

2022MM42

Aan Provinciale Staten

| | | | |
|----------------|--|--------------------|-----------------------------------|
| ONDERWERP | Voortgangsrapportage 1 oktober 2021 t/m 31 december 2021 programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) | TELEFOONNUMMER | +31640637583 |
| DATUM | 15-02-2022 | E-MAILADRES | kyra.wouters@provincie-utrecht.nl |
| DOCUMENTNUMMER | 824053A0 | DOMEIN/OPGAVE | MOB |
| VAN | Kyra Wouters | TEAM | TPM |
| NUMMER PS | PS2022MM | PORTEFEUILLEHOUDER | Schaddelee |
| COMMISSIE | Milieu & Mobiliteit | | |
| BIJLAGE | Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 1 oktober 2021 t/m 31 december 2021 | | |

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (hierna: "VRT") bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een eigen scope en tijdsplan hebben. Financiële beheersing gebeurt zowel op project als op programmaniveau. De bijgevoegde voortgangsrapportage geeft de actuele ontwikkeling weer tot peildatum 31 december 2021 van alle deelprojecten. Daarnaast wordt in deze Statenbrief de actuele stand van zaken van het programma gegeven.

De gehele gerenoveerde SUNIJ-lijn is vanaf 14 maart jongstleden in exploitatie gegaan waarmee reizigers weer gebruik kunnen maken van de tram. De deelprojecten VK-sporen, Materieel en Ombouw SUNIJ-lijn zijn reeds afgerond of bevinden zich in de afrondende fase. De focus ligt daarmee in steeds grotere mate op de fysieke uitvoering van de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en de Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+"). Zoals gemeld in het Statendebat van 12 januari jongstleden wordt momenteel een externe audit op VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City voorbereid. De audit heeft als doel om in een kort tijdsbestek een volledige toets uit te voeren. Deze toets betreft zowel de verbetermaatregelen uit de rekenkameronderzoeken als ook de andere projectaspecten zoals geld, organisatie, tijd, informatie en kwaliteit.

Inleiding:

In december 2016 heeft u het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe lagevloertrams en groot onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn. Daarmee wordt de SUNIJ-lijn geschikt gemaakt voor de koppeling met de Uithoflijn tot één doorgaand tramvervoerssysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Science Park kunnen reizen en

andersom. Hieruit is het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) ontstaan (zie 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016).

U wordt periodiek door middel van kwartaalrapportages geïnformeerd over de voortgang van het gehele programma VRT. De laatste kwartaalrapportage betrof de periode tot en met september 2021 (zie 823934C7 d.d. 16 november 2021). Met de bijgevoegde kwartaalrapportage rapporteren wij over de periode 1 oktober 2021 t/m 31 december 2021. In deze Statenbrief geven wij daarnaast ook de actuele stand van zaken van het moment van schrijven.

Wij streven ernaar om u op deze manier op een zorgvuldige en transparante wijze mee te nemen in de voortgang van het programma VRT.

Toelichting:

Het programma VRT bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope en tijdsplan hebben:



Het programma VRT wordt uitgevoerd door de projectorganisatie. Bij afronding van de projectscope levert deze projectorganisatie de nieuwe infrastructuur op en wordt het beheer bij het team Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO) ondergebracht. Het team TBO is vervolgens verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de baan, het materieel en alle tramgerelateerde systemen en locaties. Vervolgens kan het team Expertiseteam Openbaar Vervoer (EOV) de exploitatie door de vervoerder laten starten. Beide partijen zijn ook betrokken tijdens de realisatie van programma VRT. Zo is het team EOV verantwoordelijk voor het organiseren van het vervangend vervoer ten tijde van de werkzaamheden. Dit betekent dat de projectorganisatie los staat van de teams TBO en EOV, maar gedurende het programma regelmatig de afstemming moet zoeken met beide partijen over het realiseren van de projectdoelstellingen met aandacht voor de integrale belangen van het trambedrijf.

In de bijgevoegde kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van de vijf deelprojecten op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe dit zich verhoudt tot de hoofdlijnenplanning. In deze Statenbrief geven we hier een korte samenvatting van en geven we per deelproject de actuele stand van zaken.

VK-sporen en inkoop materieel

Het deelproject VK-sporen betreft de aanleg van tijdelijk extra sporen bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot. Dit deelproject is binnen de planning reeds technisch en financieel afgerond. Het deelproject Materieel betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte met lage vloeren. Ook dit project is reeds technisch en financieel afgerond. Beide projecten zijn per 26 oktober 2021 geconsolideerd. Dit betekent dat de projecten financieel en administratief zijn afgesloten.

Ombouw SUNIJ-lijn

De ombouw SUNIJ-lijn betreft het geschikt maken van de bestaande tramlijn van Utrecht CS naar Nieuwegein Zuid/IJsselstein Zuid voor de nieuwe lagevloertrams. Zoals aangegeven kunnen reizigers sinds 14 maart 2021 op de gehele SUNIJ-lijn weer met de tram reizen. Als compensatie voor de hinder van de latere start exploitatie van de SUNIJ-lijn is aan de reizigers twee weken gratis reizen toegezegd. De kosten hiervan zijn gereserveerd in de financiële prognose van de ombouw SUNIJ-lijn. In overleg met EOV en de vervoerder van de SUNIJ-lijn wordt een goed moment gekozen.

Bij het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn moeten nog enkele restpunten afgewikkeld worden, waar de afgelopen periode hard aan is gewerkt. Dit heeft geen gevolgen voor de exploitatie. Een aantal restpunten, met name

aanpassingen aan het glasvezelnetwerk, zullen tijdens de buitendienststelling van Spooromlegging Nieuwegein City worden afgerond. Ook de stootjucken op Nieuwegein- Zuid en IJsselstein worden dan geplaatst. Hiermee wordt voorkomen dat exploitatie hierdoor beïnvloed wordt.

Het complete opleverdossier wordt in maart/april 2022 afgerond. Het projectteam stemt de inhoud en vorm regelmatig af met TBO, zodat het opleverdossier aan de eisen en wensen van TBO voldoet en de overdracht zorgvuldig verloopt.

Tijdens de ombouw zijn daarnaast wisselstellers beschadigd (roestspetters). Het herstel kent een langere doorlooptijd dan voorzien omdat de wisselstellers fabrieksmatig hersteld moeten worden. Deze werkzaamheden lopen nog door in 2023, maar hebben geen invloed op de exploitatie en zijn volledig opgenomen in de projectraming. De hoofdaannemer zal deze werkzaamheden voor haar rekening, risico en kosten uitvoeren. De begeleiding van de werkzaamheden zal, nadat het projectteam haar werkzaamheden heeft afgerond door TBO uitgevoerd worden. De werkzaamheden zullen 's nachts worden uitgevoerd en enige overlast veroorzaken. Mede daarom zal de communicatie tijdig worden opgestart.

Vervoerkundige Koppeling plus (VK+)

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 vervoerskundig verbonden, oftewel er mogen nog geen reizigers gebruik maken van deze doorgaande verbinding. Hiervoor moet eerst een aantal maatregelen worden geïmplementeerd en een safety case worden opgesteld. Het uiteindelijke doel van dit deelproject is om een vervoerkundige verbinding te realiseren tussen de SUNIJ-lijn en UHL. Het project VK+ omvat dus zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter trams op het gehele Utrechtse tramnetwerk. Inmiddels kunnen de 75-meter trams worden ingezet voor reizigersvervoer op de afzonderlijke SUNIJ-lijn en Uithoflijn. De hiervoor benodigde werkzaamheden zijn in het vierde kwartaal van 2021 afgerond.

Zoals in de voorgaande kwartaalrapportages aangegeven, staat de start van de vervoerkundige koppeling gepland op 2 juli 2022. Dit is ook de start van de zomerdienstregeling. Het deelproject VK+ loopt conform deze planning, maar is wel afhankelijk van de tijdige realisatie van het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City. Ook voor het deelproject VK+ geldt dat voor de tijdige start van de exploitatie een indienststellingsvergunning op basis van een integrale safety case benodigd is. Dit risico wordt actief beheerst door het projectteam. Zo is er regulier contact en overleg tussen enerzijds de Safety Manager en anderzijds de Safety Board van het trambedrijf, de Independent Safety Assessor (ISA) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), zodat verwachtingen betreffende de integrale safety case worden geïdentificeerd en gecommuniceerd. De aanvraag van de indienststellingsvergunning bij de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) is de laatste stap in het proces voor start Exploitatie. Deze stap ligt voor het project VK+ nog op planning.

In het afgelopen kwartaal zijn de werkzaamheden rondom het Jaarbeursplein afgerond. Dit maakt het mogelijk om met 75-meter trams te halteren op de halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde. De kruisingen Mineurslaan en Croeselaan zijn aangepast op de situatie 2025, waardoor de verschillende verkeersstromen beter afgewikkeld kunnen worden. Sinds het einde van het vierde kwartaal van 2021 zijn de werkzaamheden op kruising Westplein gestart. De ontwerpen voor de overige werkzaamheden zijn gereed en zijn gecommuniceerd met het trambedrijf. In goed overleg tussen projectontwikkelaar, gemeente en provincie is aandacht besteed aan een aantal openstaande punten op en rondom het Smakkelaarsveld.

Verder is in het vierde kwartaal een bestuurlijk besluit genomen over de toelating van taxi's in de Leidseveertunnel. Taxi's zullen in de oost-west richting gebruik mogen maken van de Leidseveertunnel, maar in de tegengestelde richting niet. Gedurende een nog in te plannen proefperiode zal getoetst worden of dit niet leidt tot onveilige situaties. Opvolgend op dit besluit is op 18 januari 2022 op het Stadskantoor een gemeentelijke inloopbijeenkomst georganiseerd voor taxibestuurders, waarbij zij vragen konden stellen over het project VK+ en de impact hiervan op het taxiverkeer. Projectteamleden van zowel de gemeente als de provincie waren hierbij aanwezig om vragen van de chauffeurs te beantwoorden en hen van informatie te voorzien.

Resumerend liggen de uitvoeringswerkzaamheden op planning. De aanwezige risico's worden op dit moment beheerst. In maart 2022 gaat het team over naar een nieuwe fase, namelijk het proefbedrijf, waarbij de rol van Vervoerder Qbuzz steeds belangrijker wordt. De beschikbaarheid van voldoende operationeel personeel tijdens de pandemie blijft een onzekere factor.

Spooromlegging Nieuwegein City

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd Nieuwegein City, onderdeel van het Gebiedsprogramma City Nieuwegein West). 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 overeengekomen om hier samen aan te werken. Hiervoor is in 2019 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in de op 9 maart 2021 getekende samenwerkingsovereenkomst 2021. Het doel is om een hoogwaardig OV-knooppunt te realiseren 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 onder andere ingezet op het verleggen van het tramtracé, het realiseren van een nieuwe tramhalte en het verplaatsen en uitbreiden van het busstation naar een locatie die direct gekoppeld is aan de tramhalte. Het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City voorziet in de verlegging van het tramtracé en de realisatie van de nieuwe tramhalte.

In april 2021 is het werk van Spooromlegging Nieuwegein City gegund aan Dura Vermeer Rail Infra BV (DVRI). De rest van 2021 heeft daarmee in het teken gestaan van de ontwerpen en voorbereidende werkzaamheden door DVRI. Deze ontwerpen en voorbereidingen moeten ertoe leiden dat in 2022 de aanpassingen aan het tramtracé en tramhalte uitgevoerd gaan worden. De realisatiewerkzaamheden staan gepland voor het eerste en tweede kwartaal van 2022, met een buitendienststelling die start op 26 februari 2022. Het naderen van de buitendienststelling zorgt dat de planning voor deze werkzaamheden nog meer focus krijgt en verder gedetailleerd wordt. Zoals ook opgenomen in de kwartaalrapportage, is het project momenteel bezig met de uitvoering van een probabilistische analyse op de planning. Deze analyse gaat scherper inzicht leveren en daarmee wellicht ook nieuwe risico's inzichtelijk maken dan wel beter inzicht geven in de impact van de risico's op de planning. Deze analyse kan pas op dit moment uitgevoerd worden, omdat nu de benodigde (verfijnde) input beschikbaar is.

Daarnaast zijn de afgelopen periode meerdere onderwerpen actueel geworden, welke mogelijk risicovol kunnen zijn voor de buitendienststelling. Gezien het project een nieuwe fase in gaat, de realisatiefase, is het logisch dat deze nieuwe actualiteiten ontstaan. Hieronder worden de belangrijkste actualiteiten kort toegelicht.

Voordat de buitendienststelling kan starten moeten het Definitief Ontwerp (DO) en het uitvoeringsontwerp (UO) aan de gestelde kwaliteitseisen voldoen. Dit valt onder de verantwoordelijkheden van DVRI. De afronding van het DO en het uitvoeringsontwerp UO is in het afgelopen kwartaal vertraagd, doordat meer toetsingsrondes nodig waren dan DVRI op voorhand had ingeschat. Daarmee waren beide ontwerpen aan het einde van het vierde kwartaal van 2021 nog niet geaccepteerd en afgerond, omdat de gewenste kwaliteit nog niet bereikt was. Deze gewenste kwaliteit wordt door het projectteam bepaald, in samenspraak met de beheerders van TBO. Door op voorhand kritisch te zijn op de kwaliteit van de ontwerpen, kunnen meerdere risico's deels beheerst worden. Het uitgangspunt is dat de ontwerpen voldoende kwaliteit moeten hebben om de realisatiewerkzaamheden in de buitendienststelling te starten. De acceptatie van het DO heeft in de eerste week van februari plaats gevonden. Voor het UO geldt dat niet alle toetsopmerkingen op het UO volledig afgehandeld hoeven te zijn om de buitendienststelling te laten starten. Op basis van de resultaten van de laatste toetsingsrondes is de huidige versie van het UO volgens het projectteam voldoende om de buitendienststelling te laten starten en kunnen de overgebleven toetsopmerkingen ook tijdens de buitendienststelling worden afgerond.

De ontwerpen zijn onder andere ook nodig voor de toetsing van de safety case, waardoor het belangrijk is dat de ontwerpen zelf, maar zeker ook de bijbehorende onderbouwning en aantoning van deze ontwerpen de gewenste kwaliteit hebben. Om vertraging in deze toetsing te voorkomen, heeft in januari 2022 het projectteam wel alvast de integrale safety case van de ontwerpfase ter toetsing gedeeld met de externe Independent Safety Assessor (ISA). De resultaten van deze toetsing zijn op 31 januari 2022 besproken met de ISA en het projectteam. De conclusie

van deze toetsing is dat op basis van de ontwerpfasen geen bevindingen zijn gevonden die kritisch zijn voor de aantoning van de veiligheid van het project. Het project ligt daarmee dus goed op koers voor de tijdige indienstellingsvergunning. Wel zijn enkele toetsopmerkingen gemaakt die in de volgende fase aandacht vragen en opgelost moeten worden. De Safety Manager zal monitoren dat deze toetsopmerkingen tijdig en goed opvolging krijgen.

Daarnaast heeft DVRI later dan voorzien op 28 januari 2022 de WijT-vergunning verleend gekregen. Deze vergunning is vereist om te kunnen starten met de werkzaamheden. Dit betekent dat de voorbereidende werkzaamheden van DVRI 3 weken later aanvangen dan gepland. Dit heeft geen gevolgen voor de geplande start van de buitendienststelling, aangezien de voorbereidende werkzaamheden niet randvoorwaardelijk zijn voor de start van de buitendienststelling. Er is echter wel het risico dat de vertraging van de WijT-vergunning leidt tot de vertraging van de afronding van de realisatiewerkzaamheden. De impact van dit risico en de benodigde beheersing worden momenteel in afstemming met DVRI helder gemaakt.

Op dit moment zijn dus een aantal risico's actueel. Dit zijn voorziene risico's, beheersmaatregelen worden ingezet om de gevolgen zo veel mogelijk te beheersen. Als de gevolgen van deze risico's zich echter stapelen, dan kan vertraging ontstaan op het kritieke pad van de planning. Dit kan er toe leiden dat de hervatting van de exploitatie later in juli plaats zal vinden, en de vervangende bussen langer worden ingezet. Dit scenario heeft ook gevolgen voor het deelproject VK+. Om de vervoerskundige koppeling volledig in dienst te nemen met de gewenste frequentie dient Spooromlegging Nieuwegein City weer in exploitatie te zijn. Vertraging van de exploitatie zorgt dat VK+ met meerdere partijen dient af te stemmen welke vorm van gekoppelde dienstregeling mogelijk is, inclusief bijbehorende frequentie van de dienstregeling. Daarnaast dient VK+ dan later alsnog aan te tonen dat gekoppelde dienstregeling op de gewenste frequentie mogelijk is.

In het Statendebat op 12 januari 2022 is meegedeeld dat opdracht is verleend voor de uitvoering van een externe audit voor de projecten VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City. De opzet van deze audit wordt momenteel verder uitgewerkt. Het gewenste doel van deze audit is driedelig: signaleren van blinde vlekken binnen de projecten, informeren richting Provinciale Staten en leren van de bestaande projectorganisaties en lessen voor toekomstige projecten van de Provincie Utrecht. Daartoe zal de audit specifiek inzoomen op de volgende onderwerpen: de haalbaarheid van de projectplanning, de toets of de projectbudgetten toereikend zijn, de identificatie en beheersing van risico's in de projecten en het proces met betrekking tot de Wet Lokaal Spoor. De audit zal door een externe partij worden uitgevoerd, waarvan de uitvraag op korte termijn zal starten. Daarnaast zal ook de concerncontroller een rol krijgen in dit auditproces. Planning is dat deze audit in het eerste kwartaal van 2022 nog uitgevoerd wordt en dat de resultaten in het tweede kwartaal van 2022 beschikbaar komen.

Financiële consequenties:

In deze rapportageperiode wordt een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 9,0 miljoen (was in het derde kwartaal van 2021 € 9,1 miljoen). In dit saldo is reeds rekening gehouden met de geactualiseerde kosten van het deelproject VK+ (€ 3,15 miljoen). Voor de dekking van deze kosten is aanspraak gemaakt op de post "Bestuurlijk Onvoorzien". Als Gedeputeerde Staten hebben wij hiermee ingestemd. In dit saldo is ook reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant) van € 3,3 miljoen.

Als gevolg van de voortgang van de uitvoering van het programma VRT en het afgenomen risicoprofiel van het gehele programma VRT, zal naar verwachting geen aanspraak meer gemaakt worden op een deel van het programmabudget. Gezien de looptijd van de programmaonderdelen Spooromlegging Nieuwegein City en VK+ is een tussentijdse vrijval van middelen gewenst. Daartoe is op basis van de kwartaalrapportage over het derde kwartaal van 2021 al met u gecommuniceerd dat middels het volgende reguliere P&C product het investeringsbudget verlaagd kan worden met een bedrag van € 5,0 miljoen. Dit resulteert in lagere kapitaallasten van circa € 167.000 per jaar. Deze bijstelling moet nog uitgevoerd worden en zal worden meegenomen in de jaarlijkse berekening van de kapitaallasten op basis van het geactualiseerde MIP in 2022.

Wanneer de verlaging van het investeringsbudget van €5,0 miljoen is doorgevoerd, daalt het verwachte positieve saldo op programmaniveau van €9,0 miljoen naar €4,0 miljoen. Naast dit positieve saldo hebben de drie lopende

deelprojecten allemaal nog een risicoreservering, die samen optellen tot €3,3 miljoen. De combinatie van deze risicoreserveringen en het positieve saldo na de verlaging samen zijn naar verwachting voldoende om de benoemde risico's en de ontwikkelingen van het vierde kwartaal van 2021 en januari 2022 op te vangen. De verlaging van het investeringsbudget zal middels de eerstvolgende Kadernota worden geëffectueerd.

Vervolgprocedure / voortgang:

Een afschrift van deze Statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden. De eerstvolgende kwartaalrapportage omvat de periode 1 januari 2022 t/m 31 maart 2022.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen