

Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 november 2020 – 31 december 2020
Opdrachtgever: Dick Jonkers
Opdrachtnemer: Sipke van der Linden
Auteur: Peter Schotsman / Edward van Os / Emina Dedic
Documentnummer: 821FE290

Colofon

Projectnaam	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2020-4
Status	Definitief
Versie	1.0 (Versie definitief)
Datum	03-02-2021

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
3. VK-Sporen.....	7
3.1 Introductie.....	7
3.2 Stand van zaken.....	7
4. Voortgang Materieel.....	8
4.1 Introductie.....	8
5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN.....	9
5.1 Introductie.....	9
5.2 Stand van zaken.....	10
5.3 Hoe verder.....	11
6. Voortgang Tracé X.....	12
6.1 Introductie.....	12
6.2 Stand van zaken.....	12
7. Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City.....	13
7.1 Introductie.....	13
7.2 Stand van zaken.....	13
8. Projectbeheersing.....	14
8.1 Tijd.....	14
8.2 Geld.....	16
8.3 Risico's.....	18
8.4 Tracé X (Vervoerkundige Koppeling).....	18

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over de maanden november en december van het vierde kwartaal van 2020. Oktober was immers al meegenomen in de rapportage over Q3+1 2020. Vanaf de kwartaalrapportage over Q1 2021 zullen de rapportages weer zoals gebruikelijk over drie maanden gaan. 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.

Project VK sporen is reeds technisch en administratief afgerond. Wat materieel betreft zijn er nu 18 trams geaccepteerd. De overige vier volgen in Q1 2021 conform het in afgelopen zomer aangepaste schema. Werkzaamheden voor de rolstoelplanken worden in Q1 2021 afgerond. Voor Ombouw SUNIJ-lijn zijn de belangrijkste restpunten op veiligheidsvlak afgerond voor tracé A, B en C (Utrecht CS – Nieuwegein Zuid). Daarmee kan er op 3 januari 2021 gestart worden met exploitatie op dit traject. Voor tracé D (Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid) begint volgens de huidige planning het proefbedrijf begin februari 2021 en de exploitatie eind februari 2021. Daarnaast dient de hoofdaannemer haar opleverdossier in te dienen.

Voor deelproject Spooromlegging Nieuwegein City (voorheen bekend als het deelproject Nieuwegein City) is inmiddels de aanbesteding begonnen voor de bouwwerkzaamheden. Deze zullen in Q2 2022 plaats gaan vinden.

In december 2020 is door Gedeputeerde Staten besloten een eerste tranche (€ 6,4 miljoen) van het aanvullend krediet van € 20,9 miljoen (82010C4B) beschikbaar te stellen voor de beheersing van de risico's van corona, baanstabieleit en spleetbreedte. Op 27 januari 2021 ligt een voorstel in Provinciale Staten voor, waarin verzocht wordt om € 13,3 miljoen van het aanvullend krediet - waar geen aanspraak meer op wordt gemaakt - vrij te laten vallen. Daarnaast is opgenomen een voorstel tot het beschikbaar stellen van een krediet van € 13,3 miljoen ten behoeve van het programma VRT ter dekking van het tekort van € 13,3 miljoen op VRT. Daarbij blijft € 1,2 miljoen beschikbaar als risicoreservering voor onder andere corona, baanstabieleit en spleetbreedte.

Indien dit voorstel wordt aangenomen, wordt – op basis van de standlijn 31 december 2020 - een beperkt overschot op het VRT programma verwacht van € 3,3 miljoen. Daarbij is in de kostenprognose een totale risicoreservering van € 7,6 miljoen aangehouden voor de afronding van de SUNIJ-lijn en de Spooromlegging Nieuwegein Centrum.

Het deelproject Tracé X 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. Omdat er in het gebied rond Utrecht Centraal Station meer speelt, bijvoorbeeld de herinrichting van Lombokplein, de ontwikkeling van het Smakkelaarspark inclusief een overkluizing over de trambaan en een nieuwe route voor de taxi's, is besloten om een apart projectteam in te richten dat de Vervoerkundige Koppeling gaat realiseren in samenhang met alle andere ontwikkelingen rond Utrecht Centraal Station. Dit projectteam opereert onder de naam Vervoerkundige koppeling plus (VK+). Op basis van de hiervoor genoemde samenhangende zaken wordt nu onderzocht wanneer de exploitatie van de vervoerkundige koppeling kan starten.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond van het project

De provincie Utrecht, als vervoersautoriteit, 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 Provinciale Staten 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 november en december 2020. Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ook incidenteel geïnformeerd als hier aanleiding toe is.

2.3 Opdracht

Aan het kunnen uitvoeren van het project VRT liggen de volgende bestuurlijke besluiten ten grondslag. 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.

Op 15 december 2016 is door Provinciale Staten het besluit (docnr. 819A9D0B) genomen op de volgende punten:

1. Grootschalige vervanging infrastructuur op de zuidelijke takken van de SUNIJ-lijn en deze werkzaamheden binnen één grote buitendienststelling van 12 weken in de zomer van 2020 uit te voeren om de overlast voor de reiziger te beperken. Vervanging van de huidige tramvloot (SIG-trams) door nieuw lagevloermaterieel (CAF-trams, 22 stuks van 41 meter lengte).
2. Aanpassing van 23 haltes van de SUNIJ-lijn i.v.m. komst CAF-trams (verlaging en verlenging van de perrons).
3. Exploitatieve koppeling van de SUNIJ-lijn en Tram 22.

In september 2018 hebben Provinciale Staten 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. In november 2018 is door Provinciale Staten 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"). Tot slot is in juli 2020 door de Provinciale Staten een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 82010C4B, d.d. 2 juni 2020 - Aanvraag aanvullend krediet Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 2020).

Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

PS-besluit (doc nr)	Datum	Budget VRT (x mln.)	Titel / Opmerking
819A9D08	15-12-2016	€ 141,2	Toekomstbestendig tramsysteem
81D56AA3	24-9-2018	€ 17,0	Benodigd aanvullend krediet (incl. 1 mln behoud halte Merwestein)
81DBE6B2	5-11-2018	€ 7,0	Bijdrage provincie vernieuwing OV knooppunt Nieuwegein City
Subtotaal		€ 165,2	Krediet t/m Q1 2020
82010C4B	8-7-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabieleit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
Totaal	31-10-2020	€ 186,1	Actueel krediet VRT

Programma VRT

VRT bestaat uit de volgende 5 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 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. .

Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT)

VK Sporen

Materieel

Ombouw SUNIJ

Tracé X

Spooromlegging Nieuwegein City

2.4 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 tot en met 7 wordt de voortgang per deelproject weergegeven. 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 7 bij elk deelproject drie stoplichten staan. Deze geven volgens de volgende definities de voortgang op tijd en geld per deelproject aan voor zowel Q4 2020 en Q3+oktober 2020:

- 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 (tijd, scope, kwaliteit, veiligheid of geld) 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 8.





3. VK-Sporen

3.1 Introductie

Vooruitlopend op de gefaseerde aflevering van de nieuwe CAF-trams, moest het remise-terrein geschikt gemaakt worden zodat dit nieuwe materieel gestald kon worden. Op het bestaande terrein was hiervoor niet voldoende stallingscapaciteit, omdat dit gebruikt werd voor de toen nog in exploitatie zijnde SIG-trams. Dit deelproject betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot.

3.2 Stand van zaken

Dit deelproject is technisch opgeleverd in het najaar van 2018 en financieel afgerond in Q2 2020. Zowel de planning als het budget zijn binnen de van tevoren afgesproken kaders gebleven.

	Q4 2020	Q3+1 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd			Uitvoering gereed volgens planning.
Impact geld			Afgerond binnen budget.

4. Voortgang Materieel

4.1 Introductie



Dit deelproject betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte van leverancier CAF. Dit is een aanvulling op de bestaande vloot van de trams van 33 meter lengte, die momenteel worden ingezet voor Tram 22. Met deze aanvulling kon de huidige SIG-vloot worden vervangen. Vervanging was noodzakelijk, omdat de SIG-trams het einde van de technische levensduur naderden en de wens ontstond om met laagvloermaterieel en infrastructuur te werken voor de passagiers.

Er is in het projectbesluit gekozen om bij de materieelvervanging te anticiperen op de verwachte reizigersgroei op de gekoppelde SUNIJ-lijn en Tram 22. De aanschaf van de 41 meter-trams is onderdeel van de

[Vertrek SIG tram](#)

aanbesteding van het materieel voor Tram 22 geweest.

Hierdoor is geborgd dat er identiek materieel van dezelfde leverancier op beide lijndelen ingezet kan worden.

4.2 Stand van zaken

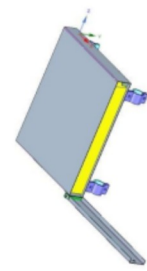
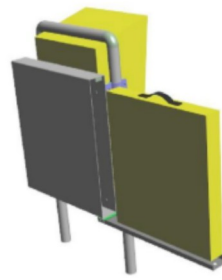
Na de sluiting van de fabrieken eerder in 2020 (i.v.m. corona) volgt CAF sindsdien nauwgezet het overeengekomen leveringsschema. Concreet betekent dit, dat er 18 41-meter trams zijn geaccepteerd en dat de overige 4 41-meter trams tussen 1 januari 2020 en half maart 2021 opgeleverd worden.

Dit past binnen de huidige verwachtingen van de indienststelling van tracés A, B, C en D op de SUNIJ-lijn. CAF loopt hiermee voor op het herijkte afleverschema dat na de fabriekssluiting is vastgesteld.

	Q4 2020	Q3+1 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd	●	●	CAF loopt voor op schema ten opzichte van de herijkte planning
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend

Voorts worden er op alle perrons van de SUNIJ-lijn afneembare ruimtes achter een prullenbak. Op deze wijze kunnen perrons op de SUNIJ-lijn toegang krijgen tot de tram via de voorzijde. Deze rolstoelplanken zijn al getest en de vijf haltes met de grootste resterende spleetbreedte zijn overige rolstoelplanken volgt in januari 2021.

Om met gekoppelde 75-meter trams te kunnen gaan rijden eindhaltes Jaarbeursplein, Nieuwegein Zuid en IJsselstein



alle
1k
) . Bij
le

Bevestiging en demonstratie rolstoelplank



5. Voortgang Ombouw SUNIJ-lijn

5.1 Introductie

De SUNIJ-lijn is gebouwd in de jaren tachtig van de vorige eeuw en wordt sindsdien geëxploiteerd met de SIG-trams. Het deel van de trambaan tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Stadscentrum (tracédeel A en B uit figuur 3.1), is in de periode 2013-2015 al vernieuwd. Ook de sporen op de tramremise zijn vernieuwd. Binnen dit deelproject worden de delen van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid vernieuwd omdat het einde van hun technische levensduur is bereikt (tracédeel C en D). 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. 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.

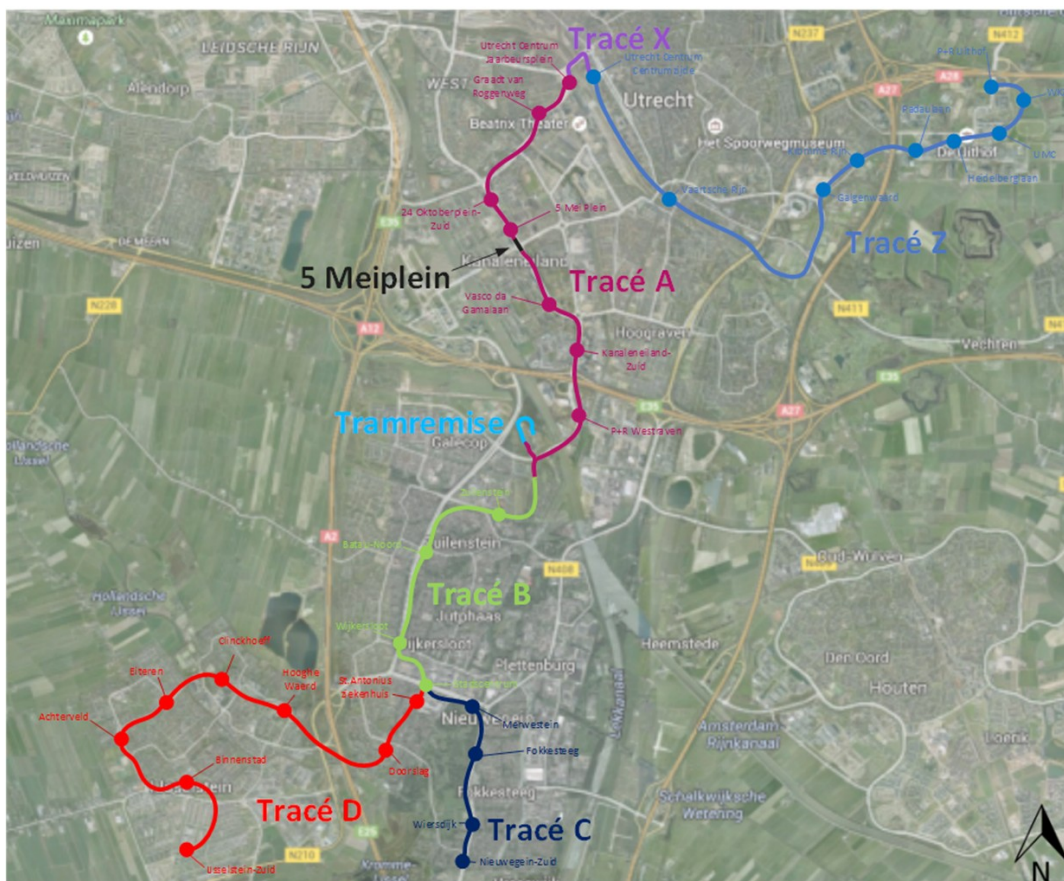


Fig. 3.1 Tracé-delen project VRT

Daarmee heeft het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn 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;

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

5.2 Stand van zaken

De indienststellingsvergunning is inmiddels verkregen voor tracés A, B en C en ook het test- en proefbedrijf zijn succesvol doorlopen. Dit betekent dat in Q4 2020 de seinen op groen zijn gezet om op 3 januari 2021 met exploitatie te starten op tracés A, B en C.

In onderstaande tekst wordt stapsgewijs beschreven hoe het startsein voor de exploitatie op tracés A, B en C verkregen is tijdens Q4 2020.

Oplossen laatste openstaande issues

In Q4 2020 hebben er werkzaamheden plaatsgevonden aan twee grote issues: de baanstabieleit en de spleetbreedte. Zoals in de rapportage over Q3+1 2020 al werd vermeld, hebben er in

	Q4 2020	Q3+1 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd	●	●	Inmiddels loopt alles op schema om op 3 januari 2021 met start exploitatie op A, B en C te beginnen. Tracé D volgt in februari 2021.
Impact geld*	●	●	Op 27 januari 2021 wordt in PS besproken hoe de financiën van het project ervoor staan. Zie ook hoofdstuk 8.

** indien PS op 27/1/2021 instemt met het voorliggende voorstel, kan het gehele programma binnen budget afgerond worden. Indien PS niet instemt is het bestaande (deels gelabelde) krediet naar verwachting onvoldoende voor afronding van het VRT programma.*



november 2020 nog belangrijke werkzaamheden plaatsgevonden ten behoeve van het verstevigen van een damwand langs tracé D ter hoogte van IJsselstein Zuid en ten behoeve van het repareren van een defecte drainage, ook op tracé D. Deze werkzaamheden zijn afgerond waardoor baanstabieleit geen issue meer is om met de exploitatie van tracé D te starten.

Ten aanzien van spleetbreedte - de horizontale spleet tussen perronrand en instaptrede - is het merendeel van de werkzaamheden afgerond in Q4 2020. Alleen bij de haltes IJsselstein Zuid, IJsselstein Binnenstad en Achterveld op tracé D zijn er nog respunten geconstateerd, deze worden in januari 2021 opgelost. Opgemerkt wordt dat bij de *tijdelijke* halte Nieuwegein

Nieuwe halte naast interieur nieuwe tram

Centrum de spleetbreedte afwijkt van de norm, daarover bent u in de rapportage over Q3+1 2020 reeds geïnformeerd. Onderzocht wordt of aanvullende maatregelen nog mogelijk zijn. De definitieve halte Nieuwegein Centrum wordt binnen een spleetbreedte van 50 mm gebouwd. Uiteindelijk is het resultaat dat, op de *tijdelijke* halte Nieuwegein Centrum na, alle perrons in rechtstand binnen de 50 mm spleetbreedte liggen en dat alle perrons in bogen binnen de 75 mm spleetbreedte liggen.



Het opmeten van de spleetbreedte tijdens de testrit.

Indienen van de indienststellingsvergunningsaanvraag

Er is op maandag 19 oktober 2020 aan de ISA (Independent Safety Assessor) en een week later op 26 oktober aan de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) een definitief concept opgestuurd van de safetycase VRT met alle referenties om met exploitatie te kunnen starten op tracés A, B en C. De safety case VRT is vervolgens definitief opgeleverd aan de ILT op 18 november 2020. Nadat deze constateerde dat er nog enkele restpunten waren, is de safetycase op deze punten aangepast. De benodigde goedkeuring van de ISA en ILT is uiteindelijk verkregen op 3 december. De vergunning voor tracés A, B en C is op zondag 6 december 2020 verleend door de RUD (Regionale uitvoeringsdienst). Daarmee kon het proefbedrijf voor tracés A, B en C starten op maandag 7 december 2020. Het indienen van de safetycase specifiek voor tracé D staat gepland voor januari 2021.



Nachtelijke testrit

Overdracht aan beheerorganisatie TBO

Beheerorganisatie TBO heeft de SUNIJ-lijn op 2 november 2020 in beheer genomen; een belangrijke mijlpaal in het project. TBO heeft vervolgens het dagelijks beheer van de baan overgedragen aan haar onderhoudsaannemer.

Proefbedrijf en start exploitatie

Het proefbedrijf voor tracés A, B en C begon op 7 december 2020. Na een positief verlopen proefbedrijf hebben zowel de beheerorganisatie als de vervoerder verklaard dat er op tracés A, B en C op 3 januari met exploitatie begonnen kan worden. Het proefbedrijf van tracé D staat gepland voor februari 2021.

5.3 Hoe verder

Zoals beschreven zal op 3 januari exploitatie starten op tracés A, B en C. Start proefbedrijf tracé D staat gepland voor begin februari 2021 en start exploitatie voor eind februari 2021. Alle veiligheidsgerelateerde restpunten zijn daarmee afgerond; overige restpunten worden in Q1 2021 door de hoofdaannemer BAM verholpen. Daarnaast wordt gewerkt aan de zorgvuldige contractuele en financiële afronding van het bouwcontract met de BAM. Naast het afronden van het opleverdossier worden de resterende afwijkingen en wijzigingen (meer/minderwerk) op het contract afgehandeld. Naast een uitgebreide interne toetsing door het projectteam worden externe experts ingezet, onder meer op het vlak van kosten en rechtmatigheid. Dit proces loopt door tot in Q2 2021.

6. Voortgang Tracé X

6.1 Introductie

Het deelproject Tracé X zorgt ervoor dat de exploitatie van de SUNIJ-lijn en Tram 22 één doorgaande verbinding wordt. Dit is een invulling van de ambitie om beide lijnen te koppelen tot één doorgaand tramvervoersysteem. Het koppelen van beide lijnen wordt de “vervoerkundige koppeling” genoemd. Dit betekent in het kort dat de dienstregelingen aan elkaar gekoppeld worden. Acht van de maximaal 16 trams per uur per richting rijden dan van het Utrecht Science Park door naar Nieuwegein of IJsselstein

Omdat er in het gebied rond Utrecht Centraal Station meer speelt, bijvoorbeeld de herinrichting van Lombokplein, de ontwikkeling van het Smakkelaarspark inclusief een overkluizing over de trambaan en een nieuwe route voor de taxi's, is besloten om een apart projectteam in te richten dat de Vervoerkundige Koppeling gaat realiseren in samenhang met alle andere ontwikkelingen rond Utrecht Centraal Station. Dit projectteam opereert onder de naam VK+ (Vervoerkundige koppeling plus). De Gemeente Utrecht participeert tevens in dit projectteam zodat een goede samenwerking tussen de partijen is geborgd. De voortgang van VK+ is en blijft onderdeel van de 3 maandelijkse bestuurlijke voortgangsrapportages van VRT. Het merendeel van de investeringen van VK+ wordt uit het door Provinciale Staten beschikbaar gestelde budget VRT gefinancierd. Vanuit VK+ zal de communicatie over het moment van de start exploitatie worden gedaan.



Bovenleiding Jaarbeursplein

6.2 Stand van zaken

Het projectteam VK+ heeft een inventarisatie gedaan naar de noodzakelijke aanpassingen. De volgende punten worden aangepast:

1. Het wisselbeveiligingssysteem bij de halte Jaarbeursplein wordt aangepast om exploitatie tussen de SUNIJ-lijn en Uithoflijn mogelijk te maken;
2. De halte Jaarbeursplein wordt geschikt gemaakt voor het gebruik door 75 meter trams; Het perron moet worden verlengd met circa 4 tot maximaal 9 meter.
3. Aanvullende maatregelen (zoals bijvoorbeeld camera's voor het bieden van overzicht aan de verkeersleiding) worden aangebracht indien blijkt dat deze nodig zijn voor het goed en veilig functioneren van het tramvervoersysteem.
4. Een aangepaste route voor de taxi's wordt gerealiseerd. Dit is noodzakelijk om een verkeersveilige situatie te creëren.
5. Een betrouwbare en veilige busroute tussen Graadt van Roggenweg en het busstation Jaarsbeurzijde wordt ontworpen en uitgevoerd.

	Q4 2020	Q3+1 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd	●	●	Een volledige vervoer-kundige koppeling in Q2 2021 is niet haalbaar. Door projectteam VK+ wordt nu onderzocht wanneer de exploitatie van de vervoerkundige koppeling kan starten.
Impact geld	●	●	Er worden geen extra kosten verwacht voor de oorspronkelijke Tracé X scope.

Tenslotte is de vervoerkundige koppeling afhankelijk van meerdere randvoorwaardelijke projecten en enkele raakvlakprojecten. De SUNIJ- en de Uithoflijn dienen geschikt te worden gemaakt voor tramvoertuigen met een lengte van 75m, hiervoor zijn enkele aanpassingen nodig. De kruising met de Mineurslaan en de nieuwe trap plus lift van het project Forum Noord moeten tijdig klaar zijn met een veilige afscheiding. Ook de overkluizing van het Smakkelaarspark dient gereed te zijn en voorzien van alle veiligheidsmaatregelen.

De aanpassingen ten behoeve van de 75m tram op het Jaarsbeursplein en de aangrenzende bus-infrastructuur vragen meer tijd. De noodzakelijke aanpassingen voor de taxi's worden afgestemd met de gebruikers. Hier is gekozen voor een geduldige en zorgvuldige aanpak.

De vervoerkundige koppeling stond gepland voor Q2 2021. Dit is niet haalbaar. Het projectteam VK+ onderzoekt nu wanneer de exploitatie van de vervoerkundige koppeling kan starten.

7. Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City

7.1 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.

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

7.2 Stand van zaken

In Q4 2020 is het ontwerp en de aanbesteding verder uitgewerkt. Deze documenten zijn in een collegiale review gebracht en daarnaast met een onafhankelijke gate review beoordeeld. Uit deze reviews zijn de aanbestedingstukken waar nodig in een verbeterslag aangescherpt en vrijgegeven voor aanbesteding. De aanbesteding is op 2 december 2020 gepubliceerd. Op 14 december is de aanbesteding nader toegelicht en is een schouw op locatie geo. De overgang naar een nieuwe fase is de organisatie aangepast nieuwe projectmanager, omgevingsmanager en safetymanager van de verbeterpunten vanuit de gate review. Met name de review van de raadsleden met PS en gemeente Nieuwegein neemt daarin een belangrijke plaats in. Het doel van de ondernomen acties is om de verlegging van het tramspoor én de aanleg van de definitieve tramhalte in Q2-2022 te realiseren.

	Q4 2020	Q3+1 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd*	●	●	Bouwwerkzaamheden verschoven naar Q2 2022
Impact geld*	●	●	Herijking van de begroting laat een krapte van €1,6 miljoen zien.

* indien PS op 27/1/2021 instemt met het voorliggende voorstel, kan het gehele programma onderdeel Nieuwegein Centrum binnen budget afgerond worden. Indien PS niet instemt met is het bestaande krediet naar verwachting onvoldoende voor afronding van NGC.

Het oorspronkelijke budget van het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City (NGC) bedroeg € 11,8 miljoen. Deze is met de scopeoverdracht van de Zuidstedeweg (van Ombouw SUNIJ-lijn naar NGC) met € 1,1 miljoen uitgebreid. Dit resulteert nu in een totaalbudget van € 12,9 miljoen. Op 27 januari 2021 wordt een voorstel in Provinciale Staten besproken waarmee gevraagd wordt het budget met € 3,0 miljoen te verhogen onder andere omdat geanticipeerd wordt op een langere doorlooptijd voor het verkrijgen van de indienststellingsvergunning en diensgevolge langer tramvervangend busvervoer. Het totale beschikbare budget voor NGC bedraagt hiermee € 15,9 miljoen (P50 waarde). Daarnaast is voorgesteld de reeds aanwezige bestuurlijke risicoreservering van € 2,0 miljoen (onvoorzien – onvoorzien) beschikbaar te houden ter dekking van onder meer het marktrisico, het ingeschatte financiële verschil tussen de ramingen met een overschrijdingskans van 50% (P50) en 15% (P85).



8. 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 VK-sporen, Materieel, Ombouw SUNIJ-lijn en Spooromlegging Nieuwegein-City. Verantwoording over Tracé X vindt apart plaats in paragraaf 8.4.

In de kwartaalrapportage over Q3+1 2020 is over een afwijkende periode gerapporteerd, te weten over de periode tot en met oktober 2020 (en niet het 3^e kwartaal). Deze rapportage hanteert de standlijn 31-12-2020, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 31-10-2020. De rapportage ziet dus op de voortgang in een periode van 2 maanden.

8.1 Tijd

De stand per deelproject is als volgt. Op de volgende pagina volgt per deelproject een korte tekstuele toelichting.

Deelproject	Mijlpalen VRT	Projectplan	2020 Q3+1	2020 Q4
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	15-02-21
	Ingebruikname VRT materieel (22 trams)		08-03-21	08-03-21
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	1-5-2020
	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	21-9-20
	Overdracht naar TBO (restpunten veiligheid gereed)	n.v.t.	02-11-20	02-11-20
	Testbedrijf gereed	07-08-20	15-11-20	9-12-20
	Proefbedrijf gereed (A, B, C)	21-08-20	27-01-20	23-12-20
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel A, B, C	21-08-20	31-01-21	3-1-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel D		28-02-21	28-02-21
	Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)	29-09-20	31-12-20	31-03-21
	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	31-03-21	15-05-21
	Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ			30-6-21
	Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19	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			2-12-2020	2-12-20
Gunning Bouwcontract			15-4-21	15-4-21
DO gereed			6-9-21	6-9-21
UO gereed			6-12-21	6-12-21
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 aantoningsritten		09-04-22	09-04-22
	Start exploitatie		04-07-22	04-07-22
	Decharge NGC		15-12-2022	15-12-22

VK Sporen

Reeds technisch opgeleverd. Geen mutaties.

Materieel

De levering van trams vanuit de CAF fabrieken uit Spanje heeft in de maanden november en december gestaag plaatsgevonden. Van de 22 trams die besteld zijn t.b.v. de SUNIJ-lijn zijn er in december 18 geaccepteerd. Verwachting is dat - conform het overeengekomen leveringsschema - alle 22 trams in maart 2021 ontvangen en geaccepteerd zijn. Op dit moment zijn er al voldoende trams om in de 41m combinatie de exploitatie van de SUNIJ-lijn te starten. In november / december zijn de eerste cassettes met rolstoelplanken geïnstalleerd. Deze werkzaamheden worden in Q1 2021 afgerond.

Ombouw SUNIJ

Traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid (tracé A, B en C)

In de maanden november en december is gewerkt aan het invullen van de randvoorwaarden voor de start van de exploitatie van de SUNIJ-lijn. De technische knelpunten die gedurende het testbedrijf naar voren kwamen zijn in deze periode opgelost. Meest in het oog sprongen de werkzaamheden aan de H&K-installatie (wisselbesturingsinstallatie) op het Jaarbeursplein en de werkzaamheden aan de verschillende verkeersregelinstallaties (o.m. Zuidstedeweg). Tegelijkertijd zijn de werkzaamheden aan baanstabieleit en spleetbreedte uitgevoerd en afgerond. Parallel aan deze werkzaamheden vond een intensief traject plaats met de independent safety assessor (ISA), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de RUD over de indienststellingsvergunning. Na akkoord van deze partijen is op 9 december het proefbedrijf gestart dat voorspoedig verliep. Op 21 december was het proefbedrijf afgerond en startten de aantoningsritten waarmee aangetoond werd dat de baan en trams de beoogde dienstregeling (8 omlopen per uur) konden afwikkelen. Nadat ook deze ritten positief verlopen waren, kon eind 2020 aangekondigd worden dat de exploitatie van dit traject op 3 januari 2021 in exploitatie zou gaan. Dit was ongeveer 4 weken eerder dan in de kwartaalrapportage van Q3+1 aangegeven.

Traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid (tracé D)

Voor dit traject (naar IJsselstein) zijn in november en december de werkzaamheden aan de baanstabieleit afgerond en is gewerkt aan het oplossen van de laatste technische opgaven aan perrons en seinen. Daarnaast zijn werkzaamheden aan een (verstopt) drainagesysteem uitgevoerd die benodigd waren om de baanstabieleit op 1 locatie te kunnen garanderen. Na afronding van het testen van de baan kan gestart worden met het proefbedrijf en aantoningsritten (verwacht begin februari). Parallel wordt met de ISA, ILT en RUD gewerkt aan het verkrijgen van de (voorlopige) indienststellingsvergunning. Zoals aangegeven in de statenbrief d.d. 27 oktober 2020 (Docnr. 82199C5B) is de planning om tracédeel D uiterlijk eind februari in exploitatie te laten gaan, of zoveel eerder als mogelijk.

Administratieve afronding deelproject Ombouw SUNIJ

Parallel aan de werkzaamheden gericht op het indienststellen van de SUNIJ-lijn is in de rapportageperiode gewerkt aan het afhandelen van de restpunten en de (administratieve) afronding van het bouwcontract met de BAM. Deze restpunten zijn niet veiligheids-gerelateerd, maar moeten wel worden opgelost voordat het werk door BAM kan worden opgeleverd. Restpunten hebben betrekking op kleine (herstel)maatregelen zoals lokaal verzakte verharding of het herstellen van kleine schades. Verwachting is dat de restpunten in Q1 2021 volledig afgerond zullen worden. De zorgvuldige administratieve afhandeling van de afwijkingen en wijzigingen op het bouwcontract zal naar verwachting doorlopen tot Q2 2021, hetgeen meer tijd in beslag neemt dan in de kwartaalrapportage van Q3+1 was verwacht; parallel daaraan vinden de voorbereidingen plaats voor het consolidatie van dit deelproject. In Q1 2021 worden ook de nog openstaande omgevingszaken afgerond.

Spooromlegging Nieuwegein City

In oktober en november 2020 vonden verschillende interne en externe kwaliteitstoetsen (gatereview) plaats op aanbestedingsdossier, risicodossier en kostenraming. Na verwerking van de aanbevelingen van de toetsen in aanpak van NGC en het aanbestedingsdossier, startte op 2 december 2020 de aanbesteding met publicatie op Tendered. Voornemen is in april het bouwcontract te gunnen waarna een periode van voorbereiding start. Tijdens een buitendienststelling van 18 weken in 2020 worden de bouwwerkzaamheden uitgevoerd en vindt het test- en proefbedrijf plaats waarna een indienststellingsvergunning verkregen wordt. In de laatste fase wordt door middel van aantoningsritten bewezen dat het traject geschikt is voor opname in de exploitatie. In de huidige planning zijn de leerpunten en ervaringen op de SUNIJ-lijn verwerkt. Opgave voor het projectteam NGC is de werkzaamheden in de buitendienststellingsperiode waar mogelijk te optimaliseren zodat de periode zoveel mogelijk verkort wordt en de hinder voor de reiziger beperkt.

8.2 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 mln.

PS-besluit (doc nr)	Datum	Budget VRT (x mln.)	Opmerking
819A9D08	15-12-2016	€ 141,2	
81D56AA3	24-9-2018	€ 17,0	Incl. 1 mln behoud halte Merwestein
81DBE6B2	5-11-2018	€ 7,0	Nieuwegein City
Subtotaal		€ 165,2	Krediet t/m Q1 2020
82010C4B	8-7-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabiliteit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
Totaal	31-10-2020	€ 186,1	Actueel krediet VRT

Bij de uitvoering is gebleken dat de door Provinciale Staten beschikbaar gestelde middelen voor de risico's van baanstabiliteit, spleetbreedte en corona niet volledig benut zullen worden. Met name de verwachte kosten als gevolg van corona zijn lager dan begroot. Bij aanvraag van deze middelen in het voorjaar van 2020 bestond grote onzekerheid over de ontwikkeling van de pandemie, zowel in Nederland als in Spanje waar de CAF trams worden gebouwd. Destijds is daarom besloten de bovengrens van de bandbreedte aan kosten aan te houden. Hoewel er aanzienlijke meerkosten zijn gemaakt als gevolg van corona, zowel in de aanschaf van het materieel als in de ombouw van de SUNIJ-lijn, vallen deze gelukkig tot nu toe mee ten opzichte van de originele raming. Dit positieve resultaat is mede bereikt door scherp te onderhandelen over de opgevoerde kosten.

De verwachte totaalkosten voor de beheersing van de risico's voor baanstabiliteit en spleetbreedte sluiten goed aan bij de prognose van dit voorjaar.

In december 2020 is met een statenvoorstel aan de Provinciale Staten gevraagd om de niet benutte middelen die bedoeld zijn voor de risico's baanstabiliteit, spleetbreedte en corona vrij te laten vallen. Daarnaast is aan de Provinciale Staten gevraagd om deze vrijvallende middelen vervolgens in te zetten t.b.v. de ontstane meerkosten.

Het voorstel ligt op 27 januari 2021 voor in Provinciale Staten.

Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 31 december 2020 wordt verwacht dat het programma een tekort heeft van € 11,2 mln. De meerkosten zijn onder meer ontstaan door de meerkosten als gevolg van de uitloop in de planning van de renovatie van de SUNIJ-lijn, de aanvullende middelen benodigd voor de spooromlegging Nieuwegein City en overige kosten voor de uitvoering van de SUNIJ-lijn.

In december 2020 is door Gedeputeerde Staten besloten een eerste tranche (€ 6,4 mln.) van het aanvullend krediet (82010C4B) beschikbaar te stellen voor de beheersing van de risico's voor corona, baanstabiliteit en spleetbreedte. Op 27 januari 2021 ligt een voorstel in Provinciale Staten voor waarin verzocht wordt om vrijval van € 13,3 mln. waar op dit moment geen aanspraak op wordt gemaakt ter dekking van de genoemde risico's. Daarnaast is opgenomen een voorstel tot het beschikbaar te stellen van een krediet van € 13,3 mln. ten behoeve van het programma VRT ter dekking van het tekort van € 13,3 miljoen op VRT.

Daarnaast is voorgesteld aan Provinciale Staten om het restant van het aanvullend krediet van € 1,2 mln. vooralsnog beschikbaar te houden voor de afronding van de beheersing van de resterende risico's op onder andere corona, baanstabiliteit en spleetbreedte voor het gehele VRT programma. Verwachting is dat voor de afronding de werkzaamheden t.a.v spleetbreedte nog ca € 0,3 mln. benodigd is.

Indien dit voorstel aangenomen wordt een beperkt overschot verwacht op het VRT programma van € 3,3 mln. Hierin is nog rekening gehouden met eventuele vrijvallende middelen uit de risicoreservering t.b.v. de afronding van de SUNIJ-lijn van € 2,7 mln. en een risicoreservering t.b.v. Nieuwegein Centrum van € 4,9 mln.

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

Gelabeld

 Volledige inzet
aanvullend krediet

Kosten	VRT onderdeel (31/12/2020)	Prognose eindstand (mln)	Prognose eindstand (mln)
	VK-sporen	€ 1,8	€ 1,8
	Materieel	€ 61,0	€ 61,0
	Ombouw SUNIJ	€ 86,5	€ 86,5
	Nieuwegein City	€ 12,4	€ 12,4
	VK+ (trace X)	€ 1,7	€ 1,7
	Plan / Organisatiekosten	€ 11,8	€ 11,8
	Risicoreservering	€ 7,6	€ 7,6
	Totaal prognose eindstand	€ 182,8	€ 182,8

Krediet	VRT krediet	gelabeld	volledig
	Basis krediet	€ 165,2	€ 165,2
	Inzet aanvullend krediet (82010C4B)	€ 6,4	€ 20,9
	Totaal krediet	€ 171,6	€ 186,1

Saldo	€ -11,2	€ 3,3
--------------	----------------	--------------

Toelichting:

- **Materieel:** de levering en acceptatie van materieel loopt op beheerste wijze en past binnen het beschikbare budget. Meerkosten voor aanschaf van rolstoelplanken (SUNIJ deel) passen binnen het budget. Vertragskosten als gevolg van Corona zijn ten laste gebracht van het hiervoor beschikbare aanvullend krediet.
- **Ombouw SUNIJ:** In Q4 2020 zijn in test en proefbedrijf een aantal technische storingen verholpen en is gewerkt aan het oplossen van de restpunten. In Q1 2020 wordt gewerkt aan indienststelling van tracé D en worden naar verwachting de laatste restpunten verholpen. Daarmee komt het contract met hoofdaannemer BAM in de afrondende fase, waarin afwijkingen en wijzigingen - die in de uitvoering van ieder GWW-bouwcontract ontstaan – op zorgvuldige wijze afgehandeld worden binnen de contractuele kaders van het bouwcontract. In de bovenstaande prognose is een inschatting van de financiële effecten van deze afhandeling reeds verwerkt; verwacht wordt dat deze financiële omvang passend is bij dit type GWW-projecten. Verwachting is dat deze werkzaamheden in Q2 2021 afgerond zullen worden. De werkzaamheden ten aanzien van baanstabieliteit en spleetbreedte zijn in Q4 2020 afgerond. Financieel-administratieve afhandeling vindt plaats in Q1 2021 waarbij verwacht wordt dat beide onderdelen ruim binnen het beschikbaar gestelde aanvullende krediet zullen blijven.
- **Meerkosten BAM Corona:** met aannemer BAM zijn in november de contractuele afspraken gemaakt over de meerkosten als gevolg van Corona. De kosten zijn door strakke sturing vanuit het project en steun van externe kostendeskundigen, binnen het hiervoor beschikbaar gestelde krediet gebleven.
- **Meerkosten vertraging:** de latere start van de exploitatie van de SUNIJ-lijn heeft meerkosten tot gevolg. Deze kosten zijn geschat op € 6,3 mln. zoals reeds medegedeeld in Statenbrief van 27 oktober jongstleden (82199C5B) en maken in bovenstaand overzicht onderdeel uit van de kostenposten "Materieel", "Ombouw SUNIJ" en "Plan/Organisatiekosten". Deze kosten zijn tevens opgevoerd in het statenvoorstel d.d. 15 december 2020 dat behandeld wordt in PS op 27 januari 2021. Extra verbussingskosten vormen het grootste deel van de meerkosten hierin. Omdat de SUNIJ-lijn op tracé A, B en C (traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid) eerder in exploitatie ging dan in oktober verwacht was, vallen de meerkosten t.a.v. verbussing op dit onderdeel mee ten opzichte van de eerdere prognose. De verbussing van traject D loopt door tot start exploitatie. In de kosten is rekening gehouden met verbussing tot maximaal eind februari zoals in de Statenbrief opgenomen.
- **Nieuwegein City:** In de voorbereiding op de start van de aanbesteding zijn het ontwerp en contractraming van NGC geactualiseerd en heeft een review op de kosten en risico's plaatsgevonden. Daarnaast zijn de (leer)ervaringen van de buitendienststelling en vergunningsaanvraag van de SUNIJ-lijn opgenomen in de raming voor Nieuwegein City en verwerkt in de risicoreservering. Ook heeft een scope (en middelen) overdracht van ombouw SUNIJ naar Nieuwegein City plaatsgevonden t.a.v. de werkzaamheden aan de Zuidstedeweg. Deze maatregelen tezamen leiden tot €12,4 mln. aan kosten en een risicoreservering van €4,9 mln. (onderdeel van de totale risicoreservering als genoemd in bovenstaande tabel).

- **Risicovoorziening:** de risicovoorziening is in de rapportageperiode afgebouwd van ruim € 8,8 mln. zoals opgenomen in het Statenbrief (oktober 2020) naar € 7,6 mln. op 31 december 2020. De risicoreservering heeft zowel betrekking op de ombouw SUNIJ-lijn (€ 2,7 mln.) als op NGC (€ 4,9 mln.). Onderdeel van deze risicovoorziening is de bestuurlijke risicoreservering voor het Marktrisico NGC (omvang € 2,0 mln.). De afbouw past bij het afgenomen risicoprofiel van het VRT programma: tracé A, B en C zijn in exploitatie genomen, de kapitaalintensieve investering in de ombouw SUNIJ-lijn is grotendeels afgerond en de aanschaf van nieuw materieel verloopt op beheerste, gestandaardiseerde wijze. Ten opzichte van de vorige rapportage periode is de omvang van de risicoreservering voor Nieuwegein City verhoogd en nu passend bij de fase van het programmaonderdeel.

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 start exploitatie van de tracés A, B en C, het afronden van het grootste deel van de fysieke werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn. De maatregelen ter beheersing van de risico's zijn opgenomen in de geprognosticeerde kosten van het VRT programma. Belangrijkste risico's die in de rapportageperiode optraden hadden onder meer betrekking op:

Risico	Beschrijving	Beheersing
Safetycase en indienstellingsvergunning tracé D	De voorlopige indienstellingsvergunning door de RUD komt niet beschikbaar omdat een positief advies van de ISA en ILT ontbreekt. Het informatiedossier dat een veilige ingebruikname van het vervoerssysteem moet aantonen is niet compleet en van onvoldoende kwaliteit.	Inzet van een taskforce met aanvullende externe expertise om het informatiedossier zo snel mogelijk op orde te krijgen. Intensief overleg met ISA en ILT over het informatiedossier en het minimaliseren van proceduretijden.
Coronavirus	Effecten van de coronapandemie hebben negatieve effecten op de afronding van de SUNIJ-lijn en de projecten Nieuwegein City en Tracé X. Door de geldende beperkende thuiswerk- en (afstands)regels lopen werkzaamheden – zowel buiten als op kantoor – vertraging op. Dit onder meer als gevolg mindere efficiëntie in de uitvoering van het werk en minder efficiënt verlopende afstemming.	Extra personele inzet om werkprocessen door te zetten. Inzet aanvullend krediet t.b.v. opvangen niet geraamde meerkosten a.g.v. Corona.
Financieel-administratieve afronding van de uitvoeringscontracten	Afhandeling van wijzigingen en afwijkingen in de bouwcontract loopt vertraging op vanwege verschil van inzicht tussen opdrachtgever en opdrachtnemer en de in dit proces benodigde zorgvuldigheid.	Inzet extern bureau als arbitrage bij blijvende verschillen van inzicht. Extra / langere inzet projectteam
Procedure nadeelcompensatie	De (standaard) procedure voor nadeelcompensatie leidt voor omgeving niet tot een bevredigende oplossing.	Inzet specialisten om tot een spoedige afhandeling van eventuele procedures te komen. In gesprek te blijven met bewoners / ondernemers langs de baan.
Marktrisico: tegenvallend aanbestedingsresultaat Nieuwegein City	Als gevolg van een beperkt aantal inschrijvers valt het aanbestedingsresultaat tegen.	In aanbestedingsprocedure eventuele contractuele onduidelijkheden verduidelijken (middels inlichtingen). Eventueel inzet (bestuurlijke) risicoreservering voor Marktrisico.

8.4 Tracé X (Vervoerkundige Koppeling)

Het VRT budget ten behoeve van de vervoerkundige koppeling bedraagt € 1,7 mln. Met het uitwerken van de aanpak en planning door het projectteam Vervoerkundige Koppeling plus (VK+) worden ook de kosten van de vervoerkundige koppeling in beeld gebracht.