

Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 juli 2021 – 30 september 2021
Opdrachtgever: Dick Jonkers
Opdrachtnemer: Sipke van der Linden/Felix Paleari/ Martijn Donders
Auteur: Emina Dedic / Kyra Wouters
Documentnummer: 823934C6

Colofon

Projectnaam	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2021-3
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	8-11-2021

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding	5
2.1 Achtergrond van het project.....	5
2.2 Doel van de rapportage	5
2.3 Opdracht	5
2.4 Leeswijzer vervolg	6
5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN	7
5.1 Introductie	7
5.2 Stand van zaken	8
6. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus	9
6.1 Introductie	9
6.2 Stand van zaken	9
7. Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City	10
7.1 Introductie	10
7.2 Stand van zaken	10
8. Projectbeheersing	11
8.1 Tijd	11
8.2 Geld.....	12
8.3 Risico's.....	15

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het derde kwartaal van 2021 (maanden juli – september). In deze kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van het project op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe deze zich verhouden tot de hoofdlijnenplanning.

Voor het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City heeft Dura Vermeer Rail Infra BV het Definitief Ontwerp opgesteld. Dit Definitief Ontwerp dient nog geaccepteerd te worden, maar de werkzaamheden daarvoor zijn in een afrondende fase. Samen met de aannemer is gewerkt aan het verder detailleren van het uitvoeringsontwerp en wordt de buitendienststelling in Q1/Q2 2022 voorbereid.

In Q3 2021 zijn door het projectteam Vervoerskundige Koppeling Plus (VK+) meerdere werkzaamheden in samenwerking met de gemeente Utrecht uitgevoerd. Verder heeft het project een samenwerkingsovereenkomst met gemeente Utrecht opgesteld, welke in november door GS vastgesteld zal worden.

Deelproject opstelsporen remise (VK sporen) is reeds technisch en administratief afgerond. Hetzelfde geldt voor het deelproject Materieel. Daarnaast zijn ook de werkzaamheden aan de SUNIJ lijn op 30 september 2021 voor verreweg het grootste deel afgerond¹. Deze drie deelprojecten zullen na afronding van het derde kwartaal samen geconsolideerd worden, waarbij de administratie wordt afgerond. Decharge van het programma VRT wordt eind 2022 gevraagd na afronding van de werkzaamheden aan de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en de Vervoerkundige Koppeling Plus (VK+).

Met afronding van Q3 2021 en de aanstaande consolidatie wordt in deze rapportageperiode een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 9,1 miljoen (was in Q2 2021 € 7,7 miljoen). Dit positieve saldo is tot stand gekomen middels de vergelijking van het beschikbare investeringsbudget met de verwachte kostenkant. In de verwachte kosten is reeds rekening gehouden met de geactualiseerde kosten van het deelproject VK+ (€ 3,15 miljoen). Verder is ook rekening gehouden in de verwachte kosten met een risicoreservering (kostenkant) van € 3,3 miljoen. Deze reservering bevat – naast de ingeschatte kosten van de resterende risico's voor Materieel en Ombouw SUNIJ – tevens de risicoreservering t.b.v. de Spooromlegging Nieuwegein City. Met de Gedeputeerde is afgestemd om het positieve saldo van € 9,1 miljoen met een bedrag van € 5 miljoen te verlagen door het bijstellen van het investeringsbudget. Dit zal middels het eerstvolgende reguliere P&C product verwerkt worden.

¹ De laatste werkzaamheden voor Ombouw SUNIJ zullen naar verwachting nog enige maanden in beslag nemen. Daarom is uit efficiency overwegingen besloten het team betrokken bij de SUNIJ lijn zoveel als mogelijk af te bouwen. Werkzaamheden/processen die daadwerkelijk afgerond zijn worden daarbij geconsolideerd samen met VK Sporen en Materieel.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond van het project

De provincie Utrecht, als vervoerautoriteit, werkt aan hoogwaardig openbaar vervoer in de provincie Utrecht met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei. Om dit doel te kunnen bereiken moeten we onze inwoners onder andere een goed functionerend en modern tramsysteem aan blijven bieden met meer directe verbindingen zonder overstap. In december 2016 is door PS het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (hierna: "SUNIJ-lijn") geschikt te maken voor nieuwe lagevloer-trams 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 Tramlijn 22 tot één doorgaand tramvervoersysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Sciencepark kunnen reizen en andersom. Hieruit is het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (hierna: "VRT") ontstaan.

2.2 Doel van de rapportage

De kwartaalrapportage VRT is de periodieke verantwoording van de Opgavemanager OV Projecten aan de Bestuurlijk opdrachtgever en geeft inzicht in de voortgang van het project VRT. Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten. Voorliggende rapportage beschrijft de voortgang in de maanden juli – september 2021 (Q3). Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden de GS en PS ook incidenteel geïnformeerd als hier aanleiding toe is.

2.3 Opdracht

Het eerste besluit is genomen op 17 december 2014 door het Algemeen Bestuur van Bestuur Regio Utrecht. Dit principebesluit betreft het koppelen van de SUNIJ-lijn en Tram 22. Daarnaast zijn de volgende besluiten genomen:

1. Besluit: Toekomstbesteding Tramsysteem Regio Utrecht (docnr. 819A9D0B): Grootschalige vervanging infrastructuur op de zuidelijke takken van de SUNIJ-lijn, vervanging van de huidige tramvloot (SIG-trams) door nieuw lagevloermaterieel (CAF-trams), aanpassing van haltes en het realiseren van een exploitatieve koppeling van de SUNIJ-lijn en Tram 22.
2. In september 2018 hebben PS een extra budget van € 17 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 81D56AA3, d.d. 24 september 2018 – Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn) ter dekking van verhoogde kosten voor de ombouw SUNIJ-lijn door de overspannen bouwmarkt, het opnemen van een budget voor opdrachtgeversrisico's (onvoorzien/onvoorzien) door een verhoogd risicoprofiel vervanging baan en ombouw haltes en ter dekking van de keuze om de halte Merwestein om te bouwen en daarmee als halte te behouden.
3. In november 2018 is door PS besloten om € 7 miljoen te reserveren als bijdrage voor vernieuwing van het OV-knooppunt "Nieuwegein City" (Docnr. 81DBE6B2, d.d. 25 september 2018 – Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City").
4. In juli 2020 is door de PS een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 82010C4B, d.d. 2 juni 2020 - Aanvraag aanvullend krediet Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 2020) voor de beheersing van de risico's van corona, baanstabieleit, spleetbreedte en overige.
5. Tot slot besloot PS in januari 2021 (Docnr. 821C0D4E, d.d. 15 december 2020 - Besluit tot gewijzigd inzetten verleend aanvullend krediet VRT (Vernieuwde Regionale Tramlijn)) tot het gewijzigd inzetten van het eerder verleende aanvullende krediet: voor € 13,3 miljoen wijzigde het bestedingsdoel naar dekking meerkosten VRT. Van de overige € 7,6 miljoen was € 6,3 miljoen reeds ingezet voor de beheersing van de genoemde risico's en bleef € 1,2 miljoen beschikbaar in de vorm van een bestuurlijk opdrachtgeversbudget voor de beheersing van onder andere de resterende risico's t.a.v. baanstabieleit, spleetbreedte en corona.

Onderstaand overzicht geeft een samenvatting van de financiële effecten van de genoemde besluiten.

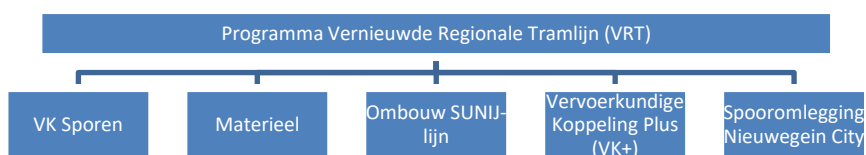
Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

PS-besluit (doc nr)	Datum statenvoorstel	Budget VRT (x miljoen)	Titel / Opmerking
819A9D0B	25-10-2016	€ 141,2	Toekomstbestendig tramsysteem
81D56AA4	10-7-2018	€ 17,0	Benodigd aanvullend krediet (incl. 1 mln. behoud halte Merwestein)
81DBE6B2	25-9-2018	€ 7,0	Bijdrage provincie vernieuwing OV knooppunt Nieuwegein City
Subtotaal		€ 165,2	Krediet t/m Q1 2020
82010C4B	2-6-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabieleit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
821C0D4E	15-12-2020	-	Gewijzigd inzetten aanvullend krediet VRT
Totaal	31-10-2020	€ 186,1	Actueel krediet VRT

Programma VRT

Het VRT programma bestaat uit de volgende vijf deelprojecten:

1. **VK-sporen:** dit betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen stalen van de oude en de nieuwe tramvloot.
2. **Inkoop materieel:** dit betreft de inkoop van 22 CAF-trams met een lengte van 41 meter.
3. **Ombouw SUNIJ-lijn:** dit betreft het verlagen en verlengen van 23 haltes van het tramtracé van Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Tevens vindt grootschalige vervanging van de infrastructuur plaats op de zuidelijke takken van deze tramlijn (van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid).
4. **Spooromlegging Nieuwegein City:** verlegging van het tramtracé en de tramhalte van Nieuwegein Stadscentrum ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Nieuwegein City. Het is onderdeel van het realiseren van een regionaal OV-knooppunt (tram en bus).
5. **Deelproject Vervoerkundige Koppeling Plus (VK+, voorheen Tracé X):** Dit deelproject betreft het realiseren van de exploitatieve koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn, zodat één regionale tramlijn ontstaat van Utrecht Science Park tot aan IJsselstein Zuid en Nieuwegein Zuid. Naast de aanschaf van extra 41m trams (zoals besloten in PS in 2016) wordt binnen dit programmaonderdeel ook gewerkt aan fysieke maatregelen om de vervoerssystemen op veilige wijze aan elkaar te koppelen.



2.4 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 tot en met 5 wordt de voortgang van de deelprojecten Ombouw SUNIJ-Lijn, VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City weergegeven. De deelprojecten VK Sporen en Materieel zijn in eerdere kwartalen al afgerond en worden daartoe niet verder toegelicht in deze rapportage. In de rapportage wordt middels stoplichten de voortgang op tijd en geld per deelproject weergegeven, om de mutaties ten opzichte van de voorgaande kwartaalrapportage eenduidig zichtbaar te maken. Daarom ziet u in hoofdstuk 3 tot en met 5 bij elk deelproject drie stoplichten staan. Deze geven de voortgang op tijd en geld per deelproject aan voor zowel Q2 2021 en Q3 2021:

- Groen = verloopt naar wens conform laatst (bestuurlijk) gecommuniceerde planning
- Oranje = risico's geconstateerd, beheersmaatregelen vereist maar doelstellingen t.a.v. tijd, scope, kwaliteit, veiligheid of geld worden wel behaald
- Rood = doelstellingen worden niet behaald, directe verbetering vereist

De projectbeheersing van het integrale project VRT op relevante aspecten (tijd, geld, risico's) komt aan bod in hoofdstuk 6.

3. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN

3.1 Introductie

De SUNIJ-lijn betreft de tramlijn tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid. Deze is opgedeeld in verschillende tracés (zie onderstaande figuur). De tracédelen A en B (het traject tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Centrum) zijn in de periode 2013-2015 al vernieuwd, ook de sporen op de tramremise zijn destijds vernieuwd. Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn betreft de vernieuwing van de tracédelen C en D en het aanpassen van de haltes op tracé A en B.

De volgende onderdelen moeten hier vernieuwd worden:

- Spoorrails en dwarsliggers
- Bovenleiding
- Wissels en de bijbehorende aansturing
- Datanetwerk
- Een gedeelte van de onderbouw

Ook dient er een wissel gerealiseerd te worden bij Nieuwegein Stadscentrum om daarmee de flexibiliteit en beschikbaarheid van de exploitatie verder te vergroten. De wissel kan in gebruik genomen worden als de nieuwe halte bij Nieuwegein City in dienst is genomen en de tijdelijke halte is gesloopt (zie deelproject “Spooromlegging Nieuwegein City”). Om een veilige en betrouwbare verbinding voor de reizigers te kunnen blijven bieden, zijn dus zowel vernieuwing van de trambaan als nieuwe trams nodig. Conform het Integraal Programma van Eisen voor het tramsysteem van de provincie Utrecht worden de trams vervangen door lagevloertrams. Daarvoor is het nodig de haltes te verlagen en te verlengen en daar waar nodig de infrastructuur geschikt te maken voor dit type lagevloertrams.



Fig. 3.1 Tracé-delen project VRT

Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn heeft aldus twee (hoofd)doelen:

1. Het aanpassen van de SUNIJ-lijn om deze geschikt te maken voor exploitatie met lagevloertrams om te komen tot een exploitatieve koppeling met Tram 22;

- Het vervangen van de traminfrastructuur ten zuiden van Nieuwegein centrum om reizigers veilig en betrouwbaar te vervoeren tegen zo laag mogelijk levenscycluskosten.

3.2 Stand van zaken

De gehele SUNIJ lijn is sinds 14 maart 2021 in exploitatie: dit betekent dat de reizigers op het traject Utrecht Centraal – Nieuwegein Zuid en IJsselstein-Zuid vanaf dat moment weer gebruik konden maken van de tram. Daarmee is de belangrijkste mijlpaal binnen dit deelproject bereikt. Verder loopt momenteel nog een onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer, naar verwachting komen de resultaten van dit onderzoek in Q4 2021.

	Q3 2021	Q2 2021	Toelichting bij Q3 2021
Impact tijd	●	●	De volledige lijn is in exploitatie. Zorgvuldige afronding van het project loopt door in Q4 2021 en Q1/Q2 2022.
Impact geld	●	●	Project wordt uitgevoerd binnen beschikbare budgetten: er wordt rekening gehouden met een surplus van € 2,0 mln.

Onderstaand wordt meer uitgebreid ingegaan op de werkzaamheden in Q3 2021.

Afronden werkzaamheden door BAM

In Q3 is verder gewerkt aan het afronden van de werkzaamheden door de BAM. Op 30 september 2021 waren nog niet alle gewijzigde revisietekeningen beschikbaar. Pas wanneer alle gewijzigde revisietekeningen beschikbaar zijn kan middels verificatie en validatie aangetoond worden dat de werkzaamheden volgens de eisen zijn uitgevoerd. Financieel administratieve afronding van het contract, inclusief betaling laatste termijnen, vindt pas plaats nadat de werkzaamheden aantoonbaar volgens de vereisten zijn afgerond. Indien uit de revisietekeningen blijkt dat de werkzaamheden niet aantoonbaar voldoen, zal een herstelplan opgesteld worden door de BAM. Deze werkzaamheden zullen doorlopen na de consolidatie van de overige werkzaamheden van dit deelproject. Indien nog fysieke herstelwerkzaamheden uitgevoerd gaan worden, zullen deze tijdens de buitendienststelling van het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City uitgevoerd worden in Q1 en Q2 2022 om aanvullende overlast en hinder te voorkomen. Het is de verwachting dat de afronding van het contract en overdracht aan TBO uiterlijk in Q2 2022 plaats zal vinden. De gevolgkosten van deze verschuiving zijn opgenomen in de prognoses van Q3 2021.

Afronden overige werkzaamheden

In Q3 zijn de meeste technische restpunten afgerond. De realisatie van 2 stootstukken op Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid loopt naar verwachting door naar Q4 2021.

Geluidsoverlast

Het VRT-programma heeft conform eisspecificatie CAF41m trams aangeschaft en de SUNIJ lijn aangepast. De geluidsoverlast in spoorbogen die ontstond a.g.v. de interactie tussen tram en rails was niet te voorzien. Ook de Adviesraad Tram heeft hierover aangegeven dat hier binnen het project geen rekening mee gehouden had kunnen worden (het is "pech"). De geluidsoverlast voor de omwonenden is betreurenswaardig en dient zo snel mogelijk verholpen te worden. Met de beheerder van trams en infrastructuur (TBO) is afgesproken dat TBO en het project eendrachtig samenwerken in de zoektocht naar de oplossing. De uiteindelijke maatregelen benodigd om de geluidsoverlast te verminderen zullen vanuit TBO aangestuurd en bekostigd worden.

4. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus

4.1 Introductie

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 zijn ze nog niet vervoerkundig verbonden, oftewel er kunnen nog geen reizigers gebruik maken van deze verbinding. Na het vervoerkundig koppelen van beide tramlijnen kunnen reizigers doordeweeks van Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid zonder over te stappen naar P+R Utrecht Science Park reizen en vice versa met 75-meter tramstellen. Het project Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+") omvat dus zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter tramstellen op het gehele Utrechtse tramnetwerk.

4.2 Stand van zaken

In het afgelopen kwartaal is een start gemaakt met de fysieke werkzaamheden binnen het project VK+ rondom het Jaarbeursplein. Daarnaast zijn voor verscheidene andere werkzaamheden de aanbestedingen in gang gezet.



Tijdens Q3 van 2021 is er een veiligheidsstatement afgegeven door de Independent Safety Assessor (ISA) voor het project overkluizing Smakkelaarspark. Een aantal niet-conflicterende openstaande punten vanuit dit project zijn door het project VK+ overgenomen en worden bewaakt.

Om het rijden met trams en bussen over de halte Jaarbeursplein mogelijk te maken dient het wisselbeveiligingssysteem te worden aangepast. Deze software update ligt op het kritieke pad. Het projectteam onderzoekt of vooruitlopend op de noodzakelijke aanpassingen het Proefbedrijf kan worden uitgevoerd met de huidige configuratie van het wisselbeveiligingssysteem. Voor de exploitatie met reizigers is het wel noodzakelijk dat de aanpassingen in het systeem worden uitgevoerd. Een tijdige aanpassing wordt momenteel als een klein risico gezien. Zekerheid is er pas te geven wanneer bekend is wanneer de software update wordt vrijgegeven voor gebruik.

Om de vervoerkundige koppeling van de Uithoflijn en SUNIJ-lijn te realiseren is het noodzakelijk aanpassingen aan de traminfrastructuur in het stationsgebied uit te voeren. In samenhang daarmee zal de gemeente ten behoeve van verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid van het voetganger- en fietsverkeer eveneens haar infrastructuur in het stationsgebied moeten aanpassen. Voor de realisatie wordt zoveel mogelijk werk met werk gemaakt en worden over en weer werkzaamheden voor elkaar meegenomen. Om deze werkzaamheden rechtmatig te kunnen opdragen en onderling te verrekenen worden de afspraken hieromtrent vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst (SOK). In deze SOK zijn concrete afspraken gemaakt over de verdeling van de scope van de werkzaamheden en onderlinge bijdragen en risicoverdeling.

Het team VK+ heeft in samenwerking met de gemeente Utrecht onder meer de volgende activiteiten uitgevoerd:

1. Ontwerp, fasering en planning werkzaamheden op en rondom Jaarbeursplein gereed, start werkzaamheden medio oktober 2021.
2. Uitwerking voorkeursvariant m.b.t. taxi's in Leidseveertunnel.
3. Opstellen van een communicatieplan om door de gemeente richting de taxibranche te communiceren over het weren van taxiverkeer op de HOV-baan en weren van taxi's in de Leidseveertunnel in één richting.
4. Initiëren gesprekken met nood- en hulpdiensten over het (mede)gebruik van de HOV-baan voor desbetreffende voertuigen.

	Q3 2021	Q2 2021	Toelichting bij Q3 2021
Impact tijd			Het deelproject VK+ loopt conform de aangepaste planning. Er wordt gestuurd op indienstelling van de vervoerkundige koppeling tijdens het ingaan van de zomerdienstregeling in juli 2022.
Impact geld			In Q2 2021 zijn de verwachte meerkosten voor het project geschat op €1,1 miljoen, welke worden opgevangen binnen het project VRT (docnr. 82281029 d.d. 13 juli 2021). Er is overeenstemming over de verdeling van de kosten en risico's voor taxivariant 4a, waar in Q4 2021 een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie voor wordt vastgesteld.

5. Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City

5.1 Introductie

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd Nieuwegein City). 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. Inzet is de realisatie van een hoogwaardig OV-knooppunt teneinde 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 o.a. 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. De afspraken zijn vastgelegd in de Bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Stationsgebied Nieuwegein City die op 11 februari 2019 door beide partijen is ondertekend. In aanvulling op deze afspraken is op 9 maart 2021 door beide partijen de samenwerkingsovereenkomst Stationsgebied 2021 getekend.

Binnen het programma VRT worden de voorbereidingen voor het verleggen van het tramtracé en de halte en de daadwerkelijke realisatie uitgevoerd binnen het deelproject Nieuwegein City.

5.2 Stand van zaken

In Q3 is door de aannemer Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) hard gewerkt aan het Definitief Ontwerp (DO). Doordat er na toetsing van dit DO nog wijzigingen doorgevoerd moesten worden in het DO, is het DO niet op de geplande datum geaccepteerd. De verwachting is dat het DO begin Q4 gereed zal zijn voor acceptatie.

Om te voorkomen dat deze langere doorlooptijd van het DO de planning negatief beïnvloed heeft DVRI besloten om op eigen risico al te starten met het Uitvoeringsontwerp (UO). Door deze beheersing door DVRI verwacht het projectteam dat het UO wel volgens planning afgerond kan worden. Om vertraging van het UO te voorkomen moeten het projectteam en de beheerder wel in oktober enkele besluiten nemen met betrekking tot de spoorconstructie en aantoning van deze spoorconstructie. Verder is de tijdige start van exploitatie een belangrijke mijlpaal voor het project. Deze is gelijk gesteld met de start van de zomerdienstregeling op 2 juli 2022. In de planning zijn beperkte buffers aanwezig om eventuele vertraging op te vangen, maar het blijft van belang dat het project goed op de planning blijft sturen en risico's beheerst.

Safetycase NGC

Een belangrijk onderdeel van het project NGC is het tijdig verkrijgen van een indienststellingsvergunning op basis van de integrale safetycase. Dit onderwerp is ook vertegenwoordigd in het risicodossier van NGC als een van de toprisico's die start exploitatie in gevaar zou kunnen brengen. Uit recente tramprojecten is onder andere het belang van sturing op de voortgang van de safetycase naar voren gekomen. Daartoe zijn in Q3 2021 de volgende acties ondernomen op het gebied van safetymanagement:

- Het proces van opstellen van de integrale safetycase is afgestemd met alle betrokken partijen en de verwachtingen van het projectteam aan DVRI zijn in Q3 afgestemd met DVRI. Ook vindt afstemming plaats met gemeente Nieuwegein omdat zij input moet leveren vanwege de aanpassing van VRI's (verkeersregelinstallaties) die in de safetycase mede beschouwd moeten worden..
- In Q3 2021 is Dekra als Independent Safety Assessor/Assessment Body (ISA/AsBo) gecontracteerd. Zij zal de integrale safetycase van NGC gaan toetsen. In Q3 is met deze partij het proces en de planning van het project afgestemd. Verder is gepland om in oktober 2021 de ISA het kwaliteitsmanagementsysteem van het project te laten toetsen.
- In de planning zijn de stappen voor het opstellen en toetsen van de safetycase ten behoeve van de indienststellingsvergunning in detail opgenomen.

	Q3 2021	Q2 2021	Toelichting bij Q3 2021
Impact tijd	●	●	Het DO is vertraagd, maar DVRI is eerder gestart met UO ter beheersing van effect op planning. Het project ligt nog op planning voor start realisatie in Q1 2022, maar dient wel actief enkele issues en risico's te beheersen
Impact geld	●	●	De prognose voor het project sluit aan op het beschikbare budget.

6 Projectbeheersing

In dit hoofdstuk is de stand van zaken t.a.v. tijd, geld en risico's van het volledige VRT programma weergegeven. Allereerst wordt ingegaan op de verantwoording van de programmaonderdelen , Ombouw SUNIJ, Spooromlegging Nieuwegein City en VK+

Deze rapportage hanteert de standlijn 30-9-2021, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 30-6-2021. De rapportage ziet dus op de voortgang in een periode van 3 maanden.

6.1 Tijd

De stand per deelproject is als volgt. De behaalde mijlpalen worden in grijs getoond, de toekomstige mijlpalen worden in zwart getoond. Op de volgende pagina volgt per deelproject een korte tekstuele toelichting.

Deelproject	Mijlpalen VRT	Projectplan	2021 Q2	2021 Q3
VK sporen	Financiële afronding 2020 Q3			
Materieel	1e levering	09-01-19	09-05-19	09-05-19
	Testen 1e levering		16-09-19	16-09-19
	Type toelating		04-12-19	04-12-19
	Deellevering materieel VRT: tram 14		15-10-20	15-10-20
	Overige leveringen (laatste levering in Utrecht)		15-02-21	01-03-21
	Ingebruikname VRT materieel (22 trams)		31-03-21	31-03-21
	Nazorgfase	n.v.t.	30-06-21	30-06-21
Ombouw SUNIJ-lijn	Definitief Ontwerp gereed	18-05-18	18-05-18	18-05-18
	Uitvoeringsbesluit	25-09-18	11-10-18	11-10-18
	Start inschrijvingsfase	16-11-18	15-10-18	15-10-18
	Gunning (definitief)	25-03-19	01-05-19	01-05-19
	Start uitvoering	26-03-19	09-04-19	09-04-19
	Definitief Ontwerp gereed door aannemer		25-10-19	25-10-19
	Uitvoeringsontwerp door aannemer (voor interne review)	24-01-20	24-03-20	24-03-20
	UO incl. ontwerpnota's, berek., tekeningen ter toetsing	21-02-20	1-5-2020	01-05-20
	Go/No Go : Gesteld voor TVP fase	30-05-20	30-05-20	30-05-20
	Start tramvrijeperiode (werkzh. TVP Tracé BCD)	30-05-20	30-05-20	30-05-20
	Finish uitvoeringswerkzaamheden BAM (werk gereed gemeld)	01-08-20	21-9-20	21-09-20
	Overdracht naar TBO (restpunten veiligheid gereed)	n.v.t.	02-11-20	02-11-20
	Testbedrijf gereed	07-08-20	9-12-20	15-11-20
	Proefbedrijf gereed (A, B, C)	21-08-20	23-12-20	27-01-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel A, B, C	21-08-20	3-1-21	31-01-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel D		14-03-21	14-03-21
	Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)	29-09-20	01-10-21	30-06-22
	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	01-11-21	30-06-22
Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ		15-11-21	30-06-22	
Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19	22-05-20	22-05-20
	Go/no go besluit uitvoering		23-11-20	23-11-20
	BP beroepstermijn gereed	31-12-19	12-03-20	12-03-20
	Uitkopen ondernemers		31-01-20	31-01-20
	Start aanbesteding		2-12-20	2-12-20
	Gunning Bouwcontract		26-4-21	26-4-21
	DO gereed		13-9-21	30-10-21
	UO gereed		13-12-21	13-12-21
	Start voorbereidende werkzaamheden		11-01-22	11-01-22
Start werkzaamheden Tramvrije periode		26-02-22	26-02-22	

	Uitvoering gereed / overdracht tijdelijk beheer		09-04-22	09-04-22
	Start proefbedrijf en aantonningsritten		09-04-22	25-05-22
	Start exploitatie		04-07-22	02-07-22
	Consolidatie NGC		15-12-22	15-12-22
VK+	75m trams in exploitatie op Uithoflijn mogelijk	01-09-21	01-09-21	06-09-21
	Start Proefbedrijf VK+ [keren UCC in het weekend]	12-12-21	12-12-21	08-01-21
	Start Exploitatie VK+	01-07-22	01-07-22	02-07-22
Programma	Decharge VRT*			15-12-22

* Decharge vindt plaats na afronding laatste programmaonderdeel VRT.

Ombouw SUNIJ-lijn

In Q3 resteerden alleen nog enkele kleinere technische restpunten en de oplevering / afronding van het bouwcontract met de BAM. Tijdens de controle van het opleverdossier (steekproeven) door VRT en TBO bleek dat met name t.a.v. de ondergrondse (glasvezel) infrastructuur de revisietekeningen niet juist zijn. Zonder deze revisietekeningen kan BAM niet aan-tonen dat de werkzaamheden volgens de eisen zijn uitgevoerd. Daardoor is vertraging opgetreden ten opzichte van de prognose van Q2 2021. Het is de verwachting dat in Q4 2021 de volledige revisietekeningen beschikbaar komen. Op basis van deze tekeningen wordt vastgesteld of de eisen aantoonbaar zijn voldaan. Indien dit niet het geval is, wordt een herstelplan opgesteld door BAM. Indien dit leidt tot fysieke werkzaamheden buiten dan zal dit plaats vinden in Q1 en Q2 2022 tijdens de buitendienststelling van project Spooromlegging Nieuwegein City. Aansluitend kan in Q2 2022 het contract met BAM worden afgerond en finaal worden overgedragen aan TBO. Als laatste zullen in Q2 2022 dan ook deze werkzaamheden worden geconsolideerd. Het VRT-team is afgelopen periode fors afgeschaald: in de verdere afbouw is rekening gehouden met deze werkzaamheden.

Spooromlegging Nieuwegein City

In Q3 2021 heeft het projectteam samen met Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) gewerkt aan de afronding van het Definitief Ontwerp (DO). Daarbij is het DO tijdig ingediend door DVRI, maar kwamen uit de toetsing nog meerdere issues naar voren die afgerond moesten worden. De afronding van deze issues is bij afronding van Q3 2021 ver gevorderd, maar daardoor is het DO niet tijdig geaccepteerd. Het is de verwachting dat de acceptatie in oktober 2021 plaats zal vinden. DVRI werkt parallel op eigen risico aan het Uitvoeringsontwerp(UO), waardoor het UO weer volgens planning ingediend kan worden. Daarmee heeft de vertraging van het DO geen negatief effect op de overige mijlpalen. Enkel de tijdige inkoop van kritieke materialen blijft een kritiek punt voor Dura Vermeer. Verder is de datum van start exploitatie gelijk getrokken aan de start van de zomerdienstregeling op 2 juli 2022. Daarmee blijft de aanwezige buffer op deze mijlpaal gehandhaafd. Deze buffer is slechts van beperkte omvang, dus de beheersing van risico's met tijdgevolgen blijft een belangrijk aandachtspunt. Daartoe zijn in Q3 2021 al meerdere stappen genomen voor de beheersing van de voortgang van de safetycase. Verder bewaakt het projectteam de planning middels maandelijkse dashboards. De beheersing van de risico's en de aandacht voor de planning hebben er ook toe geleid dat de planning voor de afronding van de safetycase inclusief de relatie met het test- en proefbedrijf in meer detail zijn uitgewerkt. Deze verdere detaillering zorgt voor een latere geplande start van het proefbedrijf. Deze verschuiving van het proefbedrijf leidt niet tot een verschuiving van de start exploitatie, aangezien de nadere detaillering zorgt dat meer werkzaamheden plaats vinden vóór het proefbedrijf in plaats van ná het proefbedrijf. Op deze manier wordt ook beheerd dat na afronding van het proefbedrijf nog veel issues gesignaleerd worden en een lange doorlooptijd nodig is tussen afronding proefbedrijf en start exploitatie.

Verder is in september in de bestuurlijke stuurgroep de integrale planning en risico's van Nieuwegein Centrum besproken. In deze integrale planning en risicodossier, welke samen met Gemeente Nieuwegein zijn opgesteld, zijn de planning en risico's van het tramproject opgenomen.

VK+

In Q3 2021 is de projectplanning van VK+ geactualiseerd en bijgesteld. Het project heeft veel afhankelijkheden met projecten van gemeente Utrecht. Op basis van deze actualisatie is de start van het proefbedrijf verschoven naar begin 2022. De start van de exploitatie staat gepland bij de start van de zomerdienstregeling op 2 juli 2022.

6.2 Geld

De actuele opbouw van het budget van het programma VRT is in onderstaande tabel weergegeven. Het vigerende budget inclusief opdrachtgeversrisico en (gelabelde) middelen bedraagt daarmee € 186,1 miljoen. In de rapportageperiode zijn geen wijzigingen in het budget van het programma VRT opgetreden.

Op 2 juni 2020 is het aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld voor de beheersing van de risico's van onder meer Corona, Baanstabieleit, Spleetbreedte en Nieuwegein City. Na het PS-besluit op 27 januari tot vrijval van €13,3 miljoen (821C0D4E) resteert nog € 7,6 miljoen van dit krediet. Op 15 december 2020 heeft GS (821C0D4D) besloten € 6,4 miljoen beschikbaar te stellen voor reeds uitgevoerde maatregelen. In Q2 2021 is

gebleken dat er geen aanvullende maatregelen meer nodig zijn voor de beheersing van deze risico's voor de projectonderdelen Ombouw SUNIJ, Materieel en VK-sporen. De resterende € 1,2 miljoen blijft beschikbaar voor de beheersing van risico's in de programmaonderdelen Spooromlegging Nieuwegein City en VK+.

PS-besluit (doc nr)	Datum statenvoorstel	Budget VRT (x miljoen)	Opmerking
819A9D0B	25-10-2016	€ 141,2	
81D56AA4	10-7-2018	€ 17,0	Incl. 1 mln behoud halte Merwestein
81DBE6B2	25-9-2018	€ 7,0	Nieuwegein City
Subtotaal		€ 165,2	Krediet t/m Q1 2020
82010C4B	2-6-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabieliteit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
821C0D4E	15-12-2020	-	Vrijval deel aanvullend krediet en beschikbaar stellen krediet voor opgetreden vertragingsrisico's
Totaal	31-10-2020	€ 186,1	Actueel krediet VRT

Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 30 september 2021 wordt verwacht dat het programma een surplus zal kennen van € 9,1 miljoen (was € 7,7 miljoen in Q2 2021). In de verwachte kosten is reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant). De omvang van de risicoreservering op VRT-niveau is in de periode Q3 2021 afgenomen naar € 3,3 miljoen (was € 3,6 miljoen in Q2 2021). De afname is vooral het gevolg van het wegvallen van de risico's t.a.v. het afronden van de werkzaamheden aan de SUNIJ lijn. De risicovoorziening bestaat voornamelijk (€ 2,3 miljoen) uit een reservering t.b.v. de spooromlegging Nieuwegein-City, Daarnaast is in de risicoreservering het resterende bedrag van de bestuurlijke risicoreservering aanwezig van €0,85 mln. De risicoreservering voor VK+ is niet opgenomen is deze risicoreservering. In het budget voor VK+ is een aparte risicoreservering opgenomen van ruim € 0,3 miljoen.

Op basis van het positieve resultaat in de prognose eindstand is in Q3 met de gedeputeerde afgestemd om een deel van dit positieve resultaat te verwerken in het investeringsbudget. Op deze wijze wordt voorkomen dat geld onnodig aangehouden wordt. Met het eerstvolgende reguliere P&C product zal het investeringsbudget verlaagd worden met een bedrag van €5 miljoen.

Onder de tabel is een nadere toelichting op de tabel opgenomen.

		Q3 2021	Q2 2021
Kosten	VRT onderdeel (31/03/2020)	Prognose eindstand (mln)	Prognose eindstand (mln)
	VK-sporen	€ 1,8	€ 1,8
	Materieel	€ 60,4	€ 60,7
	Ombouw SUNIJ	€ 84,5	€ 84,6
	Nieuwegein City	€ 12,9	€ 13,0
	VK+	€ 3,2	€ 3,2
	Plan / Organisatiekosten	€ 10,9	€ 11,4
	Risico's	€ 3,3	€ 3,6
	<i>Afronding</i>	€	€ 0,1
Totaal prognose eindstand	€ 177,0	€ 178,4	
Krediet	VRT krediet	gelabeld	gelabeld
	Basis krediet	€ 165,2	€ 165,2
	Inzet aanvullend krediet (82010C4B)	€ 6,4	€ 6,4
	Krediet meerkosten VRT (27/1)	€ 13,3	€ 13,3
	Restand aanvullend krediet	€ 1,2	€ 1,2
Totaal krediet	€ 186,1	€ 186,1	
Saldo	€ 9,1	€ 7,7	

Toelichting:

- **Ombouw SUNIJ:** de prognose eindstand van de Ombouw SUNIJ lijn kende een gunstige ontwikkeling in Q3 2021. Als gevolg van de contractuele afronding van de wijzigingen op het realisatiecontract en het afsluiten van een aantal contracten werden meevallers genoteerd. Meerkosten ontstonden door aanvullende restpunten. Anders dan verwacht kan de financieel administratieve afronding van het bouwcontract nog niet plaatsvinden. In Q1 2022 worden de laatste wijzigingen op het bouwcontract afgehandeld. Daarnaast wordt de laatste termijn en de verrekening van de wijzigingen pas uitgevoerd nadat het opleverdossier geaccepteerd is. De werkzaamheden ten aanzien van baanstabieleit en spleetbreedte zijn in Q1 2021 afgerond. Financiële afronding heeft plaatsgevonden in Q2 2021. Beide onderdelen blijven ruim binnen het beschikbaar gestelde aanvullende krediet.
- **Spoorumlegging Nieuwegein City:** Het project Spooromlegging Nieuwegein City heeft middels het besluit van PS op 27 januari 2021 aanvullend budget gekregen, waarmee het totale beschikbare budget voor Nieuwegein-City op € 15,3 miljoen komt, inclusief de risicoreservering. In Q3 2021 is verder inzicht gekregen in de kosten voor de inzet van projectteamleden en back-office door het ingenieursbureau. Het budget lijkt daarbij nog steeds passend te zijn.
- **VK+:** In november 2020 zijn de financiën van tracé X opgenomen in deelproject VK+. In totaal is conform de PS-besluiten uit 2016 en 2018 een bedrag van € 2,0 miljoen beschikbaar voor het realiseren de vervoerskundige koppeling. Een bedrag van € 1,7 miljoen is overgedragen voor de safety case (VAT kosten) en het uitvoeren van het test- en proefbedrijf. Uitgangspunt bij dit budget was dat er geen fysieke werkzaamheden uitgevoerd hoeven te worden. Vanuit het overkoepelende project VRT is er nog een risico bijdrage toegezegd van € 0,3 miljoen. Dat het totaal brengt op € 2,0 miljoen. Dit budget is op basis van de recente onderzoeken en scope actualisatie naar verwachting niet toereikend voor alle werkzaamheden. Dit komt doordat het deelproject VK+ langer duurt, fysieke maatregelen nodig zijn voor het toelaten van de bus op halte Jaarbeursplein en het weren van de taxi's op de trambaan in het stationsgebied. Ook moeten twee perrons worden verlengd en zijn er camera's nodig bij de kruisingen welke zijn opgevangen binnen het project VRT. In Q2 2021 zijn de verwachte meerkosten voor het project geschat op €1,15 miljoen. Deze meerkosten zijn middels besluit van GS (docnummer: 82281029) onttrokken uit de binnen het VRT budget ingerichte post "Bestuurlijk onvoorzien" in juli 2021. Hiermee is deze wijziging op VRT programmaniveau budgetneutraal. De totale raming VK+ binnen de provincie bedraagt daarmee € 3,15 miljoen.

Daarnaast trekt de gemeente Utrecht gezamenlijk op bij een aantal fysieke werkzaamheden omdat ze op een aantal plekken mede de veroorzaker zijn. De gemeente investeert € 0,6 miljoen voor hun eigen werkzaamheden, waarmee de totale investering voor VK+ uitkomt op € 3,7 miljoen. Provincie en gemeente hebben een samenwerkingsovereenkomst opgesteld voor het coördineren van de gezamenlijke werkzaamheden, die in november bestuurlijk zal worden vastgesteld.

- **Risico's:** de omvang van de risico's is in de rapportageperiode afgebouwd van ruim € 3,6 miljoen (in Q2 2021) naar € 3,3 miljoen op 30 september 2021. De risicoreservering heeft zowel betrekking op de resterende risico's van ombouw SUNIJ-lijn als op Spooromlegging Nieuwegein City. Onderdeel van deze voorziening is de bestuurlijk (ongelabelde) risicoreservering van 0,85 mln. De afbouw past bij het afgenomen risicoprofiel van het VRT programma: de werkzaamheden voor de projecten Ombouw SUNIJ-lijn, Materieel en VK sporen worden geconsolideerd.

8.3 Risico's

Het VRT programma actualiseert maandelijks het risicodossier inclusief bijbehorende beheersmaatregelen. Zoals aangegeven is het risicoprofiel beperkt verlaagd ten opzichte van de vorige rapportageperiode als gevolg van de naderende consolidatie voor Ombouw SUNIJ-lijn, Materieel en VK Sporen. Voor deze projecten zijn slechts nog enkele resterende risico's te benoemen voor de restpunten die komende maanden nog afgerond worden. De maatregelen ter beheersing van deze risico's zijn al opgenomen in de geprognoseerde kosten van het VRT-programma. Deze risico's zullen door de afronding ook niet meer actief verder beheerst worden, naast de beheersmaatregelen die al opgenomen zijn in de prognose. Voor de projecten Spooromlegging NGC en VK+ worden middels eigen risicodossiers risico's benoemd en beheersmaatregelen gepland. In onderstaande tabel worden voor zowel Spooromlegging Nieuwegein City en VK+ de drie toprisico's getoond.

Spooromlegging Nieuwegein City		
Risico	Beschrijving	Beheersing
Interactie trambeveiliging met omgeving	In Nieuwegein Centrum zijn meerdere kruisingen van tram met ander verkeer aanwezig. Op deze kruisingen moeten de VRI-installaties van Gemeente Nieuwegein goed samen werken met de trambeveiliging om een soepele doorloop door het gebied mogelijk te maken. De VRI's worden door de gemeente geregeld en de trambeveiliging door de provincie. Wanneer de systemen niet goed samen werken loopt het testbedrijf uit en is geen veilige tramexploitatie mogelijk, wat leidt tot uitloop	De vereisten van de interactie tussen VRI en trambeveiliging zijn afgestemd tussen gemeente Nieuwegein en het projectteam. Verder wordt eind 2021 een simulatie uitgevoerd waarin de samenwerking van de systemen getoetst wordt voor start aanleg.
Bereikbaarheid omgeving (omwonenden en ondernemers)	In het centrum van Nieuwegein wordt tegelijk gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe woningen en het tramproject in een relatief klein gebied. Hierdoor vinden veel werkzaamheden tegelijk plaats, inclusief benodigde bouwstromen. Hierdoor kan de bereikbaarheid voor omwonenden en ondernemers gehinderd worden of kunnen zelfs onveilige situaties ontstaan.	Samen met de gemeente Nieuwegein wordt gewerkt aan een gedetailleerde fasering en bouwplaats management. Daarnaast vinden reguliere BLVC-overleggen plaats met alle betrokken partijen; gemeente, provincie en aannemers.
Vergunning indienststelling	Om tijdig in dienst te gaan is een vergunning nodig van het RUD o.b.v. de integrale safetycase. Het verkrijgen van de vergunning vraagt veel stappen waarin de veiligheid van het systeem wordt aangetoond. In de integrale safetycase moet informatie van veel partijen samen komen en aantoonbaar zijn dat de kwaliteit van het gerealiseerde voldoet. Indien de vergunning vertraagt, kan de tram niet tijdig in exploitatie gaan en is langer vervangend busvervoer nodig.	De stappen voor het verkrijgen van de vergunning zijn gedetailleerd opgenomen in de planning van het project, waarbij een beperkte buffer aanwezig is om uitloop op te vangen. Verder zijn de planning en verwachtingen met betrekking tot safetymanagement afgestemd met de betrokken partijen. Ook is de ISA gecontracteerd en zal deze op vaste momenten het kwaliteitsmanagementsysteem en de safetycase toetsen.

VK+		
Risico	Beschrijving	Beheersing
Extra maatregelen HAZOP	Tijdens het project worden meerdere HAZOP (Hazard and operability study) sessies georganiseerd waarin mogelijke risico's voor de werking van het systeem worden geïdentificeerd. Deze dienen vervolgens middels maatregelen beheerst te worden om voldoende veiligheid te kunnen garanderen. Deze maatregelen kunnen meerdere resources vragen, zoals o.a. tijd en geld.	De HAZOP sessies worden vroegtijdig ingepland, zodat benodigde beheersmaatregelen tijdig geïdentificeerd worden. Voor bekende HAZOP issues worden momenteel al beheersmaatregelen uitgevoerd.
Scope uitbreiding VK+	Meerdere stakeholders hebben wensen met betrekking tot het projectgebied van VK+, welke niet in de scope van VK+ zijn opgenomen. Deze wensen kunnen door middel van invloed binnen de scope van VK+ gebracht worden, waardoor het project werkzaamheden moet uitvoeren die niet in de scope voorzien zijn.	Het project gaat in overleg met stakeholders en zorgt dat wanneer wensen ter sprake komen de scope scherp bewaakt wordt.
Afspraken met de taxibranche lopen vast	De werkzaamheden van VK+ hebben ook invloed op de manier waarop de taxibranche het projectgebied kan gebruiken. De taxibestuurders voelen zich niet gehoord in de ontwikkelingen en de geboden alternatieven zijn onvoldoende voor de taxibranche. Het gevolg kan zijn dat het RUD geen vergunning af geeft met uitloop als gevolg	Ten behoeve van dit risico zijn enkele voorkeursvarianten opgesteld. Op basis van deze varianten is voorkeursvariant 4a geselecteerd welke is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met Gemeente Utrecht. De communicatie met de taxibranche is de verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht.