

Kwartaalrapportage Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 juli 2020 – 30 september 2020
inclusief actualisatie per 31 oktober 2020

Opdrachtgever: Dick Jonkers

Opdrachtnemer: Sipke van der Linden

Auteur: Peter Schotsman

Documentnummer:

Colofon

Projectnaam	Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2020-1
Status	Concept
Versie	0.4
Datum	9-11-2020

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
6. Voortgang Tracé X	13
6.1 Introductie.....	13
6.2 Stand van zaken.....	13
7. Voortgang Nieuwegein City	14
7.1 Introductie.....	14
7.2 Stand van zaken.....	14
8. Projectbeheersing	15
8.1 Tijd.....	15
8.2 Geld.....	16
8.3 Risico's.....	18

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het derde kwartaal van 2020 en actualisatie per 31 oktober 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. Zoals u op de voorpagina al hebt kunnen lezen, is er dit keer voor gekozen om te rapporteren over vier maanden; het derde kwartaal (1 juli t/m 30 september) plus een extra maand, de maand oktober. Hier is bewust voor gekozen vanwege de volgende redenen. Zoals in de statenbrief d.d. 29 september jl. (Docnr. 8217A6C5) is gemeld is er geen kwartaalrapportage over het 2^e kwartaal uitgebracht omdat bij de interne controle de daarin opgenomen planning en financiën achterhaald bleken. In september en oktober is het gehele project doorgelicht op planning, financiën en risico's. In voorliggende voortgangsrapportage zijn de laatste inzichten tot en met 31 oktober verwerkt zodat u een volledig en helder beeld krijgt van de voortgang van het project.

Deelproject VK sporen is binnen budget en binnen planning technisch én financieel afgerond. Wat deelproject Materieel betreft is in de vorige rapportage al vermeld dat de CAF fabriek ten gevolge van de Covid19 maatregelen tijdelijk dicht is geweest. Dit betekent dat er ten opzichte van het originele opleverschema vertraging is opgelopen in de levering van het materieel. Echter, daar de indienststelling van de SUNIJ-lijn is vertraagd en daar er op de Uithoflijn nog restwerkzaamheden moeten plaatsvinden om deze geschikt te maken voor de 75-meter combinatie, heeft dit geen gevolgen voor de exploitatie zoals die nu is gepland. Deelproject Ombouw SUNIJ-lijn is vertraagd mede door een verkeerde inschatting van de doorlooptijd van de vergunningsaanvraag. Indienststelling van tracés A, B en C staat nu gepland voor eind januari 2021, indienststelling van tracé D een maand later. Aan de SUNIJ-lijn dienen er over alle tracés nog restwerkzaamheden plaats te vinden wat betreft het verkleinen van de spleetbreedte, en specifiek op tracé D dienen er nog restwerkzaamheden plaats te vinden om de baanstabieleit op het gewenste niveau te krijgen. De aanbesteding voor Nieuwegein City is verplaatst naar december 2020 om de stukken van de gemeente Nieuwegein te kunnen integreren.

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 Vernieuwing 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 juli, augustus, september en oktober 2020. Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ook incidenteel geïnformeerd als hier aanleiding toe is.

2.3 Opdracht

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

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

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

In september 2018 hebben Provinciale Staten een extra budget van € 17 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 81D56AA4, d.d. 10 juli 2018 – Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn) ter dekking van verhoogde kosten voor de ombouw SUNIJ-lijn door de overspannen bouwmarkt, het opnemen van een budget voor opdrachtgeversrisico's (onvoorzien/onvoorzien) door een verhoogd risicoprofiel vervanging baan en ombouw haltes en ter dekking van de keuze om de halte Merwestein om te bouwen en daarmee als halte te behouden. In november 2018 door Provinciale Staten besloten om € 7 miljoen te reserveren als bijdrage voor vernieuwing van het OV-knooppunt "Nieuwegein City" (Docnr. 81DBE6B2, d.d. 25 september 2018 – Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City"). Tot slot is in juli 2020 door de Provinciale Staten een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 82010C4B, d.d. 2 juni 2020 - Aanvraag aanvullend krediet Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 2020).

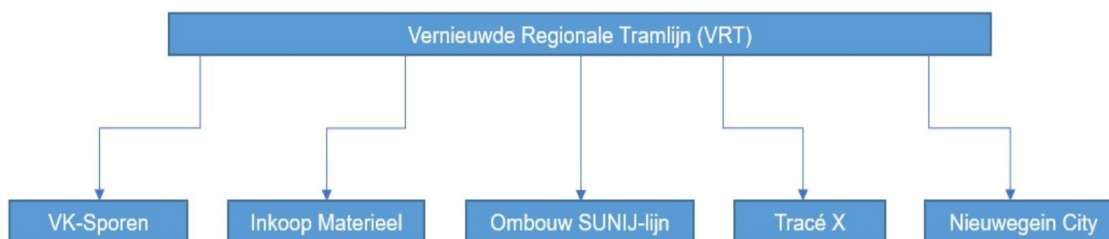
Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

Docnr.	Datum besluit	Titel	Bedrag
819A9D0B	25 oktober 2016	Toekomstbestendig Tramsysteem	€ 141,2 miljoen
81D56AA4	10 juli 2018	Benodigd aanvullend krediet	€ 17 miljoen
81DBE6B2	25 september 2018	Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt Nieuwegein City	€ 7 miljoen
82010C4B	2 juni 2020	Aanvraag aanvullend krediet VRT 2020	€ 20,9 miljoen
		Totaal	€ 186,1 miljoen

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 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 2020 en Q3 2020 + 1 maand:

- 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 en financieel afgerond in Q2 2020. Zowel de planning als het budget zijn binnen de van tevoren afgesproken kaders gebleven.

	Q3 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q3 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

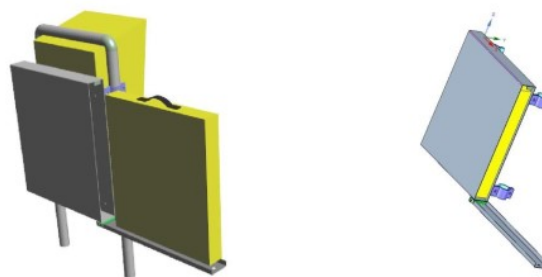
Voordat de nieuwe trams gebruikt kunnen worden, is een vergunning van de Rijks Uitvoeringsdienst (RUD) vereist. Deze vergunning is verleend voor het 41 meter materieel.

Ten tijde van het opstellen van de vorige kwartaalrapportage was de verwachting dat in Q3 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.

In de kwartaalrapportage over Q1 2020 werd gemeld dat de levering van de 41 meter trams vertraging op had gelopen wegens het tijdelijk sluiten van de CAF fabriek tijdens de uitbraak van de eerste COVID19-golf. Het is goed om te melden dat de CAF-fabriek na vier weken weer open mocht en dat CAF sindsdien met een nieuwe planning werkt, waar het zich keurig aan houdt. Concreet betekent dit, dat er op moment van schrijven 14 41-meter trams zijn afgeleverd, daarvan 13 stuks geaccepteerd zijn, en dat de overige 8 41-meter trams tussen 1 november 2020 en eind maart 2021 opgeleverd worden. Dit past binnen de huidige verwachtingen van de indienststelling van tracés A, B, C en D op de SUNIJ-lijn.

Voorts worden er op alle perrons van de SUNIJ-lijn afneembare en opvouwbare rolstoelplanken aangebracht in afsluitbare ruimtes achter de prullenbakken. 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). Deze rolstoelplanken worden in Q4/2020 aangebracht, beginnende bij de haltes met de grootste spleetbreedte, en deze werkzaamheden worden verwacht voor de jaarwisseling, oftewel voor start exploitatie, klaar te zijn.

	Q3 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd	●	●	CAF loopt volgens schema ten opzichte van de herijkte planning
Impact geld	●	●	Budget blijft toereikend



Bevestiging Loopplank

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. Verder zijn de vorige SIG-trams inmiddels allemaal gesloopt. Om een veilige en betrouwbare verbinding voor de reizigers te kunnen blijven bieden, zijn dus zowel vernieuwing van de trambaan als nieuwe trams nodig. Conform het Integraal Programma van Eisen voor het tramsysteem van de provincie Utrecht worden de trams vervangen door lagevloertrams. Daarvoor is het nodig de haltes te verlagen en te verlengen en daar waar nodig de infrastructuur geschikt te maken voor dit type lagevloertrams.



Fig. 3.1 Tracé-delen project VRT

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

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

5.2 Stand van zaken

De aannemer is, op enkele niet veiligheidsgerelateerde restpunten na, klaar met de bouw- en testwerkzaamheden. De testwerkzaamheden van de aannemer bestonden uit het uitvoeren van een zogenaamd testbedrijf. Een testbedrijf is een periode waarin getest wordt of de nieuw opgeleverde infrastructurele componenten functioneren en aan de contracteisen voldoen.

De concrete stappen die nu nog doorlopen moeten worden zijn het oplossen van de laatste openstaande issues, het indienen van het veiligheidsdossier, de overdracht van de baan aan de beheerder (TBO), het uitvoeren van het proefbedrijf, en uiteindelijk de start van exploitatie. Hieronder wordt per stap uitgebreider stilgestaan bij wat deze stap concreet inhoudt, wat bij deze stap de uitdagingen zijn, en hoe deze stap zich verhoudt tot de overige nog te nemen stappen.

	Q3 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd	●	●	Door Corona maatregelen' en door een misvatting over de indiening van de vergunningsaanvraag heeft het project vijf maanden vertraging opgelopen (gerekend vanaf de originele indieningsdatum van 21 augustus 2020).
Impact geld	●	●	Door versterkingen van het team stijgen de plan- en organisatiekosten. Verder heeft het project door coronamaatregelen en vertraging tekorten opgelopen.

Oplossen laatste openstaande issues

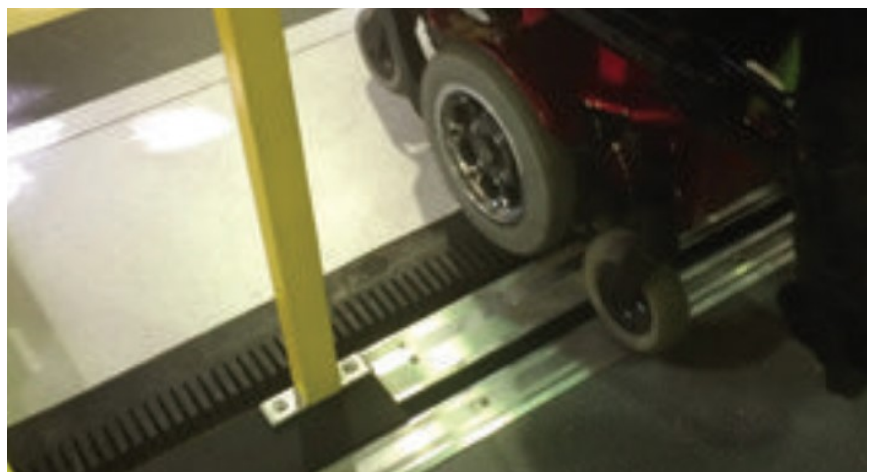
In de Statenbrief van 2 juni 2020 met documentnummer 82010C4B bent u er reeds van op de hoogte gesteld, dat er nog twee belangrijke issues spelen; baanstabieleit en spleetbreedte. Vervolgens is hier ook op 1 september 2020 een update op gegeven via de Statenbrief met documentnummer 82158338.



Nieuwe damwand in IJsselstein (tracé D)

Omdat de baanstabieleit, dat wil zeggen de draagkracht van de grond onder de trambaan, niet overal voldeed, moesten er langs tracé D (de tak naar IJsselstein Zuid) een aantal maatregelen genomen worden. Zo is er een sloot gedempt en zijn er nieuwe damwanden geplaatst. Verder moest er nabij IJsselstein Zuid een damwand versterkt worden. Tijdens het aanbrengen van de extra verankering bleek dat een drainage in de nabijheid van deze damwand in de weg zat én niet meer functioneerde. Dit noodzaakte tot het aanpassen van het ontwerp en herstel van de drainage. De verwachting is dat de herstelwerkzaamheden aan de damwand, inclusief het repareren van de drainage, eind november klaar zijn. Mede hierdoor zal tracé D later in dienst gesteld worden dan tracés A, B en C, zoals u al over bent geïnformeerd in statenbrief d.d. 27 oktober jl. (Docnr. 82199C5B).

Wat spleetbreedte betreft, dat wil zeggen de horizontale instapspleet tussen de rand van het perron en de treeplank van de tram, dienen er nog verschillende soorten werkzaamheden plaats te vinden. Allereerst worden er bij 3 perrons in rechtstand kleine correcties toegepast om deze perrons binnen een nominale spleetbreedte van 50mm te krijgen. Van de 25 perrons in een boog, worden er bij drie perrons zogenaamde gapfillers aangebracht. Dat zijn verticale rubberen lamellen langs de rand van het perron die dichtklappen op het moment dat de tram ertegenaan rijdt en naast het perron stopt. Op deze manier wordt de horizontale instapspleet tussen de tram en het perron



Voorbeeld van een gapfiller

opgevuld zonder dat de tram beschadigd wordt. Deze gapfillers zijn sterk genoeg om op te kunnen staan en om met een rolstoel overeen te rijden. De overige 22 perrons in bogen worden door het verschuiven van de perronplaten, waar nodig in combinatie met een kunststof strip op de kop van de perronplaat, op nominaal 75 mm spleetbreedte gebracht. Desondanks resteren vijf haltes met een spleetbreedte van circa 85-90 mm. Een kleinere spleetbreedte is technisch niet te realiseren. Op halte Merwestein (2 perrons) verloopt de spleetbreedte over de gehele lengte iets. Dit betekent dat deze spleetbreedte in rechtstand varieert tussen ca. 40 en 60mm. Omdat het hier een geheel prefab betonnen constructie betreft is correctie hier niet verder realiseerbaar. Voor de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum is de spleetbreedte groter dan 75 mm. Dit betreft een tijdelijke (steiger)constructie die op punten wordt geoptimaliseerd, maar niet over de gehele lengte passend gemaakt kan worden. De nieuwe halte in Nieuwegein Centrum zal geheel in rechtstand worden gebouwd en voldoen aan de eis van 50mm. Alle hiervoor genoemde werkzaamheden zijn gereed voor de start van de exploitatie.

Verder is er voor iedere halte een rolstoelplank besteld om de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers te waarborgen. Zie hoofdstuk 4.

Indienen van de vergunningsaanvraag

Op 29 september 2020 bent u er via Statenbrief met documentnummer 8217A6C5 van op de hoogte gebracht dat het project vertraging heeft opgelopen wegens een misvatting over de vergunningsaanvraag. Met de statenbrief d.d. 27 oktober 2020 (Docnr. 82199C5B) is meer inzicht gegeven in de gewijzigde planning. De meerkosten als gevolg van de vertraging zijn daarbij geschat op ca. € 6,3 miljoen (zie dezelfde Statenbrief). Inmiddels is het veiligheidsdossier ingediend bij de ISA (Independent Safety Assessor de onafhankelijke beoordelaar van de veiligheid). De vervolgstap is nu om de eventuele restpunten die door de ISA worden opgemerkt op te lossen en een goedkeuring van de ISA te krijgen. Vervolgens kan het veiligheidsdossier, en daarmee de vergunningsaanvraag, ingediend worden bij de Inspectie Leefomgeving Transport (ILT). De ervaring leert dat het ILT doorgaans het advies van de ISA overneemt. Vervolgens wordt er bij de RUD een voorlopige vergunning aangevraagd met de beperking dat er nog niet met passagiers wordt gereden. Dit is een belangrijke voorwaarde voor de start van het proefbedrijf.

Overdracht aan beheerorganisatie TBO

Vanwege de bouwwerkzaamheden is de baan de afgelopen maanden buiten bedrijf geweest en in het beheer geweest van de hoofdaannemer van project Ombouw SUNIJ-lijn. Op 2 november 2020 staat de overdracht van de baan, en daarmee ook het beheer ervan, naar beheerorganisatie TBO op het programma. Dat is een ontzettend grote mijlpaal binnen het project, omdat dit betekent dat de hoofdaannemer, op enkele restpunten na, klaar is met haar werkzaamheden. Bovendien is dit één van de startvoorwaarden van het proefbedrijf.

Proefbedrijf

Tijdens het proefbedrijf zal op tracés A, B en C (zie fig 3.1) beproefd worden of de infrastructuur, het trammaterieel, de beheerorganisatie (TBO) en de verkeersleiding (OCC) gezamenlijk en met elkaar goed genoeg functioneren om de volledige dienstregeling te gaan rijden. Dat wil zeggen dat gekeken wordt of alle elementen van het tramvoersysteem goed met elkaar interacteren en dat alle elementen functioneren op de manier waarop dat wordt verwacht. Het is daarbij goed om te vermelden dat de toetscriteria voor de start van het proefbedrijf in overleg met alle betrokken partijen formeel wordt vastgelegd. Concreet betekent dit, dat voor de start van het proefbedrijf er met alle betrokken partijen een lijst met voorwaarden wordt opgesteld waar het proefbedrijf aan moet voldoen. Na afloop van het proefbedrijf wordt vervolgens beoordeeld of het tramsysteem volgens de eerdergenoemde voorwaarden heeft gefunctioneerd. Zo ja, dan wordt aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) verzocht om de beperking op de vergunning dat er niet met passagiers gereden mag worden op te heffen.

Het proefbedrijf zal in eerste instantie alleen voor tracés A, B en C plaatsvinden en niet voor tracé D. Dit komt, doordat er op tracé D nog restwerkzaamheden moeten plaatsvinden (zie de pagina 10). Het proefbedrijf van tracé D start naar verwachting na de indienststelling van tracés A, B en C.

Om het proefbedrijf te ontlasten en risico's op uitloop te beperken wordt er in november 2020 al een aantal tests uitgevoerd die mogelijk zijn zonder vergunning: de tram zal daarvoor al regelmatig op de baan te zien zijn. Hierdoor kunnen er voor de start van het proefbedrijf eventuele issues en kinderziekten waargenomen en opgelost worden.

Start exploitatie

Als het proefbedrijf succesvol is afgerond, wordt aan RUD verzocht om de beperking op de vergunning dat er niet met passagiers gereden mag worden op te heffen, en dan kan de SUNIJ-lijn in dienst. Volgens de huidige planning vindt de start van de exploitatie op tracés A, B en C eind januari plaats. Er wordt in overleg met het team Expertise Openbaar Vervoer (EOV) en met de vervoerder (QBuzz) onderzocht of er een zogenaamde 'zachte landing' kan plaatsvinden. Dat wil zeggen dat bij de indienststelling van tracés A, B en C niet direct het vervangend busvervoer opgeheven wordt, maar dat deze rustig wordt uit gefaseerd zodat eventuele kinderziektes in het tramvervoersysteem eenvoudig opgevangen kunnen worden en de reizigers toch bediend worden.

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 project Uithoflijn reeds gerealiseerd en door RUD 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.

Omdat het leverschema van de CAF-trams aanzienlijk naar achteren geschoven is in de tijd (zie hoofdstuk 4), en omdat er op project Uithoflijn restwerkzaamheden moeten plaatsvinden om dat tracé klaar te stomen voor de 75-meter combinatie, kan de vervoerkundige koppeling voorlopig nog niet plaatsvinden. Deze staat nu gepland voor Q2 2021.

	Q3 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q1 2020
Impact tijd	●	●	Door vertragingen bij zowel project Ombouw SUNIJ-lijn als project Uithoflijn (geschiktheid 75 meter) is de vervoerkundige koppeling vertraagd.
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

De planning is om de aanbesteding voor de spooromlegging van Nieuwegein City begin december 2020 op de markt te krijgen. Om te controleren of zowel de stukken als de organisatie gereed zijn om de aanbesteding tot een goed einde te brengen, wordt er begin november een zogenaamde 'gate review' uitgevoerd, zoals die ook bij de aanbesteding van project Ombouw SUNIJ-lijn is uitgevoerd.

	Q3 2020	Q1 2020	Toelichting bij Q3 2020
Impact tijd			De opleverdatum voor Nieuwegein Centrum verschuift naar achteren. Er is nog niet bekend met hoeveel.
Impact geld			De financiële consequenties voor het naar achteren schuiven van de opleverdatum worden nog in kaart gebracht.

De lessen die geleerd zijn uit de vertraging van de renovatie van de SUNIJ-lijn worden nu verwerkt in de planning en financiën van dit deelproject. Dit leidt er toe dat de start van de werkzaamheden naar verwachting niet wijzigt echter de opleverdatum verschuift naar achteren. Dit heeft ook financiële consequenties. Bij de Q4/2020 rapportage zullen wij over de exacte consequenties kunnen informeren. Met de gemeente Nieuwegein is de nieuwe planning afgestemd en die leidt vooralsnog niet tot vertragingen in de werkzaamheden van de gemeente.

8. Projectbeheersing

In dit hoofdstuk is de stand van zaken t.a.v. tijd, geld en risico's van het volledige VRT programma weergegeven. Gedurende de buitendienststelling in de zomer 2020 zijn veel werkzaamheden uitgevoerd van invloed op de genoemde beheersingsaspecten. Zoals aangegeven is geen kwartaalrapportage over Q2 uitgebracht omdat de daarin opgenomen getallen op dat moment achterhaald bleken door de actualiteit in de voortgang van de buitendienststelling en het verkrijgen van de indienststellingsvergunning. Als gevolg hiervan treden meer verschillen op tussen de standlijn Q2 (31-3-2020) en standlijn Q3+1 (30 oktober 2020).

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 Q1	2020 Q3+1
VK sporen	Financiële afronding 2020 Q3		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: tram 14		n.v.t.	15-10-20
	Overige leveringen (laatste levering in Utrecht)		n.v.t.	15-02-21
	Ingebruikname VRT materieel (22 trams)		n.v.t.	08-03-21
Ombouw SUNIJ-lijn	Definitief Ontwerp gereed	18-05-18	18-05-18	18-05-18
	Uitvoeringsbesluit	25-09-18	11-10-18	11-10-18
	Start inschrijvingsfase	16-11-18	15-10-18	15-10-18
	Gunning (definitief)	25-03-19	01-05-19	01-05-19
	Start uitvoering	26-03-19	09-04-19	09-04-19
	Definitief Ontwerp gereed door aannemer		25-10-19	25-10-19
	Uitvoeringsontwerp door aannemer (voor interne review)	24-01-20	24-03-20	24-03-20
	UO incl. ontwerpnota's, berek., tekeningen ter toetsing	21-02-20	17-04-20	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	01-08-20	21-9-20
	Overdracht naar TBO (restpunten veiligheid gereed)	n.v.t.	n.v.t.	02-11-20
	Testbedrijf gereed	07-08-20	07-08-20	15-11-20
	Proefbedrijf gereed (A, B, C)	21-08-20	21-08-20	27-01-20
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel A, B, C	21-08-20	21-08-20	31-01-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel D			28-02-21
	Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)	29-09-20	01-10-20	31-12-20
	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	13-01-21	31-03-21
Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19	22-05-19	22-05-20
	Go/no go besluit uitvoering		26-06-20	23-11-20
	BP beroepstermijn gereed	31-12-19	12-03-20	12-03-20
	Uitkopen ondernemers		31-01-20	31-01-20
	Start werkzaamheden		26-07-21	26-02-22
	Slopen baan en perron		30-07-21	n.v.t.
	Uitvoering gereed		27-08-21	09-04-22
	Start exploitatie		n.v.t.	04-07-22
Tracé X	Goedkeuring testplannen	30-11-19	17-04-20	PM
	Tracé X - testen 75 m UHL gereed	01-06-20	15-06-20	PM
	Ingebruikname Tracé-X	14-12-20	15-02-21	PM
	Opheffen beperking op indienststellingsvergunning	30-11-20		PM
	Proefbedrijf gereed	16-11-20		PM

VK Sporen

Reeds technisch opgeleverd. Geen mutaties.

Materieel

In de rapportage over Q2 zijn problemen in de levering als gevolg van de Corona crisis al gesignaleerd, echter de omvang van de vertraging in levering was nog onbekend. De crisis had tot gevolg dat de CAF-fabriek in Spanje 4 weken gesloten is geweest. Hierdoor is vertraging opgelopen in het leveringsschema van de trams. Het daarna overeengekomen leveringsschema wordt nu nagevolgd door CAF. De verwachting is dat alle 22 trams in maart 2021 ontvangen en geaccepteerd zijn. Op dit moment zijn er al voldoende trams om in de 41m combinatie de exploitatie van de SUNIJ-lijn te starten.

Ombouw SUNIJ

In de zomerperiode van 2020 zijn de bouwwerkzaamheden aan de SUNIJ lijn uitgevoerd. Opdrachtnemer BAM infra heeft het werk gereed gemeld op 21 september 2020 waarna gestart is met het afronden van door de BAM en VRT /TBO gesignaleerde restpunten (activiteit lopend). Ingezet wordt op overdracht naar TBO begin november (plaatsgevonden 2 november). Daarnaast zijn in Q3 maatregelen ten aanzien van baanstabieleit en spleetbreedte voorbereid en gestart. Realiseren van baanstabieleit op tracédeel D (IJsselstein zuid) sluit niet aan bij de planning van tracédelen A, B en C. Daardoor zal eerst toegewerkt worden naar indienststelling van tracédelen A, B en C en daarna wordt tracédeel D in dienst gesteld. Dit leidt tot nieuwe mijlpalen in de planning.

In september heeft het testbedrijf van BAM en Provincie Utrecht plaatsgevonden. Echter, omdat niet alle technische systemen adequaat (samen)werkten zijn gedurende de gehele rapportageperiode her-testen uitgevoerd. Het testbedrijf is daarmee nog niet volledig afgerond. Om het proefbedrijf te kunnen starten is een positief advies van de ISA en de ILT nodig zodat de RUD een voorlopige indienststellingsvergunning kan afgeven. Omdat het informatiedossier voor de aanvraag hiervan niet beschikbaar was in de rapportageperiode, is het proefbedrijf aan het einde van de rapportageperiode nog niet gestart. Zoals aangegeven in de statenbrief d.d. 27 oktober 2020 (Docnr. 82199C5B) is de planning om op het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid uiterlijk eind januari 2021 in dienst te gaan, het proefbedrijf zal daarvoor in januari dienen te starten. Waar de procedure dit toelaat, wordt eerder gestart met het proefbedrijf. Tracédeel D volgt uiterlijk eind februari.

Nieuwegein City

In september 2020 is besloten de aanbesteding voor Nieuwegein City nog niet te starten: de ervaringen met de safetycase / informatiedossier op de SUNIJ lijn dienden verwerkt te worden in het aanbestedingsdossier als ook de bijgestelde omvang van de buitendienststellersperiode. In oktober / november 2020 vinden daarnaast verschillende kwaliteitstoetsen plaats, waarna eind november opnieuw afgewogen wordt om de aanbesteding in december 2020 te starten. In afstemming met gemeente Nieuwegein vindt uitvoering in een buitendienststelling plaats in Q1 en Q2 van 2022. Als gevolg hiervan verschuiven de mijlpalen voor het programmaonderdeel NGC ten opzichte van de rapportage in standlijn Q2.

Tracé X

Koppeling van de vervoerskundige systemen van de Uithoflijn en SUNIJ lijn kan pas plaatsvinden zodra er voldoende 41m trams beschikbaar zijn. Op dit moment wordt gewerkt binnen het project Vervoerskundige koppeling + aan de aanpak en planning van deze koppeling, waarbij rekening gehouden wordt met andere relevante ontwikkelingen rondom het Centraal Station.

8.2 Geld

De actuele opbouw van het budget van het programma VRT is in onderstaande tabel weergegeven. Ten opzichte van Q1 2020 heeft een aanvulling t.o.v. het beschikbare budget plaatsgevonden: op 15 juli 2020 heeft Provinciale Staten besloten een aanvullende krediet van € 20.857.891,- te verstrekken ten behoeve van het programma VRT. Het aanvullende krediet is bedoeld te dekking van verwachte meerkosten als gevolg van Corona, Baanstabieleit en Spleetbreedte. Van dit aanvullend krediet is voor € 1.575.284 het bestedingsdoel in het besluit initieel niet expliciet benoemd. Bij de beantwoording van de vragen naar aanleiding van dit voorstel is aangegeven dat het beoogde doel Nieuwegein City is. Het vigerende budget inclusief opdrachtgeversrisico en (gelabelde) middelen bedraagt daarmee 186.057.891,- mln.

PS-besluit (doc nr)	Datum	Budget VRT (x mln)	Opmerking
819A9D08	15-12-2016	€ 141,2	
81D56AA3	24-9-2018	€ 17,0	Incl. 1 mln behoud halte Merwestein
81DBE6B2	5-11-2018	€ 7,0	Nieuwegein City
Subtotaal		€ 165,2	Krediet t/m Q1 2020
82010C4B	8-7-2020	€ 20,858	Aanvullend krediet Corona, Baanstabiliteit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
Totaal	31-10-2020	€ 186,06	

Prognose Eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 31 oktober 2020 wordt verwacht dat het programma een tekort heeft van € 10,78 mln. Daarbij wordt opgemerkt dat de middelen uit het aanvullend krediet van € 20,86 mln. geormerkt zijn voor dekking van kosten voor Corona, Baanstabiliteit en Spleetbreedte en daardoor niet zondermeer ingezet kunnen worden voor andere bestedingsdoelen. Verwacht wordt dat de kosten op deze "gelabelde" onderdelen ca. € 7,9 mln bedragen en er dus ca € 12,9 mln resteert. Indien het resterende budget ook ingezet kan worden voor overige kosten VRT, resteert een overschot van € 2,14 mln. Hiervoor wordt een Statenvoorstel ingediend, met het verzoek te mogen "om-labelen" van middelen uit het aanvullend krediet.

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

	VRT onderdeel (30/10/2020)	Prognose eindstand (mln)	
Kosten	VK-sporen	€ 1,84	
	Materieel	€ 61,33	
	Ombouw SUNIJ	€ 86,78	
	Nieuwegein City	€ 12,41	
	Trace X	€ 1,70	
	Plan / Organisatiekosten	€ 11,96	
	Risicoreservering	€ 7,91	
	Totaal prognose eindstand	€ 183,92	
Krediet			incl. volledige inzet aanvullend krediet
	Basis krediet (t/m Q1 2020)	€ 165,20	€ 165,20
	Inzet aanvullend krediet (gelabeld)	€ 7,93	
	Inzet aanvullend krediet - volledig		€ 20,86
Totaal krediet	€ 173,13	€ 186,06	
Saldo	€ -10,78	€ 2,14	

Toelichting:

- **Materieel:** de levering en acceptatie van materieel loopt op beheerste wijze en passen binnen het beschikbare budget. Meerkosten voor aanschaf van rolstoelplanken (SUNIJ deel) passen binnen het budget. Verdragingskosten als gevolg van Corona worden nog ten laste gebracht van het hiervoor beschikbare aanvullend krediet.
- **Ombouw SUNIJ:** het contract met hoofdaannemer BAM bevindt zich in de afrondende fase. Contractuele afspraken over wijzigingen worden in Q4 2020 en Q1 2021 afgerond. Daarnaast worden in Q4 nog

werkzaamheden uitgevoerd voor het beheersen van de risico's baanstabieleit en spleetbreedte. Verwacht wordt dat beide onderdelen ruim binnen het beschikbaar gestelde aanvullende krediet zullen blijven.

- **Meerkosten BAM Corona:** met aannemer BAM worden in november de contractuele afspraken gemaakt over de meerkosten als gevolg van Corona. Verwacht wordt dat de kosten binnen het hiervoor beschikbaar gestelde krediet blijven. Opgemerkt wordt dat uit dit krediet ook andere - nog nader te specificeren - kosten a.g.v. Corona opgenomen dienen te worden, zoals bijvoorbeeld de verdragingskosten aan opdrachtgeverskant (extra inzet team en expertise) als gevolg van Corona.
- **Meerkosten vertraging:** de latere start van de exploitatie van de SUNIJ lijn heeft meerkosten tot gevolg. Deze kosten zijn geschat op € 6,3 mln zoals reeds medegedeeld in Statenbrief van 27 oktober jongstleden (82199C5B). Extra verbussingskosten vormen het grootste deel van de meerkosten hierin.
- **Nieuwegein City:** in de voorbereiding op de start van de aanbesteding zijn het ontwerp en contractraming van NGC geactualiseerd. Daarnaast zijn de (leer)ervaringen van de buitendienststelling SUNIJ lijn opgenomen in de raming voor NGC (deterministische waarde incl. scheefte).
- **Risicovoorziening:** de risicovoorziening is afgelopen periode afgebouwd van ca € 12 mln in Q1 2020 naar ruimte € 7,9 mln op dit moment. Onderdeel van deze risicovoorziening is de bestuurlijke risicoreservering voor het Marktrisico NGC (omvang € 2,0 mln). De afbouw past bij het afgenomen risicoprofiel van het VRT programma: de kapitaalintensieve investering in de ombouw SUNIJ lijn is grotendeels afgerond en de aanschaf van nieuw materieel verloopt op beheerste, gestandaardiseerde wijze.
- **Directieleveringen:** de kosten voor directieleveringen zijn niet meer opgenomen in bovengenoemde prognose (zowel voor SUNIJ als voor Nieuwegein City). Vanuit administratief oogpunt en om verantwoording en rapportage over de directieleveringen makkelijker mogelijk te maken, heeft op provinciaal niveau een (VRT- overstijgende) bundeling van kosten plaatsgevonden. Het binnen VRT gereserveerde budget voor directieleveringen (€1,6 mln.) komt daarmee vrij te vallen naar de ambtelijke risicoreservering.
- **Tracé X:** De werkzaamheden aan Tracé X hangen nauw samen met de ontwikkelingen op en rond het jaarbeursplein (bussen, taxi's, openbare ruimte). Daarom zijn in Q3 (op ambtelijk niveau) afspraken gemaakt om de werkzaamheden (incl. scope, risico's en budget) over te dragen naar een nieuw project binnen de Provincie Utrecht: Vervoerkundige Koppeling + (VK+). Verantwoording over de scope en budget (€ 1,702 mln) zal wel via de VRT kwartaalrapportage blijven plaatsvinden.

8.3 Risico's

Het VRT programma actualiseert maandelijks het risicodossier inclusief bijbehorende beheersmaatregelen. Zoals aangegeven is het risicoprofiel sterk verlaagd als gevolg van het afronden van het grootste deel van de fysieke werkzaamheden aan de SUNIJ lijn én doordat een aantal risico's is opgetreden. De maatregelen ter beheersing van de risico's zijn opgenomen in de geprognosticeerde kosten van het VRT programma. Belangrijkste risico's die in de rapportageperiode optraden hadden onder meer betrekking op:

Risico	Beschrijving	Beheersing
Safetycase en indienststellingsvergunning	De voorlopige indienststellingsvergunning door de RUD komt niet beschikbaar omdat een positief advies van de ISA en ILT ontbreekt. Het informatiedossier dat een veilige ingebruikname van het vervoerssysteem moet aantonen is niet compleet en van onvoldoende kwaliteit.	Inzet van een taskforce met aanvullende externe expertise om het informatiedossier zo snel mogelijk op orde te krijgen. Intensief overleg met ISA en ILT over het informatiedossier en het minimaliseren van proceduretijden.
Coronavirus	Als gevolg van het Coronavirus en de daarvoor geldende thuiswerk en (afstands)regels lopen werkzaamheden – zowel buiten als op kantoor – vertraging op. Dit onder meer als gevolg mindere efficiëntie in de uitvoering van het werk en minder efficiënt verloopende afstemming.	Inzet externe expertise om samenwerking en afspraken over meerkosten Corona met aannemer BAM te maken. Extra personele inzet om werkprocessen door te zetten.
Integratie van materieel met de infrastructuur functioneert niet goed.	Ondanks een uitgebreid test proces functioneren tram en baan niet foutloos samen waarbij storing in verschillende systemen optreden en verantwoordelijkheden niet eenduidig bij 1 partij (de aannemer) belegd zijn. Herstel leidt tot vertraging en meerkosten als gevolg van het	In de rapportage periode worden extra testritten uitgevoerd en expertise ingezet gericht op het identificeren en oplossen van knelpunten en is extra expertise (ook van de Uithoflijn) ingeschakeld.

	uitvoeren van extra testen en de inzet van meer personeel.	
Spleetbreedte en baanstablieit	In de zomerperiode is geconstateerd dat aanvullende opgaven lagen ten aanzien van spleetbreedte en baanstablieit. Na beschikbaar stellen van aanvullend krediet, zijn voorbereidingen getroffen voor het invullen van deze scope. Echter, doordat deze laat in de uitvoeringsperiode pas opgepakt konden worden, liggen de werkzaamheden op het kritieke (tijds)pad richting start exploitatie (met name tracé deel D).	Ontkoppeling start exploitatie van tracédeel D, waardoor exploitatie van A, B en C gestart kan worden zodra indienststellingsvergunning verleend is.