van deze werkzaamheden steeds door blijft schuiven, is afgesproken dat de restpunten en het opleverdossier in het vierde kwartaal worden afgerond. Indien er dan nog werkzaamheden open staan, dan zullen deze worden overgedragen naar TBO inclusief de benodigde middelen. Daartoe stemt het projectteam inhoud en vorm regelmatig af met TBO, zodat de overdracht van het dossier en de laatste werkzaamheden zorgvuldig verloopt.

Vervoerskundige Koppeling plus (VK+)

De SUNIJ-lijn en de Uithoflijn (UHL) waren sinds de openstelling van de UHL in 2019 technisch aan elkaar gekoppeld. Er konden wel overbrengingsritten plaatsvinden van en naar de remise in Nieuwegein. Echter waren ze nog niet vervoerskundig verbonden, oftewel er mochten nog geen reizigers gebruik maken van deze doorgaande verbinding. Hiervoor moesten eerst een aantal maatregelen worden geïmplementeerd en een safety case worden

opgesteld. Dat is inmiddels gelukt en op 2 juli 2022 is de zomerdienstregeling van start gegaan en deze is op 22 augustus 2022 verder opgeschaald vlak voor de start van het academisch jaar.

Het projectteam werkt nu nog aan het afronden van de administratieve afsluiting en bereidt de décharge van het projectteam verder voor. Naar verwachting kan project VK+ in het vierde kwartaal inhoudelijk worden afgerond.

Spoorumlegging Nieuwegein City (NGC)

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd City Nieuwegein, onderdeel van het Gebiedsprogramma City Nieuwegein West). Zo ook aan de westkant van City Nieuwegein 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 overeengekomen om hier samen aan te werken. Hiervoor is in 2019 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in de op 9 maart 2021 getekende samenwerkingsovereenkomst 2021. Het doel is om een hoogwaardig OV-knooppunt te realiseren om het gebruik van OV en fiets te intensiveren en een aantrekkelijke en toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling van City Nieuwegein 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 die direct gekoppeld is aan de tramhalte. Het deelproject NGC voorziet in de verlegging van het tramtracé en de realisatie van de nieuwe tramhalte.

In april 2021 is het werk van NGC gegund aan Dura Vermeer Rail Infra BV (DVRI). In januari tot en met mei 2022 heeft DVRI de realisatiewerkzaamheden uitgevoerd. Daarnaast heeft in april, mei en juni 2022 het testbedrijf en proefbedrijf succesvol plaats gevonden. De exploitatie van de halte en daarmee ook de gehele SUNIJ-lijn is gestart op zaterdag 9 juli 2022. Dit is ook gevierd middels een feestelijk openingsmoment in Nieuwegein stadscentrum.

Op dit moment wordt, in goed overleg met TBO, het opleverdossier van DVRI getoetst op volledigheid en kwaliteit. Dit opleverdossier is nodig voor de oplevering van DVRI en om definitief over te dragen aan TBO.

DVRI handelt nog enkele restpunten af, zoals de positionering van de trekputten en werkzaamheden aan de spoorgoten in de Zuidstedeweg. Net zoals bij het project Ombouw SUNIJ-lijn neemt de afronding langer in beslag dan gepland. Daartoe zullen ook voor project NGC in het vierde kwartaal afspraken gemaakt worden over de werkzaamheden die worden overgedragen aan TBO, om zo project NGC af te kunnen ronden in 2022. Over de overdracht van deze werkzaamheden wordt doorlopend afgestemd met TBO.

Verwachte eindstand bij décharge

Met de vorderingen op alle drie de projecten, wordt voor alle drie de projecten voorbereid op overdracht naar TBO. Na de overdracht kunnen de drie projecten gaan afronden en de laatste stand per project vast gaan leggen. Daartoe zal per project een consolidatiedocument worden opgesteld, gelijk aan het consolidatiedocument dat in oktober 2021 is opgesteld voor de projecten VK-sporen en Materieel. Het is de planning dat deze documenten uiterlijk in december 2022 gereed zijn en vastgesteld kunnen worden. Na deze stap kan dan ook het gehele programma afgerond worden en décharge vragen. Het was de planning om dit eind 2022 te realiseren, maar de huidige voortgang maakt dat naar verwachting pas in Q1 2023 het gehele programma kan worden afgerond. Dit betekent dat de kwartaalrapportage over het derde kwartaal van 2022 de laatste rapportage van dit programma zal worden. Het vierde kwartaal en de laatste afronding in Q1 2023 wordt dan afgesloten middels het décharge formulier van het gehele programma.

Zoals ook aangegeven in de vorige Statenbrief willen we met deze Statenbrief ook alvast vooruit kijken naar de verwachte eindstand bij décharge:

- Het is de verwachting dat het programma bij afronding een positief resultaat heeft van €6,6 miljoen. Dit bedrag komt dus vrij te vallen bij décharge van het programma.
- In de verwachting van het resultaat is al rekening gehouden met het feit dat met het overdragen van enkele restwerkzaamheden naar TBO ook financiële middelen overgedragen moeten worden. De inschattingen voor deze financiële middelen zijn opgenomen in de prognose en hoeven dus niet meer voorzien te worden uit het verwachte resultaat.

Afronding trillingsbeperkende maatregelen

Middels een memo aan de commissie M&M d.d. 9 maart 2022 en de Kwartaalrapportage VRT Q1 bent u geïnformeerd over de aanvullende trillingsbeperkende maatregelen die als scope uitbreiding in het project Nieuwegein City zijn opgenomen om het risico op overlast in de toekomstige woningen langs het spoor te

beperken. Zo worden klachten van toekomstige bewoners voorkomen en wordt voorgesorteerd op eventuele aanscherping in de wetgeving hieromtrent. De kosten hiervan (max €600.000) komen ten laste van de post project specifiek onvoorzien van het project Nieuwegein City. In de eerdere communicatie hebben wij u gemeld dat wordt onderzocht of deze kosten (deels) kunnen worden verhaald op de gemeente of de betreffende projectontwikkelaar.

Na realisatie van de spoorverlegging in Nieuwegein City kon afgelopen zomer op basis van concrete metingen langs het spoor een goede inschatting worden gemaakt van de toekomstige trillingsbelasting en het risico op overlast in de toekomstige bebouwing. Daarbij is geconcludeerd dat de genomen trillingsbeperkende maatregelen in combinatie met de fundering van de bebouwing voldoende reductie geven om te voldoen aan de streefwaarden voor trillingshinder. Daarmee is het risico op toekomstige overlast voldoende geadresseerd. Daarnaast is echter geconcludeerd dat niet is aan te tonen of – en zo ja in welke mate – het lage trillingsniveau aan de trillingsbeperkende maatregelen van de provincie zijn toe te schrijven. Daarmee concluderen wij dat er onvoldoende aanknopingspunten zijn om de door de provincie gemaakte kosten te verhalen op de gemeente of de projectontwikkelaar en is het onderzoek naar de mogelijkheden daartoe gestaakt.

Terugkoppeling booggeluid

Het booggeluid van de trams wordt aangepakt door de beheerder van het tramsysteem (TBO) en is ondergebracht in het programma nazorg tramprojecten. Daarmee valt dit aspect buiten het project VRT. Omdat de inhoud aan elkaar gerelateerd is, wordt middels deze Statenbrief ook een korte update gegeven over dit onderwerp.

Het tramsysteem voldoet aan alle wet- en regelgeving. Gezien de vele klachten werkt het trambedrijf vanuit onze zorgplicht naar de omgeving met volle inzet aan oplossingen. Om te komen tot een vermindering van het booggeluid is een plan van aanpak opgesteld en gedeeld met de staten, gemeenten en bewoners. De aanpak loopt op dit moment binnen de gestelde kaders, waarbij is aangegeven dat er tijd nodig is om de gewenste effecten te bereiken. Dat heeft er vooral mee te maken dat maatregelen volgordelijk ontwikkeld en uitgevoerd moeten worden, waarbij er gewerkt wordt volgens het principe plan-do-check-act. De effecten van maatregelen zijn pas na enige tijd goed waarneembaar. De verwachting mag daarbij overigens niet zijn dat er gewerkt wordt naar een situatie geheel zonder booggeluid, want booggeluid komt voor bij alle vormen van spoorvervoer.

De aanpak ziet er -op hoofdlijnen- als volgt uit:

0. Er zijn basisvoorzieningen gerealiseerd zoals wielsmering in de trams. Tevens zijn er tijdelijke beheersmaatregelen genomen, zoals handmatige smering en het schoon maken van de rails.
1. Eerste helft van dit jaar zijn 16 zogenaamde baansmeerinstallaties gerealiseerd op de belangrijkste 'hot spots'. De werking van die installaties en de voertuigsmearing wordt geoptimaliseerd, waarbij o.a. nieuwe smeermiddelen worden ingezet en installaties van verschillende leveranciers worden getest.
2. Voor de zomer is besloten om alle trams voor het einde van het jaar te voorzien van wioldempers. De levering en montage daarvan verloopt voorspoedig, waarbij momenteel ruim tweederde van de trams is omgebouwd en het vooruitzicht is dat medio november alle trams voorzien zijn van wioldempers.
3. Het effect van stap 1 en 2 wordt vastgesteld en afgewacht alvorens aanvullende maatregelen worden afgewogen. Dit om dubbelloop van maatregelen te voorkomen.
4. Voor de verdere toekomst wordt onderzoek uitgevoerd naar de optimalisatie van het wiel-railcontact en de toe te passen wiel- en railprofielen. Dit onderzoek wordt momenteel opgestart.
5. Flankerende acties worden uitgevoerd, zoals testen en afspraken met betrekking tot het rijgedrag van trambestuurders, onderzoeken naar de conditionering van de rails (gladheid), het slijpen van de rails en het uitvoeren van geluidsmetingen om klachten te objectiveren en effecten van maatregelen vast te stellen.

De stappen 1 en 2 worden nu doorlopen, waarvan de (uitvoerings)planning loopt tot het einde van het jaar en daarna de effecten bepaald kunnen worden. Het aantal ritten dat wordt uitgevoerd door trams met wioldempers loopt naar rato van het aantal aangepaste trams snel op. De baansmeerinstallaties functioneren helaas nog niet overal naar tevredenheid. Er worden daarom testen uitgevoerd met andere smeermiddelen en installaties. Begin 2023 worden er effectmetingen uitgevoerd, waarvan de exacte planning afhankelijk is van de aanpassing en inwerktijd van de baansmeerinstallaties. Na de metingen kan de afweging worden gemaakt of, waar en welke aanvullende maatregelen moeten worden getroffen (= stap 3).

Op dit moment is er sprake van een duidelijke vermindering van klachten, maar daarvan is nog onvoldoende vast te stellen of dat komt door een daadwerkelijke verbetering van de situatie door de maatregelen, of door de actieve communicatie, de vochtige weersomstandigheden of 'klaagmoetheid'. Met de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein

heeft recent bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de aanpak van het booggeluid. De gemeenten hebben uitgesproken zich zorgen te maken over de aanpak van de "pieptram" en de tijd die daarvoor nodig is. Maar zij begrijpen de lastigheden en volgen de aanpak vanuit de provincie. Afgesproken is de communicatie over de aanpak in gezamenlijkheid verder te intensiveren en te verbreden.

Over de aanpak van het booggeluid zijn Provinciale Staten eerder geïnformeerd in de Statenbrief Kwartaalrapportage Q2 2022 en de Statenbrief Booggeluid en verkeersongevallen met ontsporing (d.d. 31-05-2022, PS2022MM24). Tevens zijn de antwoorden gedeeld op de vanuit de fracties van Belang van Nederland en JA21 gestelde Statenvragen d.d. 12 augustus 2022 en 23 oktober 2022.

Financiële consequenties:

In deze rapportageperiode wordt een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 6,6 miljoen (was in het derde kwartaal van 2022 € 6,5 miljoen). In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 1,4 miljoen en de kosten voor de werkzaamheden die worden overgedragen naar TBO.

Vervolgprocedure / voortgang:

Een afschrift van deze Statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden. Naar verwachting is dit de laatste kwartaalrapportage van het programma VRT, décharge zal plaats vinden op basis van het déchargeformulier.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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