

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Kwartaalrapportage VRT Q1 2022	TELEFOONNUMMER	+31615029192
		E-MAILADRES	geerke.van.splunter@provincie-utrecht.nl
DATUM	24-05-2022		
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1599414117-63933	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Geerke van Splunter-Addens	TEAM	ET2
NUMMER PS	PS2022MM	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGE	VRT kwartaalrapportage 01-01-2022 tm 31-03-2022		

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 31 maart 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 eerste kwartaal van 2022 daarmee op de fysieke uitvoering van de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en de Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+"). Voor beide projecten geldt dat de realisatie in het afgelopen kwartaal grotendeels is afgerond. Daarmee verschuift de nadruk voor beide projecten richting de veiligheidsaantoning voor tijdige start van de exploitatie.

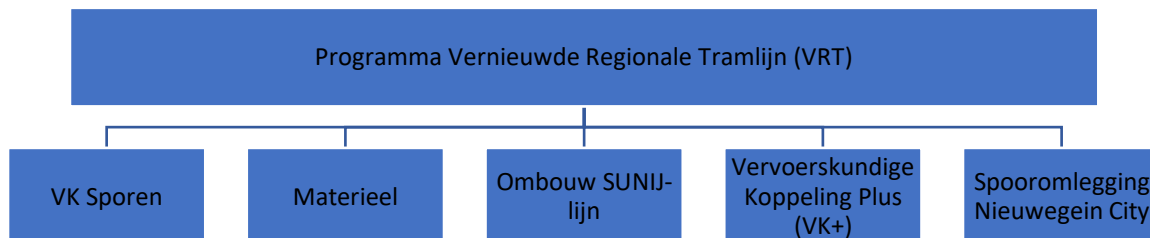
Inleiding:

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 december 2021 (zie 824053A0 d.d. 15 februari 2022). Met de bijgevoegde kwartaalrapportage rapporteren wij over de periode 1 januari t/m 31 maart 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 team 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 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. 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 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 EOV en de vervoerder van de SUNIJ-lijn wordt een goed moment gekozen. Bij het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn moeten nog enkele restpunten afgewikkeld worden, waar de afgelopen periode hard aan is gewerkt. Dit heeft geen gevolgen voor de exploitatie.

Een aantal restpunten, met name aanpassingen aan het glasvezelnetwerk, zijn tijdens de buitendienststelling van Spooromlegging Nieuwegein City afgerond. Ook de stootjucken op Nieuwegein- Zuid en IJsselstein zijn geplaatst. Het complete opleverdossier wordt nu afgerond. Het projectteam stemt de inhoud en vorm regelmatig af met TBO, zodat het opleverdossier aan de eisen en wensen van TBO voldoet en de overdracht zorgvuldig verloopt.

Tijdens de ombouw zijn daarnaast wisselstellers beschadigd (roestspetters). Het herstel kent een langere doorlooptijd dan voorzien omdat de wisselstellers fabrieksmatig hersteld moeten worden. Deze werkzaamheden lopen nog door in 2023, maar hebben geen invloed op de exploitatie en zijn volledig opgenomen in de projectraming. De hoofdaannemer zal deze werkzaamheden voor haar rekening, risico en kosten uitvoeren. De begeleiding van de werkzaamheden zal, nadat het projectteam haar werkzaamheden heeft afgerond door TBO uitgevoerd worden. De werkzaamheden zullen 's nachts worden uitgevoerd en enige overlast kunnen veroorzaken. Mede daarom zal de communicatie tijdig worden opgestart

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 zijn ze 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 safety case worden opgesteld. Het uiteindelijke doel van dit deelproject is om een vervoerkundige verbinding te realiseren 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. Inmiddels kunnen de 75-meter trams worden ingezet voor reizigersvervoer op de afzonderlijke SUNIJ-lijn en Uithoflijn.

Het deelproject VK+ loopt op planning, maar is wel afhankelijk van de tijdige realisatie van het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City. Ook voor het deelproject VK+ geldt dat voor de tijdige start van de exploitatie een indienststellingsvergunning op basis van een integrale safety case benodigd is.

Begin mei is voor de aanpassingen in het wisselbeveiligingssysteem een veiligheidsverklaring vanuit de leverancier beschikbaar gesteld. Dit is enkele dagen later dan gepland, maar het ziet er naar uit dat dit verder geen gevolgen heeft voor het vervolg van de aanvraag van de indienststellingsvergunning. De werkzaamheden rondom het wisselbeveiligingssysteem zijn hiermee afgerond, met uitzondering van het daadwerkelijk laden van de definitieve software wat pas kan worden gedaan indien de indienststellingsvergunning is ontvangen. Het gehele vergunningsdossier is gereed en het definitieve beoordelingstraject wordt begin juni 2022 afgerond. Open punten in dit dossier betreffen:

1. Het afronden van het proefbedrijf en het uitvoeren van aantonningsritten (volgens schema)
2. Aanbrengen van camera's op het traject VK+ (realisatie in mei)
3. Realiseren van een aantal kleine restpunten uit eerdere werkzaamheden (mei/juni)

Op maandag 09 mei 2022 is het raakvlakproject van de beheerder rondom halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde gestart, waarmee de circa 20 meter verharding wordt vernieuwd en het afwateringsprobleem deels wordt aangepakt. Deze werkzaamheden duren naar verwachting twee weken en zijn in de week van 23 mei 2022 (Hemelvaart) gereed. Daarmee heeft dit raakvlakproject geen invloed op planning en financiën van VK+.

Resumerend liggen de werkzaamheden op planning. De aanwezige risico's worden op dit moment beheerst. Als alles volgens planning verloopt starten we in juli 2022 met de exploitatie. Dat betekent overigens niet dat dan alles "klaar" is. Start exploitatie is een nieuwe fase waarin de beheerder samen met de vervoerder Qbuzz moet zorgen voor een goede overgang van twee afzonderlijke lijnen naar één doorgaande lijn. Zij zullen dus moeten wennen aan één doorgaande tramlijn in plaats van twee afzonderlijke lijnen. Er wordt conform de planning gestart met een zomerdienstregeling van Nieuwegein/IJsselstein naar P+R Science Park en weer terug. Aan het einde van de zomer gaat de frequentie op de Uithoflijn verder omhoog naar een 5 minuten dienst. Ook verandert de dienstregeling 's avonds en in het weekend. De trams vanuit Nieuwegein en IJsselstein rijden 's avonds en in het weekend door naar Utrecht Centraal Centrumzijde in plaats van Jaarbeursplein, daarnaast krijgen ze nieuwe lijnummers, te weten lijn 20 en 21. Daarbij heeft de vakantieperiode zelf een risicofactor in zich door beperkte beschikbaarheid van personeel. Als beheersmaatregel wordt een schouw gepland met de procesaannemer, zodat deze al bekend is met het nieuwe systeem.

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 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 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 die direct gekoppeld is aan de tramhalte. Het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City voorziet in de verlegging van het tramtracé en de realisatie van de nieuwe tramhalte. In april 2021 is het werk van Spooromlegging Nieuwegein City

gegrund aan Dura Vermeer Rail Infra BV (DVRI).

De resultaten van de uitvoering van een externe audit voor de projecten VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City zijn met u gedeeld in de memo aan de CIE M&M van 20-4-2022. Daarnaast bent u in een extra Statenbrief Bouwplaatsovereenkomst Blok B1 Nieuwegein en update VRT, 15-03-2022, UTSP-1599414117-62160) en statenmemo (Update VRT mogelijke risico's CIE. M&M 20-4-2022, 20-04-2022) geïnformeerd over:

- De trillingsbeperkende maatregelen die inmiddels zijn uitgevoerd en tot een twee weken langere doorlooptijd van de realisatie voorafgaand aan het test- en proefbedrijf hebben geleid;
- De extra werkzaamheden m.b.t. de spoorligging in de Zuidstedeweg;
- De gevolgen van de winterse omstandigheden begin april.

In de nachten van 21 en 22 april zijn de testritten uitgevoerd. Deze zijn succesvol afgerond. De geconstateerde bevindingen worden in mei afgehandeld. In mei staat ook het verhelpen van de geconstateerde restpunten uit de realisatie gepland. In de eerste week van mei wordt de "Indienststellingsvergunning met beperking" aangevraagd, die nodig is om begin juni het proefbedrijf te kunnen starten. In het proefbedrijf worden onder meer de trambestuurders geïnstrueerd en de dienstregeling proefgereden. Een geslaagd proefbedrijf is noodzakelijk om de beperking van de indienststellingsvergunning te kunnen opheffen om de exploitatie te kunnen hervatten.

Doelstelling is om de exploitatie in juli te hervatten. De belangrijkste risico's zijn:

- Het tijdig accepteren van opleverdossier deel 1. Op basis van opleverdossier 1 zal de beheerder het tramtracé weer in beheer nemen. Deze inbeheername is een belangrijke voorwaarde voor afgifte van de "indienststellingsvergunning met beperking" en daarmee voor start proefbedrijf. Het risico bestaat dat het opleverdossier volgens de beheerder onvoldoende kwaliteit heeft of tot inhoudelijke discussie leidt. Dit risico wordt door het projectteam, de opdrachtnemer DVRI en de beheerder TBO gezamenlijk beheerd. Daartoe is de inhoud en vorm van het opleverdossier door projectteam, DVRI en TBO samen vastgesteld. Verder wordt tijdens het toetsproces nauw contact gehouden om eventuele opmerkingen over kwaliteit of inhoud snel te signaleren en samen op te lossen. Ook dit risico blijft een reële kans van optreden houden, aangezien de tijd voor aanpassingen in het opleverdossier deel 1 beperkt is. Op dit moment (9-5-22) lopen de stappen voor de acceptatie van het opleverdossier nog volgens planning.
- Het tijdig verkrijgen van de "indienststellingsvergunning met beperking". Om tijdig het proefbedrijf te kunnen aanvangen is een indienststellingsvergunning nodig van de RUD op basis van de integrale safety case voor het hele project Spooromlegging Nieuwegein City. Het verkrijgen van deze vergunning vraagt veel opeenvolgende stappen waarin de veiligheid van het systeem wordt aangetoond. Daarnaast moet in de integrale safety case de informatie van veel partijen samen komen en aantoonbaar weergegeven dat de kwaliteit van het gerealiseerde werk voldoet. De levering van al deze informatie door deze partijen op de juiste momenten, in de juiste vorm en met de gewenste kwaliteit is een risico. Om dit risico te beheersen worden de planning en verwachtingen tweewekelijks afgestemd met alle partijen aan de hand van een processchema. Ondanks deze beheersing blijft het echter een reëel risico, vanwege het grote aantal afhankelijkheden in de stappen. Op dit moment ligt het project nog op planning voor een tijdsige indienststellingsvergunning. De succesvolle afronding van het testbedrijf is een belangrijke stap geweest in dit proces.
- Het proefbedrijf wordt niet tijdig succesvol afgerond ten gevolge van bevindingen tijdens het proefbedrijf. Naast de frequente afstemming op operationeel niveau wordt ook dit risico beheerd middels het tweewekelijks overleg, waar ook de concessieverlener EOVI en de exploitant QBuzz vertegenwoordigd zijn.

Vanwege bovengenoemde risico's wordt op dit moment nog geen exacte datum voor hervatting van de exploitatie afgegeven maar alles is erop gericht om in juli 2022 in exploitatie te gaan.

Projectontwikkelaar Bridges had haar terrein beschikbaar aan de provincie voor de bouwactiviteiten rondom Nieuwegein City voor de omlieg van de trambaan. Daarbij was afgesproken tussen de provincie en Bridges dat het terrein van Bridges vanaf 18 april weer beschikbaar is voor het heiwerk en dat voor iedere week vertraging de

provincie € 50.000 moet betalen. Op 18 april was het terrein inderdaad weer beschikbaar voor de start van het heiwerk, hiermee is het grootste risico afgewend dat de Provincie kosten moet vergoeden aan Bridges.

Financiële consequenties:

In deze rapportageperiode wordt een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 8,6 miljoen (was in het vierde kwartaal van 2021 € 9,0 miljoen). In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 2,7 miljoen.

Als gevolg van de voortgang van de uitvoering van het programma VRT en het afgenomen risicoprofiel van het gehele programma VRT, 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.

Daartoe is op basis van de kwartaalrapportage over het derde kwartaal van 2021 al met u gecommuniceerd dat middels het volgende reguliere P&C product het investeringsbudget verlaagd kan worden met een bedrag van € 5,0 miljoen. Deze verlaging is onderdeel van het Statenvoorstel van de Kadernota 2023-2026 dat aan uw Staten ter vaststelling wordt aangeboden. Deze verlaging resulteert in lagere kapitaallasten van circa € 167.000 dat reeds is verwerkt in het meerjarenperspectief van de genoemde Kadernota.

Wanneer de verlaging van het investeringsbudget van €5,0 miljoen is doorgevoerd, daalt het verwachte positieve saldo op programmaniveau van €8,6 miljoen naar €3,6 miljoen. Naast dit positieve saldo hebben de drie lopende deelprojecten allemaal nog een risicoreservering, die samen optellen tot €2,7 miljoen. De combinatie van deze risicoreserveringen en het positieve saldo na de verlaging samen zijn naar verwachting voldoende om de benoemde risico's en de ontwikkelingen van het tweede kwartaal van 2022 op te vangen.

Vervolgprocedure / 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 april 2022 t/m 30 juni 2022.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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