

# Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 januari 2021 – 31 maart 2021

Opdrachtgever: Dick Jonkers

Opdrachtnemer: Sipke van der Linden

Auteur: Emina Dedic / Edward van Os

Documentnummer: 8224DE67

## Colofon

<b>Projectnaam</b>	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
<b>Projectfase</b>	Realisatiefase
<b>Nummer</b>	KR-VRT-2021-1
<b>Status</b>	Definitief
<b>Versie</b>	1.0
<b>Datum</b>	12-5-2021

## Inhoudsopgave

Colofon.....	2
<b>1. Managementsamenvatting.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Inleiding.....</b>	<b>5</b>
2.1 Achtergrond van het project.....	5
2.2 Doel van de rapportage.....	5
2.3 Opdracht.....	5
2.4 Leeswijzer vervolg.....	6
<b>3. VK-Sporen.....</b>	<b>7</b>
3.1 Introductie.....	7
3.2 Stand van zaken.....	7
<b>4. Voortgang Materieel.....</b>	<b>8</b>
4.1 Introductie.....	8
<b>5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN.....</b>	<b>9</b>
5.1 Introductie.....	9
5.2 Stand van zaken.....	10
5.3 Hoe verder.....	11
<b>6. Voortgang Tracé X (onderdeel Vervoerkundige koppeling plus).....</b>	<b>12</b>
6.1 Introductie.....	12
6.2 Stand van zaken.....	12
<b>7. Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City.....</b>	<b>13</b>
7.1 Introductie.....	13
7.2 Stand van zaken.....	13
<b>8. Projectbeheersing.....</b>	<b>14</b>
8.1 Tijd.....	14
8.2 Geld.....	16
8.3 Risico's.....	18
8.4 Vervoerkundige Koppeling.....	18

# 1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het eerste kwartaal van 2021 (maanden januari – maart). 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.

Deelproject VK sporen is reeds technisch en administratief afgerond. Wat deelproject Materieel betreft zijn eind maart 2021 alle 22 trams geleverd en geaccepteerd. De werkzaamheden om de toegankelijkheid te vergroten door het aanbrengen van rolstoelplanken zijn in Q1 2021 afgerond. Daarnaast werkt VRT programma samen met de beheerder TBO aan het verminderen van de geluidsoverlast van de trams in spoorbogen.

Voor deelproject Ombouw SUNIJ-lijn zijn test- en proefbedrijf en aantoningsritten voor de volledige lijn afgerond. Op 3 januari 2021 is gestart met de exploitatie van het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid. Het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid is op 14 maart in exploitatie gegaan. Met de hoofdaannemer wordt gewerkt aan het verhelpen van de laatste - niet veiligheid gerelateerde – restpunten en de (administratieve) afronding van de werkzaamheden. Daarnaast worden door het VRT programma enkele resterende technische restpunten opgelost die in het proces van oplevering naar boven zijn gekomen. De meeste restpunten zijn voor de zomervakantieperiode afgehandeld.

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

Voor het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City is in Q1 van 2021 de aanbesteding succesvol doorlopen en zijn twee geldige aanbiedingen ontvangen. Gunning vond buiten de rapportage periode plaats (Q2 2021).

Op 27 januari 2021 is PS geïnformeerd over de uitnutting van het aanvullend krediet van € 20,9 miljoen voor beheersing van de risico's van corona, baanstabieleit en spleetbreedte. Verwachting was dat, vanwege aanzienlijke meevallers in de beheersing van corona, € 13,3 miljoen niet meer besteed zal worden en daarmee vrij kan vallen. PS stemde daarnaast in met het voorstel tot het beschikbaar stellen van een krediet van € 13,3 miljoen voor de dekking van meerkosten op het VRT programma. Dit tekort werd veroorzaakt door meerkosten als gevolg van de uitloop in de planning van de renovatie van de SUNIJ-lijn en aanvullende middelen voor de spooromlegging Nieuwegein City

Daarnaast blijft € 1,2 miljoen van het initiële aanvullende krediet beschikbaar als risicoreservering voor onder andere corona, baanstabieleit en spleetbreedte en overige risico's.

Met het bereiken van de genoemde mijlpalen bij 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 € 6,7 miljoen (was in Q4 2020 € 3,3 miljoen). In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 5,6 miljoen. Deze reservering bevat – naast de ingeschatte kosten van de resterende risico's voor Materieel en Ombouw SUNIJ – tevens de risicoreservering t.b.v. de Spooromlegging Nieuwegein City. In Q2 2021 wordt verder onderzocht welke maatregelen nodig zijn vanuit provincie Utrecht om de vervoerkundige koppeling tussen Uithoflijn en SUNIJ-lijn en de inpassing in het drukke stationsgebied van Utrecht tot stand te brengen en welke financiële consequenties dit heeft.

## 2. Inleiding

### 2.1 Achtergrond van het project

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

### 2.2 Doel van de rapportage

De kwartaalrapportage VRT is de periodieke verantwoording van de Opgavemanager OV Projecten aan de Bestuurlijk opdrachtgever en geeft inzicht in de voortgang van het project VRT. Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten. Voorliggende rapportage beschrijft de voortgang in de maanden januari – maart 2021 (Q1). Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden de GS en PS ook incidenteel geïnformeerd als hier aanleiding toe is.

### 2.3 Opdracht

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

1. Besluit: Toekomstbesteding Tramsysteem Regio Utrecht (docnr. 819A9D0B): Grootschalige vervanging infrastructuur op de zuidelijke takken van de SUNIJ-lijn, vervanging van de huidige tramvloot (SIG-trams) door nieuw lagevloermaterieel (CAF-trams), aanpassing van haltes en het realiseren van een exploitatieve koppeling van de SUNIJ-lijn en Tram 22.
2. In september 2018 hebben PS een extra budget van € 17 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 81D56AA3, d.d. 24 september 2018 – Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn) ter dekking van verhoogde kosten voor de ombouw SUNIJ-lijn door de overspannen bouwmarkt, het opnemen van een budget voor opdrachtgeversrisico's (onvoorzien/onvoorzien) door een verhoogd risicoprofiel vervanging baan en ombouw haltes en ter dekking van de keuze om de halte Merwestein om te bouwen en daarmee als halte te behouden.
3. In november 2018 is door PS besloten om € 7 miljoen te reserveren als bijdrage voor vernieuwing van het OV-knooppunt "Nieuwegein City" (Docnr. 81DBE6B2, d.d. 25 september 2018 – Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City").
4. In juli 2020 is door de PS een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 82010C4B, d.d. 2 juni 2020 - Aanvraag aanvullend krediet Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 2020) voor de beheersing van de risico's van corona, baanstabieliteit, 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. baanstabieliteit, spleetbreedte en corona.

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

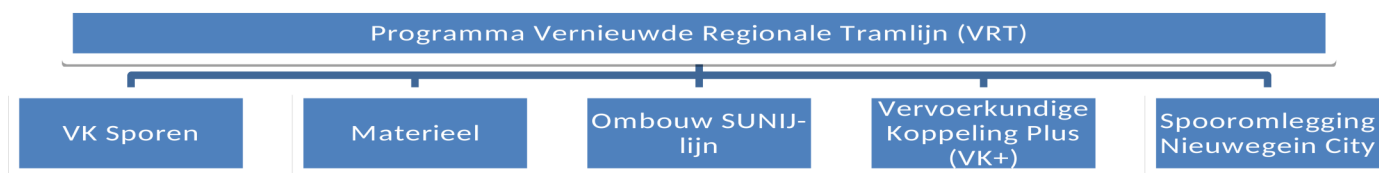
Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

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

## 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.



## 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 Q4 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.

	Q1 2021	Q4 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 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 materieelvervangi gekoppelde SUNIJ-lijn en Tramlijn 22. De aanschaf van de 41 materieel voor Tramlijn 22 geweest. Hierdoor is geborgd dat e lijndelen ingezet kan worden.

### 4.2 Stand van zaken

Na de sluiting van de fabrieken eerder in 2020 (i.v.m. corona) leveringsschema. Eind maart 2021 zijn alle 22 41-meter trams het materieel door CAF conform het herijkte leveringsschema SUNIJ-lijn geleverd en geaccepteerd. Dit zouden voldoende tr 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 de Uithoflijn is dit echter nog niet mogelijk en rijdt QBuzz met enkele 41-meter trams.

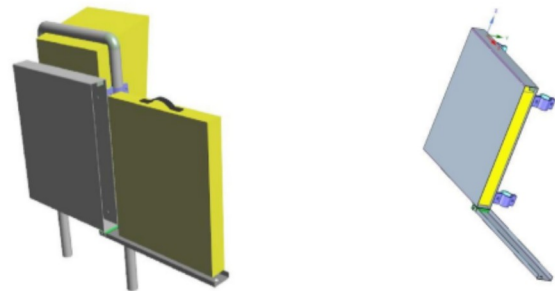
In Q1 zijn op alle perrons van de SUNIJ-lijn afneembare en opvouwbare rolstoelplanken aangebracht in afsluitbare ruimtes achter een prullenbak. Op deze wijze kunnen rolstoelgebruikers en scootmobielgebruikers op alle perrons op de SUNIJ-lijn toegang krijgen tot de tram via de voorste deur. De trambestuurder zal deze rolstoelplank voor ze neerleggen. Deze rolstoelplanken zijn al getest en goedgekeurd door de betrokken partijen (o.a. ROCOV).



	Q1 2021	Q4 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd	●	●	CAF loopt voor op schema ten opzichte van de herijkte planning
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend



Vertrek SIG tram



Bevestiging en demonstratie rolstoelplank

Om met gekoppelde 75-meter trams te kunnen gaan rijden dienen er nog restpunten opgelost te worden op de eindhaltes Jaarbeursplein, Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid. Het gaat dan met name om de seinverplaatsing (zie hoofdstuk Ombouw SUNIJ) om 75-meter trams te kunnen faciliteren..

Daarnaast wordt door het team materieel samen met de beheerder (TBO) op gestructureerde wijze onderzoek verricht naar de geluidsoverlast van de trams op tracé Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid.



## 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 project VRT

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

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

Zoals in de vorige kwartaalrapportage gemeld is de exploitatie op de tracés A, B en C op 3 januari gestart. Dit betekent dat de reizigers op het traject Utrecht Centraal – Nieuwegein Centrum vanaf dat moment weer gebruik konden maken van de tram. Op 14 maart is ook op tracé D (Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid) de exploitatie gestart. Vanaf dat moment is de gehele SUNIJ-lijn in dienst genomen en is de belangrijkste mijlpaal binnen dit deelproject bereikt.

	Q1 2021	Q4 2020	Toelichting bij Q4 2020
Impact tijd			De belangrijkste mijlpaal (start exploitatie op de gehele SUNIJ-lijn) is bereikt. De focus zal nu liggen op de financiële afhandeling van dit deelproject.
Impact geld			De PS heeft op 27 januari ingestemd met het statenvoorstel, hiermee kan het gehele programma binnen budget afgerond worden.

Onderstaand wordt meer uitgebreid ingegaan op de werkzaamheden in Q1 2021.

### *Indienststelling tracé D*

Zoals aangegeven is de belangrijkste mijlpaal, de start exploitatie op de gehele SUNIJ-lijn, op 14 maart bereikt. Gestreefd werd naar een start exploitatie medio februari. Het testbedrijf werd echter op 6 februari verstoord door winterse weersomstandigheden (code rood). Als gevolg hiervan is de planning bijgesteld en konden pas op 21 februari de laatste testritten uitgevoerd worden. Het daarop volgende proefbedrijf liep tot 2 maart, waarna de aantonningsritten startten op 3 maart. Op diezelfde dag vond een wisselstoring plaats op IJsselstein Zuid waarbij een tram naar een bezet perronspoor geleid werd. Dit heeft niet geleid tot incidenten maar moest, vanzelfsprekend, wel worden opgelost voordat aantonningsritten konden worden voortgezet. De aantonningsritten werden gehinderd door problemen met "platte wielen", geluidsoverlast van de trams en een incident op Jaarbeursplein (buiten verantwoordelijkheid VRT).

GS en PS zijn op 10 februari op de hoogte gebracht van de vertraging a.g.v. de slechte weersomstandigheden. Begin maart zijn GS en PS wederom geïnformeerd over de wisselstoring die de extra vertraging van start exploitatie veroorzaakte. Exploitatie is op 14 maart van start gegaan.

Omdat de coronamaatregelen nog steeds van kracht zijn en reizen met OV nog steeds ontmoedigd wordt, is besloten om geen feestelijke opening te organiseren en is ook de periode van twee weken gratis reizen uitgesteld. In het programma VRT is hier een financiële reservering voor opgenomen.

### *Afronden werkzaamheden door BAM*

In Q1 is verder gewerkt aan het afronden van de werkzaamheden door de BAM. Hoewel dit niet belemmerend is voor de exploitatie, is dit wel een belangrijk onderdeel van de afronding van het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn. Dit is bijvoorbeeld het oplossen van restpunten, het aanleveren van het opleverdossier en de financiële afwikkeling van het bouwcontract. Met name het opleverdossier kent onvolkomenheden, BAM is gevraagd om een verbeterplan hiervoor aan te leveren. Daarnaast moeten VTW's (Voorstel tot Wijziging) als gevolg van meer- of minderwerk worden afgehandeld. Voor het afhandelen van VTW's wordt, indien nodig, onafhankelijke juridische en/of kostenramings advisering ingezet. Gestreefd wordt het contract met de BAM in Q2 2021 af te ronden.

### *Afronden overige werkzaamheden*

Naast de werkzaamheden van BAM zijn in Q1 de laatste werkzaamheden t.a.v. spleetbreedte naar tevredenheid afgerond. Naar de tijdelijke halte Nieuwegein is nog specifiek aanvullend onderzoek gedaan naar mogelijkheden tot het verder verkleinen van de spleetbreedte. Deze maatregelen worden in mei uitgevoerd, waarna ook op deze halte de spleetbreedte minder dan 75 mm zal bedragen. Ook zijn door VRT werkzaamheden uitgevoerd t.a.v. restpunten die niet tot de scope van BAM behoorden zoals het plaatsen van hekken, oplossen van problemen met VRI's (verkeersregelinstallaties) en het afdekken van de damwandkoppen in IJsselstein.

## 5.3 Aanpak geluidsoverlast

Door de volledige vervanging van infrastructuur, bovenleiding en materieel zijn er erg veel parameters gewijzigd. Voorspellingen hoe het materieel en de infra zich in combinatie met elkaar gedragen, en wat voor geluidsproductie daarvan het gevolg is, zijn vanaf de tekentafel lastig te maken. De effecten komen pas in beeld na start van exploitatie, als de baan en voertuigen overgedragen zijn aan de beheerder. Het programma VRT zoekt samen met de

beheerder en exploitatie naar oplossingen voor de geconstateerde problemen. Deze paragraaf geeft een overzicht van de maatregelen uitgevoerd in afgelopen periode.

#### *Aanpak vlakke plaatsen*

Een specifiek probleem wat in Nieuwegein (en op de Uithoflijn) speelde waren de vlakke plaatsen op de wielen. Vlakke plaatsen zijn een bekend fenomeen voor alle vormen van lightrail en leiden tot een “bonkend” geluid. Met name in de herfst en winter treden vlakke plaatsen op door gladheid op het spoor in combinatie met remgedrag. Door te hard remmen krijgen de wielen een vlakke plaats en ontstaan zo “vierkante wielen”. Afgelopen herfst en winter was de hoeveelheid vlakke plaatsen veel hoger dan op basis van ervaringen verwacht. De verklaring hiervoor lag in de wisselwerking tussen het nieuwe trammaterieel, de vernieuwde infrastructuur en de gewenning door trambestuurders, bovenop de jaarlijkse seizoenseffecten.

Vlakke plaatsen en andere seizoenseffecten worden zoveel mogelijk voorkomen, en als ze zich toch voordoen van snelle doeltreffende maatregelen voorzien. Daarvoor is de samenwerking tussen alle stakeholders essentieel; de beheerder, concessiehouder en onderhoudspartijen. Er wordt daarom een 4-seizoenenplan opgesteld om mogelijke seizoenseffecten te overzien en maatregelen vast te leggen. Op die manier wordt gezorgd voor samenhang in de preventie en bestrijding van effecten.

Daarnaast zijn de volgende maatregelen genomen waardoor er inmiddels een normale en beheersbare situatie rondom vlakke plaatsen ontstaan is:

- Preventie: het aanpassen van rijgedrag in overleg met de vervoerder, toevoegen van een zandspuitsysteem aan de tram waardoor een trambestuurder zelf zand bij gladheid kan doseren, software-update van het remsysteem van de trams om eerder grip te krijgen en borstelen van de rails voor meer grip.
- Bestrijding: objectieve signalering van vlakke plaatsen door middel van geluidsmetingen in combinatie met koppelvlakdata van trams, het uit dienst nemen van trams met vlakke plaatsen, intensivering van het draaien van wielen met vlakke plaatsen in de remise indien nodig.

#### *Maatregelen booggeluid*

De meest algemene- en breed toegepaste aanpak van booggeluid in tramsystemen is (extra) smering. Booggeluid ontstaat door contact tussen wiel en spoor. Door op contactlocaties systematisch een lichte hoeveelheid smering toe te passen kan de geluidsproductie beperkt worden of zelfs helemaal verdwijnen. De smering verloopt -in beginsel- via een smeerinstallatie in de trams. Over het gehele tracé zijn smeerpunten gedefinieerd voor de voertuig-gebonden smeerinstallatie waardoor er langzaam een filmlaag op het spoor ontstaat.

Er is echter enige tijd voor nodig om het smeersysteem dat in de trams zit goed in te regelen en te optimaliseren. De afgelopen periode is duidelijk geworden dat in de huidige situatie waarin het systeem nog ingeregeld wordt er te weinig smeermiddel op de baan terecht komt om het geluidsniveau te beperken. De analyses toonden een afwijkend systeemgedrag aan in relatie tot de smering. Daarom is besloten om over te gaan op een aanvullende maatregel voor de korte termijn, namelijk handmatig smeren.

Naast smering worden er nog divers andere acties uitgevoerd die (kunnen) bijdragen aan een structurele oplossing:

- Er is contact met collega vervoerders en deskundigen buiten de provincie over de problematiek. Ervaringen elders, bijvoorbeeld met hetzelfde type tram, zijn ingewonnen.
- Op basis van alle informatie wordt naar een verklaring van de geluidsoverlast gezocht. Gezien de vele parameters gebeurt dit door oorzaken stuk voor stuk uit te sluiten.
- De gerealiseerde infrastructuur is gecontroleerd om afwijkingen van gestelde specificaties uit te sluiten. Bij nameting is de infrastructuur correct bevonden binnen de geldende realisatiemarges.
- Er wordt een nieuw smeermiddel getest waarvan het effect wordt beoordeeld.
- Er worden testen uitgevoerd met verschillende rijnsnelheden. Hiermee wordt inzichtelijk of een verkanting van het spoor voordelen zou hebben in relatie tot het booggeluid. Mochten deze testen een positief effect laten zien dan kan het meer/minder verkanten van de bogen als optie worden overwogen. Het aanpassen van de infrastructuur is echter zeer ingrijpend en kostbaar. Daarnaast zal het een lange periode in beslag nemen om tot een optimale verkanting te komen, te denken valt aan een doorlooptijd van een jaar.
- Er wordt in het meerstedenoverleg met HTM/RET/GVB navraag gedaan naar de ervaringen en werking van wioldempers. Deze dempers zouden de trillingsfrequentie van de wielen veranderen waardoor het booggeluid vermindert. Ook deze oplossing heeft een doorlooptijd van een jaar.
- Indien booggeluid op een specifieke locatie blijft bestaan kan ook een baangebonden smeerinstallatie worden toegepast. Offertes worden daarvoor door de beheerder uitgevraagd en de realisatietermijn is enkele maanden.

*Vervolg*

Op deze maatregelen vindt doorlopend evaluatie en monitoring plaats om de effecten te beoordelen (plan-do-check-act). Daarbij wordt actief gecommuniceerd met stakeholders en omwonenden.

## 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 kunnen nog geen reizigers gebruik maken van deze verbinding. Hiervoor moet eerst een aantal maatregelen worden geïmplementeerd en een safety case worden opgesteld. Inmiddels is de SUNIJ-lijn in dienst gegaan met lage vloer trams. Deze keren voorlopig nog op de tramhalte Jaarbeursplein.

Het uiteindelijke doel van dit project is om een vervoerkundige verbinding te creëren tussen de SUNIJ-lijn en UHL. Het project Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+") omvat dus zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter tramstellen op het gehele Utrechtse tramnetwerk. Daarvoor moeten onder meer de taxiroutes in het stationsgebied aangepast worden. Na de vervoerkundige koppeling kunnen reizigers doordeweeks van Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid zonder overstap naar P+R Utrecht Science Park reizen en weer terug met 75-meter tramstellen. Dat worden dan tramlijnen met de lijnummers 20 en 21. De koppeling dient aan te sluiten bij de recente ontwikkelingen in het stationsgebied die uitgevoerd worden door de gemeente Utrecht. De plannings van deze ontwikkelingen zijn sterk met elkaar verbonden. Daarom is een goede samenwerking met de gemeente Utrecht cruciaal.



75m tram bij halte Jaarbeursplein

### 6.2 Stand van zaken

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

1. Opstellen projectplan tot en met indienstelling VK+.
2. Maken verkeerskundig ontwerp kruising Croeselaan en kruising Mineurslaan.
3. Start ontwerp fysieke aanpassingen aan de trambaan.
4. Overleg met taxibranchen over de toekomstige taxistandplaatsen en nieuwe routes.
5. Inrichting eisenmanagement systeem ten behoeve van de safety case VK+.
6. Afstemming met Qbuzz over test- en proefbedrijf activiteiten en de inzet van de vervoerder tijdens deze fase.
7. Afstemming met Independent Safety Assessor (ISA) over overkluizing Smakkelaarspark voor behandeling Safety Board.
8. Opstellen van een gedetailleerde planning VK+.
9. Opstellen van een kostenraming voor alle deelprojecten.

	Q1 2021	Q4 2020	Toelichting bij Q1 2021
Impact tijd	●	●	De vervoerkundige koppeling is verplaatst naar Q2 2022 vanwege afronding projecten gemeente die nodig zijn, voldoende materieel en de afhankelijkheid van het project Nieuwegein City. Het deelproject VK+ loopt conform deze aangepaste planning.
Impact geld	●	●	Extra kosten worden gemaakt voor fysieke maatregelen die niet voorzien waren in de oorspronkelijke besluitvorming over Tracé X. Daarnaast dienen afspraken met de gemeente Utrecht gemaakt te worden over bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling in het stedelijke domein. Verwachting is dat de kosten van de aanvullende fysieke maatregelen binnen het VRT programma opgevangen kunnen worden.

Net als bij de UHL maakt het projectteam VK+ gebruik van een stuurplanning. Alle leveranciers van de provincie maar ook de aannemers van de gemeente Utrecht worden geacht zich hieraan te houden. Daarnaast is er een tijdsbuffer aan het einde van het project opgenomen in de planning. Het team stuurt erop dat er in december 2021 gestart kan worden met het proefbedrijf VK+. De trams op de SUNIJ-lijn rijden dan in het weekend vanaf de halte Jaarbeursplein door naar halte Utrecht Centraal Centrumzijde zonder reizigers en keren daar. Dit wordt gedaan om voldoende rijervaring op te doen op dit lastige stukje door het stationsgebied.

Na het proefbedrijf wordt een indienstellingsvergunning aangevraagd bij de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) na een advies van de inspectie (ILT). Als deze vergunning is verkregen kunnen ook reizigers mee. Vervolgens wordt de dienstregeling opgeschaald. We starten eerst met een beperkte frequentie naar het Utrecht Science Park en verhogen daarna de frequentie tot maximaal 16 keer uur op de UHL en 8 keer per uur op de SUNIJ-lijn. Bij de aanbidding van de voortgangsrapportage van Q4 2020 is gemeld dat de vervoerkundige koppeling tussen SUNIJ-lijn en Uithoflijn (tram 22) is uitgesteld naar Q2 van 2022. Dit valt nagenoeg samen met de start van de zomerdienstregeling 2022

(begin juli 2022). De vervoerder heeft aangegeven het aantal dienstregelingswijziging beperkt te willen houden dus wij houden de start van de zomerdienstregeling als mijlpaal aan.

## 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 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 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 Spooromlegging Nieuwegein City.





### 7.2 Stand van zaken

In Q1 is de aanbestedingsfase verder vervolgd door het projectteam in samenwerking met de gemeente Nieuwegein en beheerder TBO. In januari en februari zijn middels de Nota's van Inlichtingen vragen beantwoord van de geïnteresseerde partijen. Daarnaast is op verzoek van de gemeente Nieuwegein aanvullende scope opgenomen in het contract via een Nota van Inlichtingen. Op 8 maart zijn de inschrijvingen van twee partijen ontvangen voor de aanbesteding van Nieuwegein City. Deze twee inschrijvingen zijn beiden geldig bevonden. De inschrijvingen zijn door het beoordelingsteam beoordeeld op het gunningscriterium Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI).

Vooruitlopend op de voorlopige gunning op 2 april heeft het projectteam aan GS het besluit gevraagd voor de mogelijke inzet van het bestuurlijk onvoorzien bij het optreden van het marktrisico. Op 23 maart heeft GS dit besluit genomen, waarmee Nieuwegein-City voldoende budget heeft voor tijdige gunning, ook bij het optreden van het marktrisico.

Parallel aan deze werkzaamheden heeft het projectteam in samenwerking met TBO en gemeente Nieuwegein de Klanteisspecificatie besproken voor actualisatie en aanvulling. In maart is de afstemming van klanteisen met de Gemeente Nieuwegein afgerond, deze zal in april definitief vastgesteld worden. De afstemming van de klanteisen met TBO is in maart nog niet volledig afgerond. In maart zijn wel al de eisen m.b.t. veiligheid en loopstromen door gemeente Nieuwegein en TBO gezamenlijk goedgekeurd en vastgelegd in een overzichtstekening.

Verder heeft het project middels het besluit van PS op 27 januari aanvullend budget gekregen, waarmee het totale beschikbare budget voor Nieuwegein-City op €15,3 miljoen komt (waarvan € 12,4 miljoen kosten en € 2,9 miljoen risicoreservering). Dit budget is gebaseerd op de raming van december 2020 en sluit aan op de omvang van deze raming.

	Q1 2021	Q4 2020	Toelichting bij Q1 2021
Impact tijd			De aanbesteding verloopt volgens planning, waarmee het project nog op planning ligt voor start realisatie in Q1 2022
Impact geld			Met de besluiten van 27 januari 2021 en 23 maart 2021 heeft het project voldoende 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 31-3-2021, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 31-12-2020. De rapportage ziet dus op de voortgang in een periode van 3 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 Q4	2021 Q1
<b>VK sporen</b>	Financiële afronding 2020 Q3			
<b>Materieel</b>	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	31-03-21
	Nazorgfase	n.v.t.	n.v.t.	30-06-21
<b>Ombouw SUNIJ-lijn</b>	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	9-12-20	9-12-20
	Proefbedrijf gereed (A, B, C)	21-08-20	23-12-20	23-12-20
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel A, B, C	21-08-20	3-1-21	3-1-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel D		28-02-21	14-03-21
	Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)	29-09-20	31-03-21	15-06-21
	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	15-05-21	30-06-21
	Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ		30-6-21	15-7-21
	<b>Nieuwegein City</b>	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			2-12-20	2-12-20
Gunning Bouwcontract			15-4-21	15-4-21
DO gereed			6-9-21	13-09-21
UO gereed			6-12-21	13-12-21
Start voorbereidende werkzaamheden			11-01-22	11-01-22
Start werkzaamheden Tramvrije periode		26-02-22	26-02-22	



	Uitvoering gereed / overdracht tijdelijk beheer		09-04-22	09-04-22
	Start proefbedrijf en aantonningsritten		09-04-22	09-04-22
	Start exploitatie		04-07-22	04-07-22
	Consolidatie NGC		15-12-22	15-12-22
<b>Programma</b>	Decharge VRT*			n.t.b.

\* Decharge vindt plaats na afronding laatste programmaonderdeel VRT. Op dit moment is opleveringsmoment VK+ nog onbekend a.g.v. afhankelijkheid van diverse omgevingspartijen (onder meer Gemeente Utrecht).

## VK Sporen

Reeds technisch opgeleverd. Geen mutaties.

## Materieel

De levering van trams vanuit de CAF fabrieken uit Spanje is in Q1 afgerond met de levering van de laatste trams. De montage van rolstoelplanken is eveneens in Q1 2021 afgerond. In Q2 2021 worden de laatste wijzigingen afgerond en wordt met de beheerder samen gewerkt aan het verminderen/oplossen van de problematiek van de geluidsoverlast.

## Ombouw SUNIJ-lijn

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

Het eerste kwartaal stond in het teken van restpunten oplossen die nog openstonden na start exploitatie op 3 januari van tracés A, B en C. Deze zijn op aantal restpunten na afgehandeld. De administratieve afronding vindt naar verwachting in Q2 plaats.

*Traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid (tracé D)*

Januari stond in het teken van het verkrijgen van de indienststellingsvergunning voor tracé D. Met een positieve verklaring van ISA en ILT is de vergunning voor tracé D verstrekt op 9 februari. Het proefbedrijf heeft echter wel een restpunt opgeleverd waardoor de exploitatie gepland op 7 maart niet gehaald kon worden. 14 maart is de exploitatie wel gestart met een tijdelijke oplossing van dit restpunt.

*Administratieve afronding deelproject Ombouw SUNIJ*

Parallel aan de werkzaamheden gericht op het indienststellen van de SUNIJ-lijn is ook in deze 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. De verwachting was dat de restpunten in Q1 2021 volledig afgerond zouden worden. Dit is niet gebeurd. Aan BAM is gevraagd om hier een verbeterplan van aan te leveren.

De zorgvuldige administratieve afhandeling van de afwijkingen en wijzigingen op het bouwcontract neemt meer tijd in beslag dan voorzien. De planning is nog steeds dat dit in Q2 2021 gereed is. Parallel hieraan vindende voorbereidingen plaats voor de consolidatie van dit deelproject.

## Spooromlegging Nieuwegein City

In Q4 2020 is de aanbesteding van de realisatie van de spooromlegging gestart. In januari en februari zijn de Nota's van Inlichtingen gepubliceerd met de beantwoording van de vragen van geïnteresseerde partijen. Daarnaast is op verzoek van gemeente Nieuwegein een scopewijziging opgenomen in de tweede Nota van Inlichtingen voor de aanleg van een trambaan kruising voor een warmteleiding bij de Schouwstede. Op 8 maart zijn de inschrijvingen van twee geïnteresseerde partijen ontvangen. Deze inschrijvingen zijn beide geldig bevonden en zijn volgens planning beoordeeld. Hiermee is de aanbesteding in Q1 volgens planning verlopen en zijn alle benodigde stappen genomen voor gunning in Q2.

Parallel aan deze werkzaamheden heeft het projectteam in samenwerking met TBO en gemeente Nieuwegein de Klanteisspecificatie besproken voor actualisatie en aanvulling. In maart is de afstemming van klanteisen met de gemeente Nieuwegein afgerond, deze zullen in april definitief vastgesteld worden. De afstemming van de klanteisen met TBO is in maart nog niet volledig afgerond. In maart zijn echter wel al de eisen m.b.t. veiligheid en loopstromen door gemeente Nieuwegein en TBO gezamenlijk goedgekeurd en vastgelegd in een overzichtstekening.

## 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 Dit is in afgelopen periode niet veranderd.

In de rapportageperiode heeft PS (op 27 januari) ingestemd met een voorstel om van het aanvullende krediet van € 20,9 miljoen, € 13,3 miljoen (gelabelde middelen) vrij te laten vallen. Op deze middelen wordt op dit moment geen

aanspraak gemaakt ter dekking van risico's baanstabiliteit, spleetbreedte en corona. De overige middelen uit dit krediet zijn reeds uitgegeven aan beheersing van de genoemde risico's (€ 6,4 miljoen) of blijven beschikbaar (€ 1,2 miljoen) voor afronding van de beheersing van de resterende risico's t.a.v. onder andere baanstabiliteit, spleetbreedte en corona in de vorm van een bestuurlijk opdrachtgeversbudget.

Tegelijkertijd stemde PS in met het beschikbaar stellen van een krediet van € 13,3 miljoen. Dit ter dekking van het tekort op VRT dat onder meer is ontstaan door de meerkosten als gevolg van de uitloop in de planning van de renovatie van de SUNIJ-lijn en aanvullende benodigde middelen voor de spooromlegging Nieuwegein City. Daarmee zijn er naar verwachting voldoende financiële middelen om het VRT programma af te ronden.

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

#### Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 31 maart 2021 wordt verwacht dat het programma een surplus zal kennen van € 6,7 miljoen (was € 3,3 miljoen in Q4 2020). Dit saldo betreft het worst case scenario waarin al rekening is gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 6,2 miljoen. Deze reservering is incl. de reservering t.b.v. spooromlegging Nieuwegein City en de inzet van het bestuurlijk onvoorzien van € 2,0 miljoen. In deze eindstand is nog geen rekening gehouden met eventuele financiële effecten van de nadere uitwerking van de aanpak van de vervoerkundige koppeling (VK+) met de gemeente Utrecht. Deze kunnen een drukkend effect hebben op het verwachte surplus. De verwachting is echter wel dat deze hierbinnen opgevangen kunnen worden.

De omvang van de verwachte risico's op VRT-niveau is in de periode Q1 2021 afgenomen naar € 6,2 miljoen (was € 7,6 miljoen in Q4 2020). De afname is vooral het gevolg van het wegvallen van de risico's t.a.v. de start exploitatie voor alle tracé-delen. Daarnaast zijn risico's t.a.v. de contractafronding met de BAM en t.a.v. resterende werkzaamheden verminderd (zowel qua kans als gevolg). Het risico t.a.v. de onzekerheid over de scope van VK+ is afgelopen periode juist hoger gewaardeerd.

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

Q1 2021

Q4 2020

Kosten	VRT onderdeel (31/03/2020)	Prognose eindstand (mln)	Prognose eindstand (mln)
	VK-sporen	€ 1,8	€ 1,8
	Materieel	€ 60,8	€ 61,0
	Ombouw SUNIJ	€ 84,9	€ 86,5
	Nieuwegein City	€ 12,4	€ 12,4
	VK+	€ 1,7	€ 1,7
	Plan / Organisatiekosten	€ 11,4	€ 11,8
	Risico's	€ 6,2	€ 7,6
	Afronding	€ 0,2	€ -0,1
	<b>Totaal prognose eindstand</b>	<b>€ 179,4</b>	<b>€ 182,8</b>

Krediet	VRT krediet	gelabeld	volledig
	Basis krediet	€ 165,2	€ 165,2
	Inzet aanvullend krediet (82010C4B)	€ 6,4	
	Krediet meerkosten VRT (27/1)	€ 13,3	
	Restand aanvullend krediet	€ 1,2	€ 20,9
	<b>Totaal krediet</b>	<b>€ 186,1</b>	<b>€ 186,1</b>

Saldo

€ 6,7

€ 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.
- **Ombouw SUNIJ:** In de rapportageperiode is de SUNIJ-lijn volledig in exploitatie genomen. Daarmee is de ombouw SUNIJ in de afrondende fase gekomen: gewerkt wordt aan het oplossen van de laatste – niet veiligheid gerelateerde- restpunten. Met hoofdaannemer BAM wordt op zorgvuldige wijze gewerkt aan het administratief afhandelen van de laatste afwijkingen en wijzigingen en het samenstellen van het opleverdossier. In de bovenstaande prognose is een inschatting van de financiële effecten van deze afhandeling reeds verwerkt. Verwachting is dat deze werkzaamheden in Q2 2021 afgerond zullen worden. De werkzaamheden ten aanzien van baanstabieliteit en spleetbreedte zijn in Q1 2021 afgerond. Financiële afronding vindt plaats in Q2 2021. Beide onderdelen blijven ruim binnen het beschikbaar gestelde aanvullende krediet.
- **Spooromlegging Nieuwegein City:** Het project 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. Dit budget is gebaseerd op de raming van december 2020 en sluit aan op de omvang van deze raming. Door deze aanpassing heeft het project voldoende budget om in Q2 de aanbestedingsfase af te ronden en de opdracht te gunnen aan een opdrachtnemer.
- **Risico's:** de omvang van de risico's is in de rapportageperiode afgebouwd van ruim € 7,6 miljoen (in Q4 2020) naar € 6,2 miljoen op 31 maart 2021. De risicoreservering heeft zowel betrekking op de ombouw SUNIJ-lijn als op Spooromlegging Nieuwegein City. Daarnaast wordt binnen deze voorziening nog rekening gehouden met risico's ten aanzien van marktrisico's/ramingson nauwkeurigheid. 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 beperkt 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:

<b>Risico</b>	<b>Beschrijving</b>	<b>Beheersing</b>
Afronden restpunten SUNIJ-lijn	De laatste werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn zoals de ombouw plan B/ Bombardier, seinverplaatsingen en diverse restpunten nemen meer tijd in beslag/worden verplaatst. Daardoor vindt overdracht aan beheerder (incl. complete veiligheidsdossier) later plaats.	Werken met limitatieve lijsten van restpunten incl. planning van beoogde realisatie. Binnen IPM-team Ombouw SUNIJ specifieke rolhouders aanwijzen voor het afhandelen van de restpunten.
Coronavirus	Effecten van de coronapandemie hebben negatieve effecten op de afronding van de SUNIJ-lijn en de projecten 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.
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 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.

#### **8.4 VK+**

In november 2020 zijn de financiën van tracé X opgenomen in deelproject VK+. Het bedrag van € 1,7 miljoen dat is overgedragen was voor de safety case (VAT kosten) en het uitvoeren van het test- en proefbedrijf. Uitgangspunt bij dit budget was dat er geen fysieke werkzaamheden uitgevoerd hoeven te worden. Het huidige budget is naar verwachting niet toereikend voor alle werkzaamheden. Dit komt doordat het project VK+ langer duurt (Q2 2022), fysieke maatregelen nodig zijn voor het toelaten van de bus op halte Jaarbeursplein en het weren van de taxi's op de trambaan in het stationsgebied. Ook moeten twee perrons worden verlengd en zijn er camera's nodig bij de kruisingen. In het komende kwartaal wordt in kaart gebracht welke werkzaamheden noodzakelijk zijn, wat de hoogte van de kosten is en door wie deze kosten gedragen moeten worden. Verwachting is dat de meerkosten opgevangen kunnen worden binnen het VRT programma.