

Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 januari 2020 – 31 maart 2020

Opdrachtgever: Dick Jonkers

Opdrachtnemer: Martin de Lange

Auteur: Peter Schotsman

Documentnummer: 820E163B

Colofon

Projectnaam	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Vorbereidings- en Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2020-1
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	13-5-2020

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding	5
2.1 Achtergrond van het project.....	5
2.2 Doel van de rapportage.....	5
2.3 Opdracht.....	5
2.4 Leeswijzer vervolg.....	6
3. VK-Sporen	7
3.1 Introductie.....	7
3.2 Stand van zaken.....	7
4. Voortgang Materieel	8
4.1 Introductie.....	8
5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN	9
5.1 Introductie.....	9
5.2 Stand van zaken.....	10
5.4 Terugkoppeling risico's genoemd in vorige kwartaalrapportage.....	10
6. Voortgang Tracé X	12
6.1 Introductie.....	12
6.2 Stand van zaken.....	12
7. Voortgang Nieuwegein City	13
7.1 Introductie.....	13
7.2 Stand van zaken.....	13
8. Projectbeheersing	14
8.1 Tijd.....	14
8.2 Geld.....	15
8.3 Nieuwe Opgetreden Risico's.....	16

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het eerste kwartaal van 2020. 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 dit zich verhoudt tot de hoofdlijnenplanning.

Mede door de uitbraak van het coronavirus in Q1 2020 is de status van praktisch alle deelprojecten verslechterd ten opzichte van de vorige kwartaalrapportage. Zowel de hoofdaannemer, de verschillende onderaannemers, als de leveranciers van directieleveranties en trammaterieel geven aan dat de planning onder druk komt te staan door de uitbraak van het coronavirus. Daarbij is ook het werk van onszelf als opdrachtgever uitdagender geworden. Om in kaart te brengen wat dit voor het project betekent en welke vervolgstappen er genomen gaan worden, worden er door de opdrachtgever en hoofdaannemer gezamenlijk meerdere scenario's uitgewerkt en gewogen. Hierover worden de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ook separaat geïnformeerd.

Voor het project Ombouw SUNIJ-lijn betekent dit dat het op dit moment hoogst onduidelijk is hoe het project wordt gerealiseerd in relatie tot de originele planning, budget en scope. Van het trammaterieel is bekend dat de levering van de trams flinke vertraging op gaat lopen door het op last van de Spaanse overheid stilleggen van de tramfabriek in Spanje. Wat dit voor de exploitatie na 21 augustus 2020 en voor de vervoerkundige koppeling (van SUNIJ-lijn en Tramlijn 22) na 14 december 2020 gaat betekenen is nog onduidelijk.

Ook het projectteam VRT staat (mede) dankzij de uitbraak van het coronavirus voor een grote uitdaging. Echter, er wordt met inachtneming van de RIVM richtlijnen nog steeds zoveel mogelijk gewerkt via de gebruikelijke procedures, overleggen en processen. Omdat het team al voor het verplichte thuiswerken goed op elkaar ingespeeld was, verloopt de gewenning aan de digitale vormen van overleggen en informeren snel en soepel.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond van het project

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

2.2 Doel van de rapportage

De kwartaalrapportage VRT is de periodieke verantwoording van de Opgavemanager OV Projecten aan de Bestuurlijk opdrachtgever en geeft inzicht in de voortgang van het project VRT. Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten. Voorliggende rapportage beschrijft de voortgang in de maanden januari, februari en maart 2020. Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ook incidenteel geïnformeerd als hier aanleiding toe is. Dit geldt onder andere voor de impact van het coronavirus op het project.

2.3 Opdracht

Aan het kunnen uitvoeren van het project VRT liggen de volgende bestuurlijke besluiten ten grondslag. Het eerste besluit is genomen op 17 december 2014 door het Algemeen Bestuur van Bestuur Regio Utrecht. Dit principebesluit betreft het koppelen van de SUNIJ-lijn en Tram 22.

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

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

Het budget dat hiervoor in 2016 door Provinciale Staten beschikbaar is gesteld, bedraagt €141,2 miljoen. In 2018 is door Provinciale Staten €17 miljoen aanvullend krediet beschikbaar gesteld, waarvan €1 miljoen ter behoud van halte Merwestein. Ook is in 2018 door de Provinciale Staten €7 miljoen gereserveerd als bijdrage voor de vernieuwing van OV-knooppunt Nieuwegein City.

Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

Docnr.	Datum	Titel	Bedrag
819A9D0B	15 december 2016	Toekomstbestendig tramsysteem	€ 141,2 mln
81D56AA3	24 september 2018	Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn	€ 17 mln
81DBE6B2	5 november 2018	Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City"	€ 7 mln
			€ 165,2 mln




Programma VRT

VRT bestaat uit de volgende 5 deelprojecten:

1. VK-sporen: dit betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen 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. Tracé X: de exploitatieve koppeling tussen Tram 22 en de SUNIJ-lijn, zodat één regionale tramlijn ontstaat van Utrecht Science Park tot aan IJsselstein Zuid en Nieuwegein Zuid.
5. 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).

2.4 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 tot en met 7 wordt de voortgang per deelproject weergegeven. In de rapportage over Q3 2019 is gemeld dat in de rapportage over Q4 2019 middels stoplichten de voortgang op tijd en geld per deelproject weergegeven zou worden, om de mutaties ten opzichte van de voorgaande kwartaalrapportage eenduidig zichtbaar te maken. Daarom ziet u in hoofdstuk 3 tot en met 7 bij elk deelproject drie stoplichten staan. Deze geven volgens de volgende definities de voortgang op tijd en geld per deelproject aan voor zowel Q4 2019 als Q1 2020:

-  Groen = verloopt naar wens
-  Oranje = risico's geconstateerd, beheersmaatregelen vereist
-  Rood = directe verbetering vereist

De projectbeheersing van het integrale project VRT op relevante aspecten (tijd, geld, risico's, veiligheid) komt aan bod in hoofdstuk 8.

3. VK-Sporen

3.1 Introductie

Vooruitlopend op de gefaseerde aflevering van de nieuwe CAF-trams, moet het remise-terrein geschikt gemaakt worden zodat dit nieuwe materieel gestald kan worden. Op het bestaande terrein is hiervoor niet voldoende stallingscapaciteit, omdat dit gebruikt wordt voor de nog in exploitatie zijnde oude 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.

Enkel de financiële afwikkeling volgt nog. In tegenstelling tot hetgeen in de kwartaalrapportage over Q4 2019 is genoemd, vindt deze financiële afwikkeling niet in Q1 2020 maar in Q3 2020 plaats. Dit vanwege de samenhang met de financiële en operationele afwikkeling van project NTR (Nieuwe Tram Remise). Het deelproject VK-Sporen wordt binnen budget afgerond.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	●	●	Uitvoering gereed volgens planning
Impact geld	●	●	Afgerond binnen budget

4. Voortgang Materieel

4.1 Introductie

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

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

4.2 Stand van zaken

Voordat de nieuwe trams gebruikt kunnen worden, is een vergunning van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) vereist. Deze vergunning is verleend, met de beperking dat nog niet met betalende reizigers mag worden gereden. Dit is een standaardprocedure van ILenT die ervoor zorgt dat er wel alvast getest kan worden. Concreet betekent dit dat er wel al met de 41 meter-trams getest wordt om de interactie tussen de tram en de infrastructuur te beproeven, met als doel om een volledige vergunning zonder beperkingen te verkrijgen.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	●	●	CAF-fabriek stilgelegd i.v.m. uitbraak coronavirus
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend

Ten tijde van het opstellen van de vorige kwartaalrapportage was de verwachting dat in Q1 2020 een vergunning afgegeven zou worden voor het rijden met de gekoppelde 75 meter-trams. Omdat er op de Uithoflijn restpunten zijn geconstateerd bij de interactie tussen de infrastructuur en de gekoppelde 75 meter trams, is de vergunning voor het rijden met de gekoppelde trams nog niet verkregen. Deze restpunten moeten eerst verwerkt worden, voordat de veiligheid van de gekoppelde 75 meter trams aangetoond kan gaan worden. De vergunning voor de gekoppelde 75 meter trams zonder beperkingen staat nu gepland voor Q3 2020.

Er zijn zeven 41 meter-trams afgeleverd en geaccepteerd. De levering van de overige 15 trams is als gevolg van het coronavirus vooralsnog opgeschort. Dit wordt veroorzaakt doordat de fabriek van de tramleverancier CAF in Spanje is stilgelegd. Er is nog niet bekend hoe lang dat precies gaat duren. De leverancier gaat uit van drie scenario's: 4, 8 of 12 weken vertraging in het leveren van de trams. Concreet betekent dit dat er op de geplande indiensteldingsdatum van 21 augustus 2020 voor de SUNIJ-lijn hoogstwaarschijnlijk acht of negen 41 meter-trams beschikbaar zullen zijn, terwijl dit er volgens de oorspronkelijke planning 14 moeten zijn. Er wordt nu in kaart gebracht wat dat gaat betekenen voor de exploitatie vanaf 21 augustus 2020. De uitkomst hiervan wordt u medegedeeld via de bij deze kwartaalrapportage toegevoegde Statenbrief.

In hoofdstuk 8.4 wordt uitgebreider stil gestaan bij de gevolgen van de uitbraak van het coronavirus voor het gehele project VRT.

5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN

5.1 Introductie

De SUNIJ-lijn is gebouwd in de jaren tachtig van de vorige eeuw en wordt sindsdien geëxploiteerd met de huidige SIG-trams. Het deel van de trambaan tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Stadscentrum (tracédeel A en B uit figuur 3.1), is in de periode 2013-2015 al vernieuwd. Ook de sporen op de tramremise zijn vernieuwd. Nu naderen ook de delen van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid het einde van hun technische levensduur (tracédeel C en D). De tracédelen C en D zijn de geografische scope van de grootschalige vervanging in dit deelproject. 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. Niet alleen het tracé, maar ook de huidige trams uit de jaren '80 naderen het einde van de levensduur. Om een veilige en betrouwbare verbinding voor de reizigers te kunnen blijven bieden, zijn dus zowel vernieuwing van de trambaan als nieuwe trams nodig. Conform het Integraal Programma van Eisen voor het tramsysteem van de provincie Utrecht worden de trams vervangen door lagevloertrams. Daarvoor is het nodig de haltes te verlagen en te verlengen en daar waar nodig de infrastructuur geschikt te maken voor dit type lagevloertrams.



Fig. 3.1 Tracé-delen project VRT

Daarmee heeft het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn twee (hoofd)doelen:

1. Het aanpassen van de SUNIJ-lijn om deze geschikt te maken voor exploitatie met lagevloertrams om te komen tot een exploitatieve koppeling met Tram 22;
2. Het vervangen van de traminfrastructuur ten zuiden van Nieuwegein centrum om reizigers de komende 30 jaar veilig en betrouwbaar te vervoeren tegen zo laag mogelijk levenscycluskosten.

Dit deelproject werkt toe naar een grote buitendienststelling in de zomer van 2020 waarin het grootste deel van de fysieke realisatiewerkzaamheden plaatsvinden. 21 augustus 2020 is de beoogde datum waarop de SUNIJ-lijn weer in dienst gesteld wordt, waarna met nieuw trammaterieel over vernieuwde infrastructuur kan worden gereden.

5.2 Stand van zaken

Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn zit in de voorbereidingsfase van de realisatie. In de periode van november 2018 tot en met april 2019 heeft de aanbesteding plaatsgevonden. Het werk is op 1 mei 2019 gegund. De aannemer is nu volop bezig met voorbereidingen voor de uitvoering in de zomer van 2020.

In Q1 2020 is het Definitieve Ontwerp (DO) van de hoofdaannemer goedgekeurd. Wel zaten hier nog enkele restpunten in. Deze restpunten worden verder afgehandeld door de aannemer en zullen tegelijkertijd met het indienen van het UitvoeringsOntwerp (UO) worden ingediend ter acceptatie.

Een groot restpunt dat naar voren kwam bij het DO is de spleetbreedte bij haltes die in een boog liggen. Bij de SUNIJ-lijn is er sprake van een bestaande situatie waarbij 13 van de 23 haltes (incl. de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum) in een bocht liggen. De boogstraal hiervan varieert, wat betekent dat de spleetbreedte (afstand tussen de tram en het perron) ook per halte kan verschillen. Doordat de tram uit meerdere, starre delen bestaat kan deze niet de vloeiende boog van de rails volgen en zal bij het halteren de spleetbreedte variëren. In het DO van de hoofdaannemer is de spleetbreedte op elke halte met tussenafstanden van 5 meter bepaald en met name ingezoomd op de spleetbreedte ter plaatse van de deur die voor rolstoelgebruikers is bedoeld. De spleetbreedte kan volgens de berekeningen variëren van 54 mm in rechtstand tot maximaal 189 mm in bogen. Deze uitkomst is het gevolg van de voertuigkeuze en het alignement (de uitlijning van het spoor) en kan de hoofdaannemer niet verweten worden, zij voldoet met deze uitkomsten namelijk aan het gesloten contract. Hoewel dit de hoofdaannemer niet verweten kan worden, is de spleetbreedte op circa 50% van de haltes groter dan de IPvE eis, wat kan leiden tot knelpunten in de toegankelijkheid en/of veiligheid. Hoewel in de meeste gevallen een verbetering plaatsvindt ten opzichte van de huidige situatie is dit een ongewenste situatie. Onderzocht wordt welke aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om de spleetbreedte bij de haltes in de bogen te versmallen en zo de toegankelijkheid verder te verbeteren.

Voor het restpunt spleetbreedte de volgende vervolgcacties uitgevoerd:

- Nadere analyse van de opgestelde contracteis wat betreft spleetbreedte,
- Overleg met collega's van vergelijkbare spoororganisaties die in de afgelopen jaren vergelijkbare projecten hebben opgeleverd,
- Maatwerkoplossingen onderzoeken om spleetbreedte te verkleinen (bijv. door het aanbrengen van kunststof strippen langs het perron, verhogen onderhoudsniveau, etc.),
- Analyse van de wet- en regelgeving naar de veiligheids- en toegankelijkheidseisen,
- Een prototype van een loopplank is besteld bij CAF als optie voor het geval de spleetbreedte niet tot het gewenste toegankelijkheidsniveau teruggebracht kan worden.

Dit gebeurt allemaal om goed te definiëren wat het risico spleetbreedte exact inhoudt en om de spleetbreedte op zoveel mogelijk locaties op een gewenst niveau te krijgen.

5.4 Terugkoppeling risico's genoemd in vorige kwartaalrapportage

In de Statenbrief die bij de kwartaalrapportage over Q4 2019 werd meegestuurd is geschreven dat er in Q1 2020 beheersmaatregelen uitgevoerd werden in relatie tot de stikstofproblematiek, baanstabieleit en draagkracht van de kunstwerken.

Wat de stikstofproblematiek betreft kan er gemeld worden dat dit risico is vervallen op basis van input van de hoofdaannemer.

Voor het verbeteren van de baanstabieleit wordt er samen met de hoofdaannemer, een ingenieursbureau en een specialist in bodemonderzoek onderzocht hoe en wanneer er een verstevigende damwand van 700 meter lengte in IJsselstein geplaatst kan worden tijdens de buitendienststellingsperiode van 12 weken. Op een ander deel van het tracé wordt ter versteviging van de baan een naast het tracé liggende sloot drooggelegd. Elders wordt er dan ter compensatie nieuw oppervlaktewater aangelegd. Op basis van de uitkomsten van het bodemonderzoek op enkele andere tracé delen zal bepaald kunnen worden of op andere plaatsen ook aanvullende voorzieningen gerealiseerd moeten worden of dat dit risico kan vervallen.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	●	●	Door optreden meerdere risico's, waarbij uitbraak coronavirus met afstand de grootste is, zijn er grote onzekerheden over hoe en wanneer het project wordt uitgevoerd in relatie tot de originele planning en scope.
Impact geld	●	●	Door versterkingen van het team stijgen de plan- en organisatiekosten. Grote onzekerheid over in welke vorm project Ombouw SUNIJ-lijn afgerond wordt en wat dat voor de financiën betekent.

De constructieve draagkracht van de kunstwerken voldoet volgens nadere onderzoeken bij alle kunstwerken van de SUNIJ-lijn. Wel vindt er een vervolgonderzoek plaats naar de metaalvermoeiing van de Jutphaasespoorbrug. De Jutphaasespoorbrug kent een voldoende draagkracht maar dit onderzoek wordt gebruikt om de restlevensduur (> 25 jaar) van de brug in kaart te brengen.

In hoofdstuk 8.4 worden de nieuwe opgetreden risico's uit Q1 2020 beschreven. Dit zijn het uitbreken van het coronavirus en de tijdsruk achter de safety case en de indienststellingsvergunning. Er is voor gekozen om deze risico's uit te werken in het laatste en overkoepelende hoofdstuk, omdat deze risico's het gehele project VRT raken en niet alleen Ombouw SUNIJ-lijn.

6. Voortgang Tracé X





6.1 Introductie

Het deelproject Tracé X zorgt ervoor dat de exploitatie van de SUNIJ-lijn en Tram 22 één doorgaande verbinding wordt. Dit is een invulling van de ambitie om beide lijnen te koppelen tot één doorgaand tramvervoersysteem. Het koppelen van beide lijnen wordt de “vervoerkundige koppeling” genoemd. Dit betekent in het kort dat de dienstregelingen aan elkaar gekoppeld worden. De fysieke koppeling is al eerder gerealiseerd voor de oplevering van dit tracédeel van Tram 22, ter plaatse van de Leidseveertunnel onder de treinsporen van Utrecht CS door. Na realisatie van dit deelproject ontstaat één doorgaand tramvervoersysteem, zodat de reizigers zonder overstappen vanaf haltes Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid door kunnen reizen naar Utrecht Science Park en andersom.

6.2 Stand van zaken

De infrastructuur, inclusief installaties, is als onderdeel van Tram 22 reeds gerealiseerd en door IL&T vrijgegeven voor gebruik van overbrengingsritten (zonder passagiers). Zo kunnen trams vanuit de tramremise naar het tracé van Tram 22 gebracht worden om daar in de dienstregeling ingezet te worden.

Tijdens Q1 2020 is er begonnen met het verder uitwerken van de gewenste operationele eindsituatie na de vervoerkundige koppeling op en rond tracé X. Vooral halte Utrecht Centraal Jaarbeursplein kent nog een aantal uitdagingen. Er wordt zeer gedetailleerd in kaart gebracht wat de vervoerskundige koppeling vereist vanuit de scope project VRT en wat de daarbij behorende verantwoordelijkheid is. Dit gebeurt, omdat tracé X een geografisch gebied is waarin veel systemen, belanghebbenden, belangen en uitdagingen bij elkaar komen. Ook wordt er nog in kaart gebracht wat de vertraging in de levering van het trammaterieel (zie hoofdstuk 4) gaat betekenen voor de ingebruikname van de vervoerkundige koppeling van 15 december 2020.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd			Er wordt onderzocht wat de vertraging in de levering van het trammaterieel gaat betekenen voor de vervoerkundige koppeling.
Impact geld			Er worden geen extra kosten verwacht.

7. Voortgang Nieuwegein City

7.1 Introductie

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd Nieuwegein City). Zo ook aan de westkant van Nieuwegein City waar het huidige OV-knooppunt ligt: de tramhalte Nieuwegein Stadscentrum en het huidige busstation. Om de herontwikkeling van het OV-knooppunt mogelijk te maken, is tussen de gemeente Nieuwegein en de provincie Utrecht overeengekomen om hier samen aan te werken. Inzet is de realisatie van een hoogwaardig OV-knooppunt teneinde het gebruik van OV en fiets te intensiveren en een aantrekkelijke en toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling van Nieuwegein City West (groter dan het stationsgebied) mogelijk te maken. Hiervoor wordt o.a. ingezet op het verleggen van het tramtracé, het realiseren van een nieuwe tramhalte en het verplaatsen en uitbreiden van het busstation naar een locatie direct gekoppeld aan de tramhalte. De afspraken zijn vastgelegd in de Bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Stationsgebied Nieuwegein City die op 11 februari 2019 door beide partijen is ondertekend.

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

7.2 Stand van zaken

In dit kwartaal is de aanbesteding voor de ingenieursdiensten conform planning gegund. Het ingenieursbureau is in maart 2020 begonnen met haar werkzaamheden, welke het voorbereiden van de aanbesteding voor de uitvoering betreffen. Als de contractdocumenten gereed zijn zal er een update van de kostenraming gemaakt worden.

	Q1 2020	Q4 2019	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	●	●	Uitvoering in Q3 2019 verschoven naar zomer 2021.
Impact geld	●	●	Uitvoering in Q3 2019 verschoven naar zomer 2021.

De planning voor de uitvoering van Nieuwegein City is ten opzichte van de vorige kwartaalrapportage ongewijzigd gebleven.

8. Projectbeheersing

8.1 Tijd

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

	Mijlpalen VRT	Projectplan	2019 Q4	2020 Q1
VK sporen	Financiële afronding 2020 Q3		31-03-19	31-03-19
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 voor exploitatie 21-08-2020		03-08-20	?
	Overige leveringen (laatste levering in Utrecht)	08-07-19	20-07-20	?
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	23-03-20	24-03-20
	UO incl. ontwerpnota's, berek., tekeningen ter toetsing	21-02-20	14-02-20	17-04-20
	Go/No Go : Gesteld voor TVP fase	30-05-20	20-05-20	30-05-20
	Start tramvrijeperiode (werkzh. TVP Tracé BCD)	30-05-20	01-06-20	30-05-20
	Finish uitvoeringswerkzaamheden BAM	01-08-20	01-08-20	01-08-20
	Testbedrijf gereed	07-08-20	07-08-20	07-08-20
	Proefbedrijf gereed	21-08-20	21-08-20	21-08-20
	Indienststelling Ombouw SUNIJ	21-08-20	21-08-20	21-08-20
	Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)	29-09-20	30-09-20	01-10-20
Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	21-01-21	13-01-21	
Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19	22-05-19	22-05-19
	Go/no go besluit uitvoering 2021		12-02-20	26-06-20
	BP beroepstermijn gereed	31-12-19	19-03-20	12-03-20
	Uitkopen ondernemers		31-01-20	31-01-20
	Start werkzaamheden		26-07-21	26-07-21
	Slopen baan en perron		30-07-21	30-07-21
	Uitvoering gereed		27-08-21	27-08-21
Tracé X	Goedkeuring testplannen	30-11-19	21-02-20	17-04-20
	Tracé X - testen 75 m UHL gereed	01-06-20	01-05-20	15-06-20
	Ingebruikname Tracé-X	14-12-20	04-01-21	15-02-21
	Opheffen beperking op indienststellingsvergunning	30-11-20	25-09-20	?
	Proefbedrijf gereed	16-11-20	21-12-20	?

Belangrijke mutaties t.o.v. de vorige kwartaalrapportage zijn geel gearceerd

VK Sporen

Reeds technisch opgeleverd.

Materieel

De leverancier heeft te maken met een hoge mate van vertraging door het op laste van de Spaanse overheid stil moeten leggen van de fabriek. Wat dit betekent voor de levering van het trammaterieel was op 31 maart 2020 (peildatum van deze rapportage) nog onduidelijk.

Ombouw SUNIJ

Door het optreden van meerdere risico's, waaronder uiteraard coronavirus, zijn er grote onduidelijkheden ontstaan over de haalbaarheid van de hoofdplanning van de aannemer. Omdat nog niet inzichtelijk is gemaakt of er door deze risico's gevolgen op de planning gaan optreden en er dus nog uit wordt gegaan van de overeengekomen hoofdplanning, wijken de mijlpalen voor Q1 2020 niet of nauwelijks af ten opzichte van die uit het rapport over Q4 2019.

Nieuwegein City

De planning van Nieuwegein City is onveranderd ten opzichte van de vorige kwartaalrapportage.

Tracé X

Door de vertraging die is opgetreden in de levering van het trammaterieel is ook de planning van tracé X en dus de exploitatieve koppeling tussen SUNIJ-lijn en Tram 22 onder druk komen te staan. Er wordt intensief overleg gevoerd tussen de betrokken partijen (Beheer en Onderhoud, Exploitatie en project VRT) om te onderzoeken hoe de planning voor de exploitatieve koppeling eruit komt te zien.

8.2 Geld

Stand budget Q1 2020 (opbouw en mutaties)

PS Besluit Documentnr.	819A9D08	81D56AA3		81DBE6B2	Totaal budget
	Budget VRT	Extra budget	Budget behoud Merwestein	Budget Nieuwegein City	
	15-12-2016	24-9-2018	24-9-2019	5-11-2018	
Ombouw SUNIJ	€ 128 mln	€ 16,0 mln*	€ 1 mln	€ 7 mln	€ 152 mln
Uitbreiden materieel	€ 10,9 mln				€ 10,9 mln
Koppeling UHL/SUNIJ	€ 2,3 mln				€ 2,3 mln
Totaal	€ 141,2 mln	€ 16,0 mln*	€ 1 mln	€ 7 mln	€ 165,2 mln

*Bij de aanvraag van extra budget van € 16,0 mln is een risicoreservering marktrisico van € 5 mln opgenomen. Tevens is een post onvoorzien/onvoorzien van € 2 mln opgenomen.

Het vigerende budget voor het project VRT inclusief het bestuurlijk opdrachtgevers-risico bedraagt €165,2 miljoen.

Prognose Eindstand en verwacht budgetresultaat

Het budget voor de VRT is onderverdeeld in een aantal hoofdposten. Naast de hiervoor reeds benoemde deelprojecten is een aantal grote posten expliciet zichtbaar gemaakt (bijvoorbeeld: directieleveringen, vervangend busvervoer en diverse posten onvoorzien). Door deze posten te monitoren kan op de besteding gestuurd worden. Lopende het project worden de geraamde kosten meer gehard doordat werkzaamheden afgerond zijn, leveranties gecontracteerd zijn, etc. Bij een grote verandering tussen het oorspronkelijke budget en Prognose Eindstand worden waar mogelijk en/of noodzakelijk mitigerende maatregelen getroffen.

Onderstaande tabel schetst de opbouw van de Prognose Eindstand aan het eind van de verslagperiode (peildatum 31 maart 2020).

Prognose Eindstand en budget Q1 2020 (opbouw)

(Bedragen x € 1 miljoen)

	Prognose Eindstand	Budget	Verwacht resultaat
Voorzien			
V/K-Sporen	€ 1,84	€ 1,91	
Materieel	€ 60,70	€ 60,79	
Ombouw SUNIJ (incl. VAT)	€ 68,80	€ 67,82	
Vervangend vervoer	€ 2,88	€ 2,88	
Directieleveringen	€ 1,64	€ 1,60	
Nieuwegein City (incl. VAT)	€ 10,80	€ 10,80	
Tracé X (incl. VAT)	€ 1,70	€ 1,70	
Plan/Organisatiekosten	€ 9,73	€ 8,43	
Onvoorzien			
Onvoorzien bij Ambtelijk Opdrachtgever	€ 10,40	€ 5,68	
Alliantieovereenkomst/Alliantiefonds	€ 1,60	€ 1,60	
Bestuurlijk opdrachtgeversrisico		€ 2,00	
	€ 170,09	€ 165,20	-€ 4,89

De prognose eindstand voor Directieleveringen is hoger dan gebudgetteerd vooral door hogere offertes voor wissels en trambeveiligingsystemen ten gevolge van indexatie, marktwerking en scopewijzigingen vanuit scopewijzigingen voortkomend uit nieuwe inzichten op basis van ervaringen Tram 22. De Plan/Organisatiekosten zijn ook aanzienlijk gestegen. Dit heeft te maken met de vele versterkingen die binnen team VRT zijn aangebracht om de opgetreden risico's te kunnen beheersen en meer grip te krijgen op de verschillende deelprojecten binnen project VRT.

De Prognose Eindstand Q1 2020 van VRT past niet meer binnen het actuele budget. Dit is veroorzaakt door de in deze kwartaalrapportage beschreven opgetreden risico's. Hiervoor wordt via een separaat Statenvoorstel aanvullend krediet aangevraagd.

8.3 Nieuwe Opgetreden Risico's

In de kwartaalrapportage over Q3 2019 is beschreven hoe risicomanagement binnen project VRT wordt uitgevoerd. Projectteam VRT verzorgt afstemming met de verantwoordelijken voor risicomanagement binnen alle onderdelen om tot een integraal risicodossier te komen. Dit risicodossier wordt mede gebruikt om de haalbaarheid van de planning door te rekenen.

Q1 2020 kende de volgende nieuwe aandachtspunten:

- Coronavirus
- Safety case en Indienststellingsvergunning

Coronavirus

Het hele integrale project VRT wordt geraakt door het coronavirus. Om dat inzichtelijk te maken wordt er een logboek bijgehouden voor het gehele project waarin per leverancier wordt bijgehouden welke gevolgen het coronavirus op het project heeft. De meest concrete gevolgen van de uitbraak van het coronavirus, voor zover nu bekend, zijn de volgende:

- De fabriek van CAF waarin het trammaterieel wordt geproduceerd is stilgelegd. Dit gaat de levering van het trammaterieel een stevige vertraging opleveren.
- De hoofdaannemer van Ombouw SUNIJ-lijn moet hoogstwaarschijnlijk zijn werkwijze aanpassen waardoor het project mogelijk minder efficiënt uitgevoerd kan worden. Ook wordt de levering van onderdelen voor de bovenleiding bemoeilijkt, omdat deze uit Tsjechië moeten komen.
- De leverancier van het trambeveiligingssysteem heeft aangegeven dat de levering van onderdelen voor bedieningskasten bemoeilijkt wordt, omdat deze uit China en Taiwan moeten komen. Ook hebben zij aangegeven dat het mogelijk moeilijk wordt om op locatie inspecties uit te voeren, omdat hiervoor personeel uit Polen ingevlogen moet worden.

Om in te kunnen schatten hoe het project verder wordt uitgevoerd en welke gevolgen dat gaat hebben voor bijvoorbeeld de exploitatie na 21 augustus 2020, worden er gezamenlijk door opdrachtgever en hoofdaannemer van Ombouw SUNIJ verschillende scenario's uitgewerkt en gewogen. Deze scenario's worden beoordeeld op basis van (in willekeurige volgorde) effect reiziger, uitvoerbaarheid, haalbaarheid, veiligheid, betaalbaarheid en rechtmatigheid. De keuze voor een scenario staat gepland voor eind april 2020. Daarna wordt meer duidelijk over wat dat voor VRT concreet betekent. U wordt daarvan op de hoogte gesteld.

Safety case en Indienststellingsvergunning

Verder is het proces voor het opstellen van de safety case en daarmee het tijdig verkrijgen van de indienststellingsvergunning op dit moment tijdskritisch. Daarnaast heeft de leverancier van het trambeveiligingssysteem aangegeven dat door de uitbraak van het coronavirus hun planning onder druk is komen te staan. Dit raakt hoogstwaarschijnlijk ook de planning van de safety case voor Ombouw SUNIJ. Er worden maatregelen getroffen om de grip op het proces voor het tijdig verkrijgen van een Indienststellingsvergunning te vergroten. Dit gebeurt met versterkingen binnen het team, verscherpte detaillering van de planning tot op dagniveau van te leveren producten en het bespreken van de wekelijkse voortgang, inclusief bijsturing daarop.