

Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 april 2021 – 30 juni 2021
Opdrachtgever: Dick Jonkers
Opdrachtnemer: Sipke van der Linden
Auteur: Emina Dedic / Edward van Os
Documentnummer: 8224DE67

Colofon

Projectnaam	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2021-1
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	24-8-2021

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding	5
2.1 Achtergrond van het programma	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
6. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus	11
6.1 Introductie	11
6.2 Stand van zaken	11
7. Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City	12
7.1 Introductie	12
7.2 Stand van zaken	12
8. Projectbeheersing	13
8.1 Tijd	13
8.2 Geld.....	14
8.3 Risico's	16
8.4 VK+	17

1. Managementsamenvatting

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

Deelproject opstelsporen remise (VK sporen) is reeds technisch en administratief afgerond. Hetzelfde geldt nagenoeg voor het deelproject Materieel: eind maart 2021 zijn alle 22 trams geleverd en geaccepteerd en financiële afronding is bijna volledig uitgevoerd. In Q2 droeg het VRT programma nog bij aan het onderzoek van de beheerder TBO naar het verminderen van de geluidsoverlast van de trams in spoorbogen.

Voor deelproject Ombouw SUNIJ-lijn hebben in Q2 de laatste weekend buitendienststellingen plaatsgevonden: de inbouw van een Bombardierinstallatie en het verplaatsen van seinen op Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid vonden plaats in de weekenden van week 22 en 24. Daarnaast zijn verschillende technische restpunten opgelost: verwachting is dat laatste punten in Q3 2021 gereed zullen zijn. Verder is gewerkt aan de financieel-administratieve afronding van het realisatiecontract met de opdrachtnemer. Het opleverdossier van opdrachtnemer bleek van onvoldoende kwaliteit: de weergave van de nieuwe situatie op papier bleek niet altijd overeen te stemmen met de praktijk. Door de opdrachtnemer is een plan van aanpak opgesteld voor controles van met name de situatie ten aanzien van kabels en leidingen om eventuele discrepanties te herstellen.

Voor het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City heeft definitieve gunning van het realisatiecontract plaatsgevonden aan Dura Vermeer Rail Infra BV. Samen met de aannemer is gewerkt aan het uitvoeringsontwerp en wordt de buitendienststelling in Q1/Q2 2022 voorbereid.

In Q2 2021 is door het projectteam Vervoerskundige Koppeling + (VK+) een start gemaakt met de fysieke werkzaamheden. Daarnaast zijn noodzakelijke werkzaamheden door de gemeente Utrecht op het raakvlakproject Smakkelaarspark nagenoeg afgerond, waardoor trams veilig onder deze overkluizing kunnen rijden zonder hinder te ondervinden van de werkzaamheden aldaar.

Met het gereed komen van de deelprojecten VK-sporen, Materieel en de werkzaamheden aan de infra van de SUNIJ-lijn worden deze programmaonderdelen in Q3 2021 geconsolideerd. Decharge van het programma VRT wordt naar verwachting eind 2022 gevraagd na afronding van de werkzaamheden aan de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en de Vervoerkundige Koppeling Plus (VK+).

Met het afronden van de werkzaamheden van de deelprojecten Materieel en Ombouw SUNIJ-lijn neemt het resterende risicoprofiel van het VRT programma verder af. Mede als gevolg daarvan wordt in deze rapportageperiode een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 7,7 miljoen (was in Q1 2021 € 6,7 miljoen). In dit saldo is reeds rekening gehouden met de geactualiseerde kosten van het deelproject VK+ (€ 3,15 miljoen). Omdat voor de dekking van deze kosten aanspraak moet worden gemaakt op de post "Bestuurlijk Onvoorzien", is hiervoor een besluit van GS vereist. Deze besluitvorming staat gepland in de maand juli: hoewel deze daarmee buiten de formele rapportageperiode valt is het besluit al wel verwerkt in het genoemde saldo op programmaniveau. In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 3,6 miljoen. Deze reservering bevat zowel de dekking voor de resterende risico's van de Ombouw SUNIJ-lijn, de aanschaf van het CAF-Materieel en de risico's voor de spooromlegging Nieuwegein-City en VK+.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond van het programma

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 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 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 en geeft inzicht in de voortgang van het programma VRT. Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten. Voorliggende rapportage beschrijft de voortgang in de maanden april – juni 2021 (Q2). Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden 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.

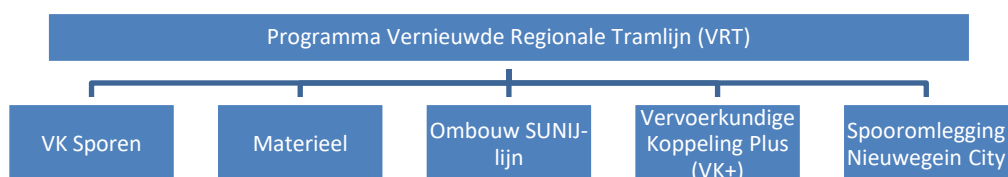
Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

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 miljoen 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 € 13,3 mln. uit het aanvullend krediet VRT
Totaal	30-6-2021	€ 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 stallen 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 + (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 41-meter 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 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 Q1 2021 en Q2 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 (tijd, scope, kwaliteit, veiligheid of geld) worden niet behaald, directe verbetering vereist

De projectbeheersing van het integrale programma 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.

Nu dit deelproject is afgerond, zal in de komende kwartaalrapportages niet meer over dit deelproject gerapporteerd worden tenzij hiertoe aanleiding is.

	Q2 2021	Q1 2021	Toelichting bij Q2 2021
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 Tramlijn 22. Met deze aanvulling kon de SIG-vloot worden vervangen. Vervanging was noodzakelijk, omdat de SIG-trams het einde van de technische levensduur naderden en niet beschikten over lage vloeren (hoge instap).

Er is in het projectbesluit gekozen om bij de materieelvervanging te anticiperen op de verwachte reizigersgroei op de gekoppelde SUNIJ-lijn en Tramlijn 22. De aanschaf van de 41-meter trams is onderdeel van de aanbesteding van het materieel voor Tramlijn 22 geweest. Hierdoor is geborgd dat er identiek materieel van dezelfde leverancier op beide lijndelen ingezet kan worden.

4.2 Stand van zaken

Eind maart 2021 zijn alle 22 41-meter trams geleverd en geaccepteerd: daarmee is de levering van het materieel door CAF conform het herijkte leveringsschema afgerond en zijn alle 22 trams die besteld zijn t.b.v. de SUNIJ-lijn geleverd en geaccepteerd. Dit zouden voldoende trams moeten zijn om met gekoppelde 33+41 meter trams de exploitatie van de SUNIJ-lijn te starten. Als gevolg van ongelukken tijdens de exploitatie en het nog niet aanwezig zijn van de vervoerkundige koppeling met Tramlijn 22 is dit echter nog niet mogelijk en rijdt QBuzz met enkele 41-meter trams.

In de rapportageperiode zijn de laatste wijzigingen afgerond. In samenwerking met het Amsterdamse GVB en CAF is gewerkt aan een softwareaanpassing om "vierkante wielen" te voorkomen. Daarnaast is (via TBO) een zandstrooiknop gerealiseerd in iedere tram, hetgeen ook bijdraagt aan het verminderen van de problemen met wielen. Tevens heeft in Q2 2021 de financieel administratieve afronding van de werkzaamheden plaatsgevonden, is archivering uitgevoerd en zijn de werkzaamheden van het team materieel beëindigd.

Er zijn nog 5 extra 41-meter trams besteld bij CAF, deze zullen vanaf Q4 2021 geleverd worden. De aanschaf van de 5 extra trams vallen onder de verantwoordelijkheid van de beheerder (en buiten deze verantwoordingsrapportage over het programma VRT).

Nu dit deelproject is afgerond, zal in de komende kwartaalrapportages niet meer over dit deelproject gerapporteerd worden tenzij hiertoe aanleiding is.

	Q2 2021	Q1 2021	Toelichting bij Q2 2021
Impact tijd	●	●	Alle 22 trams zijn opgeleverd
Impact geld	●	●	Budget is toereikend



Vertrek SIG tram

5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN

5.1 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.

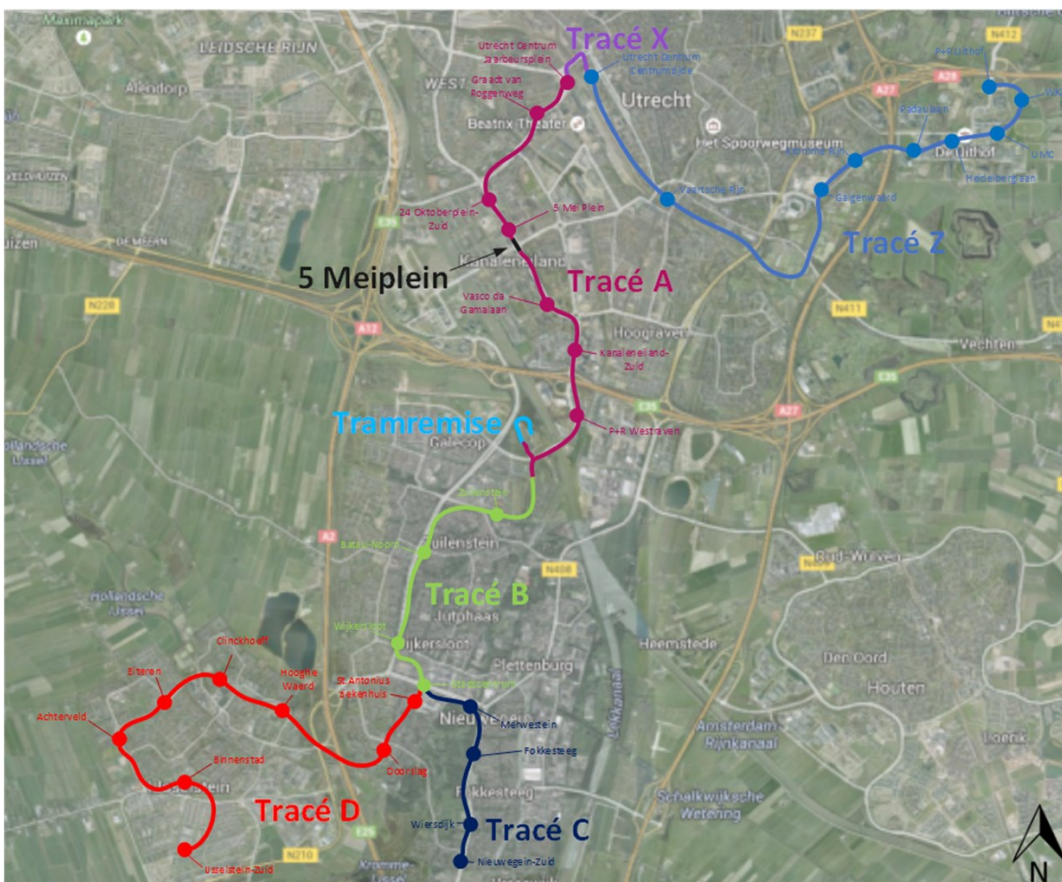


Fig. 3.1 Tracé-delen programma VRT

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.

5.2 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 kunnen maken van de tram. Daarmee is de belangrijkste mijlpaal binnen dit deelproject bereikt.

	Q2 2021	Q1 2021	Toelichting bij Q2 2021
Impact tijd	●	●	De volledige lijn is in exploitatie. Zorgvuldige afronding van het deelproject loopt door in Q3 2021.
Impact geld	●	●	Deelproject wordt uitgevoerd binnen beschikbare budgetten:.

Onderstaand wordt meer uitgebreid ingegaan op de werkzaamheden in Q2 2021.

Weekendbuitendienststellingen Bombardier en Seinverplaatsingen Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid

In week 22 en 24 heeft de ombouw van plan B naar Bombardier en de seinverplaatsingen in Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid plaatsgevonden. Dit is randvoorwaardelijk om te kunnen rijden met (gekoppelde) 75-meter trams.

Afronden uitvoeringswerkzaamheden

In Q2 is verder gewerkt aan het afronden van de werkzaamheden door de opdrachtnemer. De Wijzigingen op het realisatiecontract zijn nagenoeg volledig afgerond: voorgestelde wijzigingen worden intern en deels extern (door Croon Advocaten) getoetst. Daarnaast zijn verschillende technische restpunten afgehandeld. Met name het opleverdossier kende onvolkomenheden. De opdrachtnemer heeft daarvoor een verbeterplan aangeleverd: de as-built gegevens van de ondergrondse (glasvezel) infrastructuur worden verbeterd. Daarna kan vastgesteld worden of de werkzaamheden ook conform eisen uit het realisatiecontract uitgevoerd worden. Mogelijk zijn er onvolkomenheden die niet van invloed zijn op het huidige functioneren maar wel negatieve effecten hebben op het Asset Management op langere termijn. Financieel administratieve afronding van het contract, inclusief betaling laatste termijnen, vindt pas plaats nadat de werkzaamheden op een kwalitatief juiste wijze zijn afgerond. Deze is afhankelijk van conclusies die volgen uit de toetsing van het as-built dossier.

Afronden overige werkzaamheden

Naast de werkzaamheden van de opdrachtnemer zijn in Q2 door het team Ombouw SUNIJ technische restpunten opgelost. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van hekwerken, het aanpassen van VRI's en het plaatsen van extra tram-waarschuwingslichten. Uit het aanvullend onderzoek naar de spleetbreedte tussen het perron en de instap in de tram op de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum volgde dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. In Q3 worden de meeste technische restpunten afgerond: de realisatie van 2 stootjukken op Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid verschuift naar verwachting naar Q4 2022.

Geluidsoverlast

Het VRT-programma heeft conform eisspecificatie CAF 41-meter trams aangeschaft en de SUNIJ-lijn aangepast. De geluidsoverlast in spoorbogen die ontstond als gevolg van de interactie tussen tram en rails was niet te voorzien. Ook de adviesraad tram heeft hierover aangegeven dat hier binnen het deelproject geen rekening mee gehouden had kunnen worden (het is "pech"). Met de beheerder van trams en infrastructuur (TBO) is afgesproken dat de maatregelen benodigd om de geluidsoverlast te verminderen vanuit TBO aangestuurd en bekostigd worden. Hierover wordt u separaat geïnformeerd.

6. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus

6.1 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 mogen 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 deelproject Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+") omvat dus zowel het vervoerkundig koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter trams op het gehele Utrechtse tramnetwerk.



Gezamenlijk gebruik halte Jaarbeursplein door bus en tram

6.2 Stand van zaken

In het afgelopen kwartaal zijn met de gemeente Utrecht besluiten genomen en is een start gemaakt met de fysieke werkzaamheden binnen het deelproject VK+. Daarnaast zijn noodzakelijke werkzaamheden op het raakvlakproject Smakkelaarspark nagenoeg afgerond, waardoor trams veilig onder deze overkluising kunnen rijden zonder hinder te ondervinden van de werkzaamheden aldaar.

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

1. Afronden aanbestedingen aanpassingen Jaarbeursplein (Van der Steen) en plaatsing cameratoezicht (Hacousto).
2. Ontwerp van de fysieke werkzaamheden rondom Jaarbeursplein t.a.v. het wisselbeveiligingssysteem en verlenging van tramperrons.
3. Vaststellen van het verkeerskundig ontwerp rondom het Jaarbeursplein t.b.v. het benodigde verkeersbesluit.
4. Vaststellen van het ontwerp van het tramsysteem VK+ inclusief de aanpassing aan de bovenleiding.
5. Uitwerking van taxivariant 4, samengebruik met bussen door de Leidseveertunnel.
6. Opstellen van dienstregeling voor de concessiehouder en een start gemaakt met het opleidingsplan voor de gebruikers van de HOV-baan.
7. Opstellen van het Safety Managementplan VK+, inclusief Hazard & Operability (HAZOP) studie met de belangrijkste stakeholders en een eisenmanagementsysteem in Relatics.
8. Opstellen verificatie- en validatieplan voor het deelproject VK+.

	Q2 2021	Q1 2021	Toelichting bij Q2 2021
Impact tijd	●	●	In de kwartaalrapportage van Q1 2021 is aangegeven dat besloten is de vervoerkundige koppeling te verplaatsen naar Q2 2022. Het deelproject VK+ loopt conform deze aangepaste planning en er wordt gestuurd op indienststelling 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 €1,15 miljoen, welke worden opgevangen binnen het project VRT (docnr. 82281029 d.d. 13 juli 2021). Er is hierbij uitgegaan van de overeenstemming over de verdeling van de kosten en risico's tussen gemeente en provincie voor taxivariant 4. Risico is dat alsnog gezamenlijk besloten wordt om variant 5 door te zetten, dan dienen nadere afspraken gemaakt te worden over de kosten en risicoverdeling.

In Q2 2021 is in opdracht van het projectteam VK+ door Movares onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijke taxivarianten rondom het stationsgebied, waaruit is gebleken dat variant 4 (taxi's door Leidseveertunnel) als meest positief is bevonden indien voldoende mitigerende maatregelen de veiligheidsrisico's ondervangen. Echter door de Safety Board is een negatief advies gegeven vanwege de veiligheidsrisico's in deze variant. De Safety Board adviseert om taxivariant 5 (taxi's via Daalsetunnel) te realiseren. Deze variant is echter nog niet tot eenzelfde detailniveau uitgewerkt als variant 4. Begin juli zullen in een Bestuurlijk Overleg VK+ afspraken gemaakt worden over het vervolgproces t.a.v. de te kiezen taxivariant.

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 en zo 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.

7.2 Stand van zaken

In Q2 is de aanbestedingsfase volgens planning afgerond middels definitieve gunning aan Dura Vermeer Rail Infra BV (DVRI) op 26 april 2021. De samenwerking met DVRI is gestart middels een gezamenlijk tekenmoment en een Project Start Up. Daarnaast is in april een geactualiseerde projectopdracht vastgesteld voor het deelproject, waarin baselines voor scope, financiën en planning zijn vastgelegd.

In deze projectopdracht zijn de afspraken tussen ambtelijk opdrachtgever en projectteam geformaliseerd, zonder dat deze nieuwe scope of afspraken bevat. Voor deze opdracht is een Projectmanagementplan opgesteld die eind april tegelijk met de projectopdracht is vastgesteld. Verder is in mei de geactualiseerde Klanteisspecificatie vastgesteld met Gemeente Nieuwegein en TBO. Met deze drie vaststellingen heeft het deelproject vastgestelde kaders en werkwijzen om de uitvoeringsfase mee te vervolgen.

Na gunning van de werkzaamheden aan de aannemer (faseovergang), is tevens een nieuwe (financiële) baseline opgesteld, inclusief verwerking van het aanbestedingsresultaat, de meerkosten van de versterking van het team (VAT kosten) en de actualisatie van het risicodossier. Deze baseline vormt de basis voor de (ambtelijke) projectopdracht aan het projectteam en is daarmee vertrekpunt voor de uitvoeringsfase. De genoemde wijzigingen kunnen opgevangen worden uit het daarvoor bestemde risicodossier op projectniveau: naar verwachting wordt het deelproject spooromlegging Nieuwegein City binnen het beschikbare budget uitgevoerd.

	Q2 2021	Q1 2021	Toelichting bij Q2 2021
Impact tijd	●	●	In april is tijdig gegund en werkzaamheden ON verlopen volgens planning. Het deelproject ligt op planning voor start realisatie in Q1 2022.
Impact geld	●	●	De prognose voor het deelproject sluit aan op het beschikbare budget.

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 en Spooromlegging Nieuwegein City. Verantwoording over VK+ vindt apart plaats in paragraaf 8.4.

Deze rapportage hanteert de standlijn 30-6-2021, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 31-03-2021. De rapportage ziet dus op de voortgang in een periode van drie 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	2021 Q1	
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 (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 (acceptatie opleverdossiers)	29-09-20	15-06-21	01-10-21
	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	30-06-21	01-11-21
Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ		15-7-21	15-11-21	
Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19		22-05-20
	Go/no go besluit uitvoering			23-11-20
	BP beroepstermijn gereed	31-12-19		12-03-20
	Uitkopen ondernemers			31-01-20
	Start aanbesteding			2-12-20
	Gunning Bouwcontract			26-4-21
	DO gereed			13-09-21
	UO gereed			13-12-21
	Start voorbereidende werkzaamheden			11-01-22
	Start werkzaamheden Tramvrije periode			26-02-22
	Uitvoering gereed / overdracht tijdelijk beheer			09-04-22

	Start proefbedrijf en aantonningsritten			09-04-22
	Start exploitatie			04-07-22
	Consolidatie NGC			15-12-22
VK+	75m trams in exploitatie op Uithoflijn mogelijk	01-09-21	01-09-21	01-09-21
	Start Proefbedrijf VK+ [keren UCC in het weekend]	12-12-21	12-12-21	12-12-21
	Start Exploitatie VK+	01-07-22	01-07-22	01-07-22
Programma	Decharge VRT*			15-12-2022

* Decharge vindt plaats na afronding laatste programmaonderdeel VRT.

VK Sporen

Reeds technisch opgeleverd. Geen mutaties.

Materieel

De levering van trams vanuit de CAF fabrieken uit Spanje is reeds in Q1 afgerond met de levering van de laatste trams. In Q2 zijn de laatste wijzingen uitgevoerd. De laatste financieel-administratieve handelingen zijn eveneens afgerond. Het deelproject kan daarmee in Q3 2021 geconsolideerd worden.

Ombouw SUNIJ-lijn

In de weekenden van week 22 en 24 zijn de laatste werkzaamheden in een buitendienststelling uitgevoerd: daarmee resteren alleen nog enkele kleinere technische restpunten en de oplevering/afronding van het bouwcontract met de opdrachtnemer. Tijdens de controle van het opleverdossier (steekproeven) door het projectteam VRT en TBO bleek dat met name t.a.v. de ondergrondse (glasvezel) infrastructuur de as-built gegevens niet juist waren en dat mogelijk de infrastructuur niet voldeed aan de eisen. De opdrachtnemer heeft een verbeterplan gemaakt en levert een verbeterd opleverdossier eind september 2021. Op basis van dit dossier kan bepaald worden of herstelwerkzaamheden aan de infrastructuur nodig zijn. Als gevolg van deze werkzaamheden kan het deelproject ombouw van de SUNIJ-lijn nog niet volledig beëindigd worden en treedt vertraging op ten opzichte van de prognose van Q1 2021. Afhankelijk van de bevindingen in het opleverdossier kunnen de werkzaamheden afgerond worden in oktober/november 2021 of wordt een herstelplan uitgewerkt voor verbetering van het glasvezelnetwerk. Het VRT-team is afgelopen periode fors afgeschaald: in de verdere afbouw wordt rekening gehouden met dit risico.

Spooromlegging Nieuwegein City

In Q2 is op 26 april 2021 de aanbestedingsfase volgens planning afgerond met de definitieve gunning aan Dura Vermeer Rail Infra BV (DVRI). In mei en juni heeft DVRI de indiening van het Definitief Ontwerp (DO) voorbereid, deze wordt verwacht op 16 juli 2021. Daarmee verloopt het deelproject volgens planning en ligt het op schema om na twee toetsingsrondes het DO te accepteren op 13 september 2021. Daarnaast is in mei 2021 de geactualiseerde Klanteisspecificatie vastgesteld met TBO en de gemeente Nieuwegein, deze is hiermee ruim voor afronding DO beschikbaar.

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 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, Baanstabieliteit, 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 miljoen 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, Baanstabiliteit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
821C0D4E	15-12-2020	-	Vrijval deel aanvullend krediet (€13,3 mln.) en beschikbaar stellen krediet (€13,3 mln.) voor opgetreden verdragingsrisico's.
Totaal	30-6-2021	€ 186,1	Actueel krediet VRT

Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 30 juni 2021 wordt verwacht dat het programma een surplus zal kennen van € 7,7 miljoen (was € 6,7 miljoen in Q1 2021). In dit saldo is reeds rekening gehouden met de geactualiseerde kosten van het deelproject VK+ (totaal € 3,15 miljoen). Omdat voor de dekking van deze kosten aanspraak moet worden gemaakt op de post "Bestuurlijk Onvoorzien", is hiervoor een besluit van GS vereist. Besluitvorming staat gepland in de maand juli: hoewel deze daarmee buiten de formele rapportageperiode valt is het besluit al wel verwerkt in het genoemde saldo op programmaniveau. In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 3,6 miljoen. Deze reservering bevat zowel de dekking voor de resterende risico's van de Ombouw SUNIJ lijn, de aanschaf van het CAF-trams en de risico's voor de Spooromlegging Nieuwegein City en VK+.

De omvang van de verwachte risico's op VRT-niveau is in de periode Q2 2021 afgenomen naar € 3,6 miljoen (was € 6,2 miljoen in Q1 2021). De afname is vooral het gevolg van het wegvallen van de risico's t.a.v. de start exploitatie voor alle tracé-delen, het afronden van de werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn en het opleveren van het Materieel. De risicovoorziening bestaat voornamelijk (€ 2,3 miljoen) uit een reservering t.b.v. de spooromlegging Nieuwegein City maar exclusief VK+. In het budget voor VK+ (van € 3,15 miljoen) is een aparte risicoreservering opgenomen van ruim € 0,3 miljoen.

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

Q2 2021

Q1 2021

Kosten	VRT onderdeel (31/03/2020)	Prognose eindstand (mln)	Prognose eindstand (mln)
	VK-sporen	€ 1,8	€ 1,8
	Materieel	€ 60,7	€ 60,8
	Ombouw SUNIJ	€ 84,6	€ 84,9
	Nieuwegein City	€ 13,0	€ 12,4
	VK+	€ 3,2	€ 1,7
	Plan / Organisatiekosten	€ 11,4	€ 11,4
	Risico's	€ 3,6	€ 6,2
	Afronding	€ 0,1	€ 0,2
	Totaal prognose eindstand	€ 178,4	€ 179,4

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	€ 7,7	€ 6,7
--------------	--------------	--------------

Toelichting:

- **Materieel:** het deelproject is in Q2 2021 nagenoeg beëindigd. In de financieel-administratieve afronding traden kleine meevallers op waardoor de eindstand iets positiever uitgevallen is.
- **Ombouw SUNIJ:** de prognose eindstand van de Ombouw SUNIJ-lijn kende een gunstige ontwikkeling in Q2 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 Q3 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 en eventuele herstelwerkzaamheden aan het glasvezelnetwerk zijn uitgevoerd. De werkzaamheden ten aanzien van baanstabieliteit en spleetbreedte zijn in Q1 2021 afgerond. Financiële afronding heeft plaatsgevonden in Q2 2021. Beide onderdelen blijven ruim binnen het beschikbaar gestelde aanvullende krediet.
- **Spooromlegging Nieuwegein City:** Het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City heeft middels het besluit van PS op 27 januari aanvullend budget gekregen, waarmee het totale beschikbare budget voor Nieuwegein City op € 15,3 miljoen komt, inclusief de risicoreservering. In Q2 2021 is de (ambtelijke) projectopdracht inclusief de daarbij behorende baseline vastgesteld.
- **Risico's:** de omvang van de risico's is in de rapportageperiode afgebouwd van ruim € 6,2 miljoen (in Q1 2021) naar € 3,6 miljoen op 30 juni maart 2021. De risicoreservering heeft zowel betrekking op de ombouw SUNIJ-lijn als op Spooromlegging Nieuwegein City (Materieel is afgerond). Onderdeel van deze voorziening is de bestuurlijk (ongelabelde) risicoreservering van 0,85 miljoen. De afbouw past bij het afgenomen risicoprofiel van het VRT programma: de volledige SUNIJ-lijn is in exploitatie genomen, de kapitaalintensieve investering in de ombouw SUNIJ-lijn is grotendeels afgerond en de aanschaf van nieuw materieel is eveneens nagenoeg afgerond.

8.3 Risico's

Het VRT programma actualiseert maandelijks het risicodossier inclusief bijbehorende beheersmaatregelen. Zoals aangegeven is het risicoprofiel verlaagd ten opzichte van de vorige rapportageperiode als gevolg van de start exploitatie van SUNIJ-lijn, de levering van de laatste trams en 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
Opleverdossier SUNIJ-lijn	Het opleverdossier (as-built) van de opdrachtnemer is van onvoldoende kwaliteit waardoor aanvullende inzet van het VRT benodigd is en eventueel herstelmaatregelen.	Contractueel-juridische afhandeling van het bouwcontract. In afbouw VRT-team rekening houden met benodigde expertise en capaciteit voor afhandeling contractissue.
Coronavirus	Effecten van de coronapandemie hebben negatieve effecten op de afronding van de SUNIJ-lijn en de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en VK+. Door de geldende beperkende thuiswerken (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.
Procedure nadeelcompensatie	De (standaard) procedure voor nadeelcompensatie heeft geleid tot een claim. Risico is dat de claim toegekend wordt waardoor een schadeclaim uitbetaald moet worden.	Inzet specialisten om tot een spoedige afhandeling van eventuele procedures te komen. In gesprek te blijven met bewoners/ondernemers langs de baan.

8.4 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 van infrastructurele aspecten van de vervoerskundige koppeling.

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 werven 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. In Q2 2021 zijn de verwachte meerkosten voor het project geschat op €1,15 miljoen. Deze kosten kunnen worden opgevangen binnen het programma VRT (en zijn verwerkt zijn in de financiële overzichten in deze kwartaalrapportage). Omdat voor de dekking van de kosten aanspraak moet worden gemaakt op de post "Bestuurlijk Onvoorzien", is hiervoor een besluit van GS vereist. Deze besluitvorming staat gepland in de maand juli. 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, waarmee de totale investering voor VK+ uitkomt op € 3,7 miljoen. Provincie en gemeente stellen een samenwerkingsovereenkomst op voor het coördineren van de gezamenlijke werkzaamheden.