

Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 oktober 2021 – 31 december 2021
Opdrachtgever: Dick Jonkers
Opdrachtnemer: Sipke van der Linden/Felix Paleari/ Martijn Donders
Auteur: Kyra Wouters
Documentnummer: 8240539F

Colofon

Projectnaam	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2021-4
Status	Definitief
Versie	1.0
Datum	8-2-2022

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. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN	7
3.1 Introductie	7
3.2 Stand van zaken	8
4. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus	10
4.1 Introductie	10
4.2 Stand van zaken	10
5 Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City	12
5.1 Introductie	12
5.2 Stand van zaken	12
6 Projectbeheersing	14
6.1 Tijd	14
6.2 Geld.....	15
8.3 Risico's.....	17

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het vierde kwartaal van 2021 (maanden oktober - december). In deze kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van het project op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe deze zich verhouden tot de hoofdlijnenplanning. Ook staan we stil bij de financiële stand van zaken (en de risico's hieromtrent)

Voor het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City heeft Dura Vermeer Rail Infra BV het Definitief Ontwerp opgesteld. De acceptatie van dit Definitief Ontwerp wordt in januari afgerond. Daarnaast heeft Dura Vermeer Rail Infra BV het Uitvoeringsontwerp opgesteld. Naar verwachting wordt het Uitvoeringsontwerp begin februari afgerond. De vertraging van deze ontwerpen heeft nog geen directe gevolgen voor de planning, maar zorgt dat de projectteamleden tegelijk aan de ontwerpen en de voorbereiding van de buitendienststelling werken. Het risico is dat het projectteam door de hogere werkdruk de risico's minder goed kan beheersen.

In Q4 2021 zijn door het projectteam Vervoerskundige Koppeling Plus (VK+) meerdere werkzaamheden in samenwerking met de gemeente Utrecht uitgevoerd. Verder heeft het project een samenwerkingsovereenkomst met gemeente Utrecht vastgesteld. De start van de vervoerkundige koppeling staat gepland op 2 juli 2022, de start van de zomerdienstregeling. Het deelproject VK+ loopt conform deze planning, maar is wel afhankelijk van de tijdige realisatie van Spooromlegging Nieuwegein City. Ook voor het deelproject VK+ geldt dat voor de tijdige start van de exploitatie met reizigers een indienststellingsvergunning op basis van een integrale safetycase benodigd is. Dit risico wordt actief beheerst door het projectteam.

Met afronding van Q4 2021 en de aanstaande consolidatie wordt in deze rapportageperiode een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 9,0 miljoen (was in Q3 2021 € 9,1 miljoen). Dit positieve saldo is tot stand gekomen middels de vergelijking van het beschikbare investeringsbudget met de verwachte kostenkant. In de verwachte kosten is reeds rekening gehouden met de geactualiseerde kosten van het deelproject VK+ (€ 3,15 miljoen). Verder is ook rekening gehouden in de verwachte kosten met een risicoreservering (kostenkant) van € 3,3 miljoen. Deze reservering bevat – naast de ingeschatte kosten van de resterende risico's voor Materieel en Ombouw SUNIJ – tevens de risicoreservering t.b.v. de Spooromlegging Nieuwegein City. Met de Gedeputeerde is in Q3 2021 afgestemd om het positieve saldo van € 9,1 miljoen met een bedrag van € 5 miljoen te verlagen door het bijstellen van het investeringsbudget. Dit zal middels het eerstvolgende reguliere P&C product verwerkt worden.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond van het project

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

2.2 Doel van de rapportage

De kwartaalrapportage VRT is de periodieke verantwoording van de Opgavemanager OV Projecten aan de Bestuurlijk opdrachtgever en geeft inzicht in de voortgang van het project VRT. Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten. Voorliggende rapportage beschrijft de voortgang in de maanden oktober – december 2021 (Q4). Naast deze periodieke kwartaalrapportage worden de GS en PS ook incidenteel geïnformeerd als hier aanleiding toe is.

2.3 Opdracht

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

1. Besluit: Toekomstbesteding Tramsysteem Regio Utrecht (docnr. 819A9D0B): Grootschalige vervanging infrastructuur op de zuidelijke takken van de SUNIJ-lijn, vervanging van de huidige tramvloot (SIG-trams) door nieuw lagevloermaterieel (CAF-trams), aanpassing van haltes en het realiseren van een exploitatieve koppeling van de SUNIJ-lijn en Tram 22.
2. In september 2018 hebben PS een extra budget van € 17 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 81D56AA3, d.d. 24 september 2018 – Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn) ter dekking van verhoogde kosten voor de ombouw SUNIJ-lijn door de overspannen bouwmarkt, het opnemen van een budget voor opdrachtgeversrisico's (onvoorzien/onvoorzien) door een verhoogd risicoprofiel vervanging baan en ombouw haltes en ter dekking van de keuze om de halte Merwestein om te bouwen en daarmee als halte te behouden.
3. In november 2018 is door PS besloten om € 7 miljoen te reserveren als bijdrage voor vernieuwing van het OV-knooppunt "Nieuwegein City" (Docnr. 81DBE6B2, d.d. 25 september 2018 – Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City").
4. In juli 2020 is door de PS een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld (Docnr. 82010C4B, d.d. 2 juni 2020 - Aanvraag aanvullend krediet Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 2020) voor de beheersing van de risico's van corona, baanstabieleit, spleetbreedte en overige.
5. Tot slot besloot PS in januari 2021 (Docnr. 821C0D4E, d.d. 15 december 2020 - Besluit tot gewijzigd inzetten verleend aanvullend krediet VRT (Vernieuwde Regionale Tramlijn)) tot het gewijzigd inzetten van het eerder verleende aanvullende krediet: voor € 13,3 miljoen wijzigde het bestedingsdoel naar dekking meerkosten VRT. Van de overige € 7,6 miljoen was € 6,3 miljoen reeds ingezet voor de beheersing van de genoemde risico's en bleef € 1,2 miljoen beschikbaar in de vorm van een bestuurlijk opdrachtgeversbudget voor de beheersing van onder andere de resterende risico's t.a.v. baanstabieleit, spleetbreedte en corona.

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

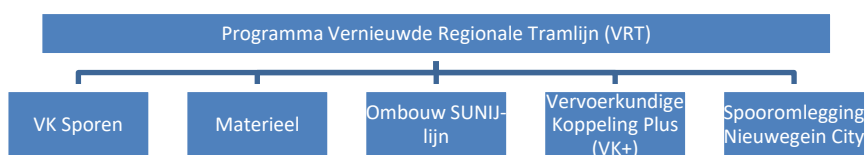
Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

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

Programma VRT

Het VRT programma bestaat uit de volgende vijf deelprojecten:

1. **VK-sporen:** dit betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot.
2. **Inkoop materieel:** dit betreft de inkoop van 22 CAF-trams met een lengte van 41 meter.
3. **Ombouw SUNIJ-lijn:** dit betreft het verlagen en verlengen van 23 haltes van het tramtracé van Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Tevens vindt grootschalige vervanging van de infrastructuur plaats op de zuidelijke takken van deze tramlijn (van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid).
4. **Spooromlegging Nieuwegein City:** verlegging van het tramtracé en de tramhalte van Nieuwegein Stadscentrum ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Nieuwegein City. Het is onderdeel van het realiseren van een regionaal OV-knooppunt (tram en bus).
5. **Deelproject Vervoerkundige Koppeling Plus (VK+, voorheen Tracé X):** Dit deelproject betreft het realiseren van de exploitatieve koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn, zodat één regionale tramlijn ontstaat van Utrecht Science Park tot aan IJsselstein Zuid en Nieuwegein Zuid. Naast de aanschaf van extra 41m trams (zoals besloten in PS in 2016) wordt binnen dit programmaonderdeel ook gewerkt aan fysieke maatregelen om de vervoerssystemen op veilige wijze aan elkaar te koppelen.



2.4 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 tot en met 5 wordt de voortgang van de deelprojecten Ombouw SUNIJ-Lijn, VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City weergegeven. De deelprojecten VK Sporen en Materieel zijn in eerdere kwartalen al afgerond en worden daartoe niet verder toegelicht in deze rapportage. 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 5 bij elk deelproject drie stoplichten staan. Deze geven de voortgang op tijd en geld per deelproject aan voor zowel Q3 2021 en Q4 2021:

- Groen = verloopt naar wens conform laatst (bestuurlijk) gecommuniceerde planning
- Oranje = risico's geconstateerd, beheersmaatregelen vereist maar doelstellingen t.a.v. tijd, scope, kwaliteit, veiligheid of geld worden wel behaald
- Rood = doelstellingen worden niet behaald, directe verbetering vereist

De projectbeheersing van het integrale project VRT op relevante aspecten (tijd, geld, risico's) komt aan bod in hoofdstuk 6.

3. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN

3.1 Introductie

De SUNIJ-lijn betreft de tramlijn tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid. Deze is opgedeeld in verschillende tracés (zie onderstaande figuur). De tracédelen A en B (het traject tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Centrum) zijn in de periode 2013-2015 al vernieuwd, ook de sporen op de tramremise zijn destijds vernieuwd. Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn betreft de vernieuwing van de tracédelen C en D en het aanpassen van de haltes op tracé A en B.

De volgende onderdelen moeten hier vernieuwd worden:

- Spoorrails en dwarsliggers
- Bovenleiding
- Wissels en de bijbehorende aansturing
- Datanetwerk
- Een gedeelte van de onderbouw

Ook dient er een wissel gerealiseerd te worden bij Nieuwegein Stadscentrum om daarmee de flexibiliteit en beschikbaarheid van de exploitatie verder te vergroten. De wissel kan in gebruik genomen worden als de nieuwe halte bij Nieuwegein City in dienst is genomen en de tijdelijke halte is gesloopt (zie deelproject “Spooromlegging Nieuwegein City”). Om een veilige en betrouwbare verbinding voor de reizigers te kunnen blijven bieden, zijn dus zowel vernieuwing van de trambaan als nieuwe trams nodig. Conform het Integraal Programma van Eisen voor het tramsysteem van de provincie Utrecht worden de trams vervangen door lagevloertrams. Daarvoor is het nodig de haltes te verlagen en te verlengen en daar waar nodig de infrastructuur geschikt te maken voor dit type lagevloertrams.



Fig. 3.1 Tracé-delen project VRT

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

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

- Het vervangen van de traminfrastructuur ten zuiden van Nieuwegein centrum om reizigers veilig en betrouwbaar te vervoeren tegen zo laag mogelijk levenscycluskosten.

3.2 Stand van zaken

De gehele SUNIJ lijn is sinds 14 maart 2021 in exploitatie: dit betekent dat de reizigers op het traject Utrecht Centraal – Nieuwegein Zuid en IJsselstein-Zuid vanaf dat moment weer gebruik konden maken van de tram. Daarmee is de belangrijkste mijlpaal binnen dit deelproject bereikt. Verder heeft de Randstedelijke Rekenkamer in Q4 2021 de resultaten van hun onderzoek gedeeld en zullen deze op 12 januari 2022 in PS besproken worden.

	Q4 2021	Q3 2021	Toelichting bij Q4 2021
Impact tijd	●	●	Voor de oplevering aan TBO dienen nog afspraken gemaakt te worden, zodat eind maart alles opgeleverd kan worden.
Impact geld	●	●	Inzet van projectteamleden voor zorgvuldige overdracht en décharge geborgd in prognose

Q4 stond in het teken van afronden van de restwerkzaamheden door de BAM en de overdracht van documenten aan TBO.

De volgende restwerkzaamheden dienen eind Q4 2021 nog afgerond te worden door de BAM:

- Robuustheid van de aangelegde nieuwe perrons:**
Er zijn diverse keren verzakkingen opgetreden. Door de BAM wordt dit momenteel adequaat opgeknapt, waarbij tevens een monitoringsplan wordt opgesteld voor eventuele toekomstige verzakkingen en reparaties
- Verbindingen (lassen) in het glasvezelnetwerk:**
Door de BAM is een plan opgesteld om het aantal lassen in het glasvezelnetwerk te beperken. Dit plan is geaccordeerd door VRT en TBO, uitvoering vindt plaats tijdens de Buitendienststelling van Nieuwegein City.
- Wisselstellers:**
Tijdens de buitendienststelling zijn een aantal wisselstellers “beschadigd” (roestspetters). BAM erkent gedeeltelijk aansprakelijkheid. Daar de wisselstellers niet veel voorradig zijn (slecht 1 reserve) en de wisselstellers fabrieksmatig dienen te worden hersteld, heeft dit een zeer lange doorlooptijd (8 wisselstellers, 1 per 8 weken). BAM maakt hiervoor een plan. De BAM zal deze werkzaamheden voor haar rekening en risico uitvoeren, inclusief de kosten van de leverancier van de wisselstellers, waarbij de werkzaamheden in 2023 afgerond worden. De begeleiding van de werkzaamheden, zal, nadat het VRT-team gereed is, door TBO gedaan worden. Aangezien de werkzaamheden in nachten uitgevoerd zullen worden en enige overlast kunnen veroorzaken, zal de communicatie tijdig opgestart worden.
- Kleine restpunten:**
Deze worden het eerste kwartaal van 2022 afgerond, en, als deze impact hebben op exploitatie, tijdens de Buitendienststelling van NGC.
- As-built- en opleverdossier:**
Het as-built dossier en opleverdossier worden naar verwachting eind maart 2022 opgeleverd. Wel zijn er al veel deelleveringen geweest, echter de dossiers van K&L en Telecom vergen veel tijd. VRT bespreekt met TBO of deelloverdracht al eerder plaats kan vinden van onderdelen die akkoord zijn voor VRT en TBO.
- Nadeelcompensatie:** de nadeelcompensatieclaim van congrescentrum NBC is beoordeeld door SAOZ, waarbij de conclusie is dat er geen rechtmatige grondslag is om de opgevoerde schade te vergoeden. Dit advies is overgenomen door GS. Verdere claims worden niet verwacht.
- Geluidsmaatregelen:** Dit project wordt uitgevoerd door TBO
De realisatie van de geluidsmaatregelen loopt volgens planning. De bedoeling is om voor de buitendienststelling in verband met Nieuwegein City de 16 baansmeerinstallaties in bedrijf te hebben, en een proef opgestart te hebben met wieldempers op twee tramstellen. Bij de baansmeerinstallaties blijft de levering van onderdelen een lastig punt, en bovendien is een omgevingsvergunning nodig gebleken voor de zonnepanelen van de installaties. Het effect van de eerste 4 installaties die al enige tijd in bedrijf zijn is positief, maar de weersomstandigheden en het rijden met dubbele trams geven soms een terugval. Het in- en bijregelen van de installaties heeft daarom de continue aandacht van de beheerder. Voor de proef met wieldempers is invulling gegeven aan de noodzakelijke veiligheidsvoorwaarden. Bij positieve afronding van de laatste acceptatietesten zal de proef op korte termijn starten. In februari zullen er tevens metingen plaatsvinden om de effecten van de installaties en wieldempers vast te stellen. Het uitvoeren van goede en representatieve metingen is afhankelijk van de weersomstandigheden.

Met TBO worden afspraken gemaakt over delta's tussen de wensen van TBO en het opgeleverde werk door BAM. Een voorbeeld is de kwaliteit van het geleverde schilderwerk, contractueel is vastgelegd dat bestaande materialen zoveel als mogelijk mochten worden hergebruikt, echter dat levert wel discussie op (kleurverschillen). Daarnaast worden afspraken gemaakt over de wensen van TBO ten aanzien van as-built, die niet contractueel zijn overeengekomen met BAM.

Tijdens de buitendienststelling van het project NGC zullen nog stootjukken geplaatst worden op stations Nieuwegein Zuid en IJsselstein, hiervoor is opdracht verleend aan Volker Rail.

De werkzaamheden voor bovenstaande restpunten zijn verwerkt in het financiële overzicht en de planning van het project. Daarbij vormen de werkzaamheden geen risico voor het budget van Ombouw SUNIJ-Lijn. De werkzaamheden zijn verder zo gepland dat door gebruik van de buitendienststelling van Nieuwegein City de reizigers geen aanvullende hinder ondervinden.

Projectteam:

Het projectteam is geminimaliseerd naar aanleiding van de consolidatie in oktober 2022. De huidige inzet is voldoende voor de afhandeling van de restpunten en de borging dat de overdracht aan TBO en decharge zorgvuldig kan plaatsvinden. Wanneer de afronding van de restpunten vertraagd, zal het projectteam langer in stand moeten blijven. De kosten van deze langere instandhouding kunnen gedekt worden uit de risicoreservering en de ruimte die het project nog heeft in het budget.

4. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus

4.1 Introductie

De SUNIJ-lijn en de Uithoflijn (UHL) zijn sinds de openstelling van de UHL in 2019 technisch aan elkaar gekoppeld, er kunnen overbrengingsritten plaatsvinden van naar de remise in Nieuwegein. Echter zijn ze nog niet vervoerkundig verbonden, oftewel er kunnen nog geen reizigers gebruik maken van deze verbinding. Dit vraagt om enkele fysieke aanpassingen, het geschikt maken van de beveiligingssystemen, realiseren van aangepaste routes voor de taxi's en verkrijgen van een indienststellingsvergunning. Na het vervoerkundig koppelen van beide tramlijnen kunnen reizigers doordeweeks van Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid zonder over te stappen naar P+R Utrecht Science Park reizen en vice versa met 75-meter tramstellen. Het project Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+") omvat dus zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter tramstellen op het gehele Utrechtse tramnetwerk.



4.2 Stand van zaken

In het afgelopen kwartaal zijn de werkzaamheden rondom het Jaarbeursplein afgerond. Dit maakt het mogelijk om met 75m 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.

Besloten is dat nieuw geïdentificeerde werkzaamheden rondom het Jaarbeursplein, betreffende de vervanging van de verharding tussen de tramsporen over circa 20 meter, niet binnen het project VK+ gerealiseerd worden. De werkzaamheden zijn onderdeel van het reguliere beheer en onderhoud. Hiervoor is binnen de beheerorganisatie TBO een apart deelproject opgezet met een aparte financiering.

In dit kwartaal is een bestuurlijk besluit genomen over het toelaten van taxi's in de Leidseveertunnel en op het HOV-viaduct, waardoor taxi's in de toekomst wel in een oost-west richting gebruik mogen maken van de Leidseveertunnel, maar in de tegengestelde richting niet. In 2022 wordt een proefperiode voor het gebruik van de Leidseveertunnel door taxi's en ontheffingshouders verder vormgegeven.

In Q4 van 2021 is besloten om het Proefbedrijf aan te laten vangen in maart 2022. Voornaamste redenen hiervoor is de gewenste samenvallende met het project Spooromlegging Nieuwegein City en een kortere overbruggingsperiode tussen het Proefbedrijf en de daadwerkelijke indienststelling. Tevens kan de VRI installatie bij het Westplein dan nog worden afgerond. Vanwege de in de kwartaalrapportage van Q3 besproken uitloop in de aanpassing van het wisselbeveiligingssysteem wordt het Proefbedrijf uitgevoerd in dezelfde configuratie als tijdens de huidige overbrengingsritten naar de Uithoflijn. De aanpassing is nu wel op het kritieke pad komen te liggen, waarmee vertraging effect kan hebben op de tijdige start van de exploitatie. Voor de software aanpassing zijn we afhankelijk van de leverancier. Dit betekent dat verdere uitloop van deze werkzaamheden direct zal leiden tot een latere afronding van de veiligheidsbewijsvoering en de start exploitatie. In Q4 is het team, dat aansturing geeft aan dit deelproject, versterkt om dit te voorkomen.

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

1. Aanpassen kruising Croeselaan en standplaats busvervangend vervoer naar situatie 2025.
2. Verlengen haltes Jaarbeursplein om exploitatie met 75m trams mogelijk te maken.
3. Aanpassen kruising Mineurslaan naar situatie 2025.

	Q4 2021	Q3 2021	Toelichting bij Q4 2021
Impact tijd	●	●	Het deelproject VK+ loopt nog conform de aangepaste planning. Er wordt gestuurd op indienststelling van de vervoerkundige koppeling tijdens het ingaan van de zomerdienstregeling in juli 2022. Het Proefbedrijf VK+ start in maart 2022, iets later dan gepland. De aanpassing van het wisselbeveiligingssysteem ligt op het kritieke pad. VK+ is afhankelijk van een leverancier.
Impact geld	●	●	Er is overeenstemming over de verdeling van de kosten en risico's voor de deelprojecten, waar tussen GU en PU een samenwerkingsovereenkomst voor is vastgesteld. De huidige kosten passen binnen het gereserveerde budget.

4. Voorbereiden werkzaamheden Westplein, Smakkelaarsveld en halte Utrecht Centraal Centrumzijde.
5. Afronden aanbesteding aanpassingen aan wisselbeveiligingssysteem en hierbij horende deelplanning ontvangen.
6. Vaststellen voorkeursvariant 4a voor gebruik Leidseveertunnel door taxi's.
7. Opstellen van een communicatievoorstel voor de taxibranche m.b.t. de wijzigingen voor taxiverkeer rondom het Jaarbeursplein, het HOV-viaduct en de Leidseveertunnel.
8. Opstellen samenwerkingsovereenkomst GU en PU voor de verdeling van de kosten van de verschillende deelprojecten.
9. Vaststellen Bebodings- en Belijningsplan, Safety Managementplan, Verificatie- en Validatieplan, Bijsturingsplan en Test- en Proefplan VK+.
10. Betrekken van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) bij de in te dienen Safety Case VK+.

5 Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City

5.1 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. In aanvulling op deze afspraken is op 9 maart 2021 door beide partijen de samenwerkingsovereenkomst Stationsgebied 2021 getekend.

Binnen het programma VRT worden de voorbereidingen voor het verleggen van het tramtracé en de halte en de daadwerkelijke realisatie uitgevoerd binnen het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City (NGC).

5.2 Stand van zaken

In Q4 is door de aannemer Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) hard gewerkt aan de afronding van het Definitief Ontwerp (DO). Doordat er na de eerste en tweede toetsing van dit DO nog wijzigingen doorgevoerd moesten worden in het DO, is het DO niet op de geplande datum geaccepteerd. Dit DO wordt naar verwachting op 21 januari 2022 volledig geaccepteerd. Verder heeft DVRI het Uitvoeringsontwerp (UO) verder uitgewerkt en twee keer ter toetsing aangeboden. Wegens nog enkele openstaande punten dient DVRI het UO begin Q1 2022 nogmaals aan te passen en in te dienen ter toetsing. Daarmee vertraagt ook de afronding van het UO. De openstaande punten betreffen echter geen grote inhoudelijke, technische punten. Daarnaast is het UO slechts ter toetsing, dit betekent dat de afronding van het UO niet benodigd is voor DVRI om met de realisatiewerkzaamheden te gaan starten. Daarmee kunnen de voorbereidende werkzaamheden in het begin van Q1 2022 wel tijdig starten. De aanvullende toetsingsronde op het UO betekenen echter wel dat het projectteam nogmaals tijd vrij moet maken voor deze toetsing, wat de werkdruk van enkele teamleden zal verhogen. Daarmee hebben de vertraging van DO en UO geen directe gevolgen voor de integrale planning van NGC. Wel zorgen de vertragingen dat het projectteam nog tijd kwijt is aan de ontwerpen, wanneer ook de voorbereidingen van de realisatiewerkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Het risico dat deze werkzaamheden daardoor vertragen, wordt beheerst door in het projectteam wekelijks focus en prioriteit aan te brengen in de werkzaamheden.

	Q4 2021	Q3 2021	Toelichting bij Q4 2021
Impact tijd	●	●	Het DO en UO is vertraagd, maar de openstaande punten op deze ontwerpen staan start werkzaamheden niet in de weg. Het project ligt nog op planning voor start realisatie in Q1 2022, maar de aantoning voor de safetycase vraagt extra aandacht, wegens de latere levering van de ontwerpproducten.
Impact geld	●	●	De prognose voor het project sluit aan op het beschikbare budget.

Verder zal in januari DVRI een probabilistische analyse uitvoeren op haar planning (PPI). Deze PPI zal het projectteam gebruiken om een verfijnder en scherper inzicht in de risico's en de impact daarvan op de planning te verkrijgen. Deze PPI kan pas in januari 2022 uitgevoerd worden, omdat dan de benodigde (verfijnde) input beschikbaar is. Eventuele nieuwe risico's (of inzicht in gewijzigde impact van risico's) worden vertaald in (aanvullende) maatregelen.

Op grond van de vigerende planning werkt NGC met een buffer van 2 weken tussen stuurplanning en bestuurlijke planning. Daarmee is er dus 2 weken buffer voor extra vertragingen. Op basis van de huidige inzichten en risico's is deze buffer toereikend. Echter de buffer is niet zo ruim dat het project het optreden van nieuwe en lastig te beheersen risico's volledig kan opvangen in deze buffer. Na het uitvoeren van de probabilistische planning kan NGC beter beoordelen of de 2 weken buffer toereikend zijn voor de verwachte impact van de risico's op de planning.

Safetycase NGC

Het project wil ruim voor start van de buitendienststelling de safetycase van de ontwerpfase laten toetsen, zodat eventuele bevindingen tijdig opgelost kunnen worden. Het Definitief Ontwerp (DO)¹ en uitvoeringsontwerp (UO) zijn vertraagd ten gevolge van extra verwerkingstijd van het toetscommentaar. Deze

¹Het DO wat hier bedoeld wordt is het DO dat de opdrachtnemer Dura contractueel moet opstellen. Dit is een nadere uitwerking van het DO zoals dat in de bestuurlijke stuurgroep tussen Provincie Utrecht en Gemeente Nieuwegein is vastgesteld. Het DO van Dura hoeft niet bekrachtigd te worden in die stuurgroep

extra verwerkingstijd is ontstaan door een combinatie van een groot aantal punten met toetscommentaar en verschil van inzicht met Dura over de benodigde aantoning en onderbouwing in de ontwerpfase. Deze documenten zijn belangrijke input voor de eerste toetsing van de safetycase ontwerpfase. Vertraging van het DO en UO leidt daarmee tot een latere toetsing van de safetycase en minder tijd om eventuele bevindingen van de ISA oplossen voor de start van de buitendienststelling. Het is de verwachting dat de hoeveelheid bevindingen mee zal vallen, aangezien de ISA al de projectplannen uitvoerig getoetst heeft en de safetymanager regelmatig met de ISA af stemt. Daarnaast kunnen ook nog tijdens de buitendienststelling bevindingen worden opgelost, al is dit wegens de hoge werkdruk tijdens de buitendienststelling niet wenselijk. Daartoe heeft het projectteam eind Q4 besloten om de toetsing door de ISA uit te laten voeren op de safetycase ontwerpfase zoals deze gevorderd is in de 3^e week van januari. Dat betekent dat enkele documenten in concept ter toetsing aangeboden zullen worden. Zo kan de ISA tijdig toetsing of de vorm en (concept) inhoud voldoet. Zodra het UO afgerond is kunnen dan de laatste documenten ook definitief gemaakt worden en getoetst worden. Dan hoeft de ISA enkel te toetsen of de definitieve documenten in de lijn der verwachting van de concept documenten liggen. Zo heeft het projectteam tijdig eventuele bevinding op de vorm en (concept) inhoud en meer tijd om deze eventuele bevindingen secuur op te pakken en op te lossen voor de buitendienststelling zal starten.

Een ander belangrijk onderdeel van het project NGC is het tijdig verkrijgen van een indienststellingsvergunning op basis van de integrale safetycase. Dit onderwerp is ook vertegenwoordigd in het risicodossier van NGC als een van de toprisico's die start exploitatie in gevaar zouden kunnen brengen. Uit recente tramprojecten is onder andere het belang van sturing op de voortgang van de safetycase naar voren gekomen. Daartoe zijn in Q4 2021 de volgende acties ondernomen op het gebied van safetymanagement:

- Het proces van de aanvraag van de indienststellingsvergunning en de startvoorwaarden voor het proefbedrijf en de exploitatie zijn in detail besproken in het projectteam. Dit heeft geleid tot een overzicht van benodigde acties, nadere afstemming met andere partijen en uitgangspunten op basis waarvan het projectteam het proces verder kan voorbereiden. Dit proces is ook afgestemd met de andere partijen, waaronder ILT en de ISA.
- Aan de ISA is de aanvullende vraag gesteld om te toetsen en expliciet te rapporteren of de aanvraag van de indienststellingsvergunning correct is conform Wet Lokaalspoor

Continuïteit in de organisatie

In Q4-2021 zijn twee teamleiders van het trambedrijf vertrokken; de opgave manager vertrekt begin Q1-2022. Daarnaast verandert mogelijk de invulling van enkele andere rollen binnen het trambedrijf waar het project afstemming mee heeft. Dit kan leiden tot verhoging van het risicoprofiel op het raakvlak tussen project en interne organisatie (overdacht, acceptatie en indienststelling).

Afstemming met Gemeente Nieuwegein

Enkele ondernemers in Nieuwegein City worden door alle bouwactiviteiten in opdracht van de Gemeente Nieuwegein en de spooromlegging, gehinderd in hun bedrijfsvoering. In nauw overleg tussen gemeente en Provincie worden maatregelen genomen om de overlast te beperken. De gemeente heeft in Q4 2021 gesprekken gevoerd met de betreffende ondernemers, waarin is verkend welke wegen er zijn om de ondernemers tegemoet te komen. De uitkomsten van deze gesprekken worden in Q1 2022 gedeeld middels een voorstel van de Gemeente Nieuwegein aan Provincie Utrecht voor de tegemoetkoming van de ondernemers. Daarnaast heeft aannemer DRVI in kader van social return een buurtconciërge aangesteld die hierop extra alert is en de communicatie met de ondernemers en publiek onderhoudt.

6 Projectbeheersing

In dit hoofdstuk is de stand van zaken t.a.v. tijd, geld en risico's van het volledige VRT programma weergegeven. Allereerst wordt ingegaan op de verantwoording van de programmaonderdelen , Ombouw SUNIJ, Spooromlegging Nieuwegein City en VK+

Deze rapportage hanteert de standlijn 31-12-2021, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 30-9-2021. De rapportage ziet dus op de voortgang in een periode van 3 maanden.

6.1 Tijd

De stand per deelproject is als volgt. De behaalde mijlpalen worden in grijs getoond, de toekomstige mijlpalen worden in zwart getoond. Op de volgende pagina volgt per deelproject een korte tekstuele toelichting.

Deelproject	Mijlpalen VRT	Projectplan	2021 Q3	2021 Q4
VK sporen	Financiële afronding 2020 Q3			
Materieel	1e levering	09-01-19	09-05-19	09-05-19
	Testen 1e levering		16-09-19	16-09-19
	Type toelating		04-12-19	04-12-19
	Deellevering materieel VRT: tram 14		15-10-20	15-10-20
	Overige leveringen (laatste levering in Utrecht)		15-02-21	01-03-21
	Ingebruikname VRT materieel (22 trams)		31-03-21	31-03-21
	Nazorgfase	n.v.t.	30-06-21	30-06-21
Ombouw SUNIJ-lijn	Definitief Ontwerp gereed	18-05-18	18-05-18	18-05-18
	Uitvoeringsbesluit	25-09-18	11-10-18	11-10-18
	Start inschrijvingsfase	16-11-18	15-10-18	15-10-18
	Gunning (definitief)	25-03-19	01-05-19	01-05-19
	Start uitvoering	26-03-19	09-04-19	09-04-19
	Definitief Ontwerp gereed door aannemer		25-10-19	25-10-19
	Uitvoeringsontwerp door aannemer (voor interne review)	24-01-20	24-03-20	24-03-20
	UO incl. ontwerpnota's, berek., tekeningen ter toetsing	21-02-20	1-5-2020	01-05-20
	Go/No Go : Gesteld voor TVP fase	30-05-20	30-05-20	30-05-20
	Start tramvrijeperiode (werkzh. TVP Tracé BCD)	30-05-20	30-05-20	30-05-20
	Finish uitvoeringswerkzaamheden BAM (werk gereed gemeld)	01-08-20	21-9-20	21-09-20
	Overdracht naar TBO (restpunten veiligheid gereed)	n.v.t.	02-11-20	02-11-20
	Testbedrijf gereed	07-08-20	9-12-20	15-11-20
	Proefbedrijf gereed (A, B, C)	21-08-20	23-12-20	27-01-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel A, B, C	21-08-20	3-1-21	31-01-21
	Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel D		14-03-21	14-03-21
	Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)	29-09-20	01-10-21	30-06-22
	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	01-11-21	30-06-22
Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ		15-11-21	30-06-22	
Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19	22-05-20	22-05-20
	Go/no go besluit uitvoering		23-11-20	23-11-20
	BP beroepstermijn gereed	31-12-19	12-03-20	12-03-20
	Uitkopen ondernemers		31-01-20	31-01-20
	Start aanbesteding		2-12-20	2-12-20
	Gunning Bouwcontract		26-4-21	26-4-21
	DO gereed		13-9-21	24-01-21
	UO gereed		13-12-21	30-01-22
	Start voorbereidende werkzaamheden		11-01-22	11-01-22
	Start werkzaamheden Tramvrije periode		26-02-22	26-02-22

	Uitvoering gereed / overdracht tijdelijk beheer		09-04-22	09-04-22
	Start proefbedrijf en aantonningsritten		09-04-22	25-05-22
	Start exploitatie		04-07-22	02-07-22
	Consolidatie NGC		15-12-22	15-12-22
VK+	75m trams in exploitatie op Uithoflijn mogelijk	01-09-21	01-09-21	06-09-21
	Start Proefbedrijf VK+ [keren UCC in het weekend]	12-12-21	08-01-22	05-03-22
	Start Exploitatie VK+	01-07-22	01-07-22	02-07-22
Programma	Decharge VRT*			15-12-22

* Decharge vindt plaats na afronding laatste programmaonderdeel VRT.

Ombouw SUNIJ-lijn

In Q4 resteerden alleen nog enkele kleinere technische restpunten en de oplevering / afronding van het bouwcontract met de BAM. Enkele van deze restpunten vragen nog fysieke werkzaamheden buiten, welke plaats zullen vinden in Q1 en Q2 2022 tijdens de buitendienststelling van project Spooromlegging Nieuwegein City. Aansluitend kan in Q2 2022 het contract met BAM worden afgerond en finaal worden overgedragen aan TBO. Als laatste zullen in Q2 2022 dan ook deze werkzaamheden worden geconsolideerd. Het VRT-team is afgelopen periode fors afgeschaald: in de verdere afbouw is rekening gehouden met deze werkzaamheden.

Spooromlegging Nieuwegein City

In Q4 2021 heeft het projectteam samen met Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) gewerkt aan de afronding van het DO en UO. Het DO zal 21 januari 2022 worden geaccepteerd. De verdere vertraging is ontstaan door het grotere aantal toetsingsronden, voordat het DO de gewenste kwaliteit had. Ook het UO vroeg in Q4 meer toetsingsrondes en aanpassingen dan op voorhand was ingeschat. De voorbereidende werkzaamheden kunnen naar verwachting in het begin van Q1 2022 tijdig starten. Wel kunnen de extra toetsingsrondes leiden tot een hogere werkdruk bij de projectteamleden. Vertragingen van de ontwerpen leiden dus niet direct tot vertraging, maar wel tot een hogere werkdruk en dat meer activiteiten parallel uitgevoerd dienen te worden. Het project moet er voor waken dat het desondanks voldoende in control blijft. Daartoe worden voor de voorziene risico's beheersmaatregelen ingezet om de gevolgen zo veel mogelijk te beheersen.

VK+

In Q4 2021 is besloten om het Proefbedrijf te starten in maart 2022 in plaats van januari 2022. Wegens de uitloop in de aanpassing van het wisselbeveiligingssysteem komt deze aanpassing nu wel op het kritieke pad te liggen. Het heeft echter nog geen gevolgen voor de verwachte datum voor de start exploitatie.

6.2 Geld

De actuele opbouw van het budget van het programma VRT is in onderstaande tabel weergegeven. Het vigerende budget inclusief opdrachtgeversrisico en (gelabelde) middelen bedraagt daarmee € 186,1 miljoen. In de rapportageperiode zijn geen wijzigingen in het budget van het programma VRT opgetreden.

Op 2 juni 2020 is het aanvullend krediet van € 20,9 miljoen beschikbaar gesteld voor de beheersing van de risico's van onder meer Corona, Baanstabieleit, Spleetbreedte en Nieuwegein City. Op 15 december 2020 heeft GS (821C0D4E) besloten € 6,4 miljoen vrij te geven van dit aanvullende krediet voor reeds uitgevoerde maatregelen voor Corona, Baanstabieleit en Spleetbreedte. Na deze vrijgave is op 27 januari 2021 (821C0D4E) aan PS het besluit gevraagd om de resterende €14,5 miljoen vrij te laten vallen. Tegelijkertijd is in dit zelfde besluit gevraagd om vanuit deze vrijval van €14,5 miljoen een krediet beschikbaar te stellen van €13,3 miljoen voor de meerkosten als gevolg van de uitloop in de planning van de renovatie van de SUNIJ-lijn en aanvullende middelen voor de spooromlegging Nieuwegein City. Als laatste is in het besluit van 27 januari 2021 gevraagd om het dan resterende deel van € 1,2 miljoen van het vrijgevallen aanvullende krediet beschikbaar te houden voor afronding van de beheersing van de resterende risico's t.a.v. baanstabieleit, spleetbreedte en corona. Op 27 januari 2021 heeft PS ingestemd met de voorgelegde besluiten, waarmee het aanvullende krediet over deze drie onderdelen is verdeeld. In Q2 2021 is gebleken dat er geen aanvullende maatregelen meer nodig zijn voor de beheersing voor deze risico's t.a.v. baanstabieleit, spleetbreedte en corona voor de projectonderdelen Ombouw SUNIJ, Materieel en VK-sporen. De resterende € 1,2 miljoen blijft beschikbaar voor de beheersing van risico's in de programmaonderdelen Spooromlegging Nieuwegein City en VK+.

PS-besluit (doc nr)	Datum statenvoorstel	Budget VRT (x miljoen)	Opmerking
819A9D0B	25-10-2016	€ 141,2	
81D56AA4	10-7-2018	€ 17,0	Incl. 1 mln behoud halte Merwestein
81DBE6B2	25-9-2018	€ 7,0	Nieuwegein City
Subtotaal		€ 165,2	Krediet t/m Q1 2020
82010C4B	2-6-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabieleit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
821C0D4E	27-01-2021	-	Vrijval deel van het aanvullend krediet voor inzet Corona, Baanstabieleit en Speelbreedte en beschikbaar stellen overig deel aanvullend krediet voor opgetreden vertragingsrisico's en afronding toekomstige risico's
Totaal	31-12-2021	€ 186,1	Actueel krediet VRT

Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 31 december 2021 wordt verwacht dat het programma een surplus zal kennen van € 9,0 miljoen (was € 9,1 miljoen in Q3 2021). De wijziging in het surplus ontstaat door enkele minimale aanpassingen in de risico's, wat tot andere afronding leidt. In de verwachte kosten is reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant). De omvang van de risicoreservering op VRT-niveau is in de periode Q4 2021 gelijk gebleven op € 3,3 miljoen (was € 3,3 miljoen in Q3 2021). De risicovoorziening bestaat voornamelijk (€ 2,4 miljoen) uit een reservering t.b.v. de spooromlegging Nieuwegein-City. Daarnaast is in de risicoreservering het resterende bedrag van de bestuurlijke risicoreservering aanwezig van €0,85 mln. De risicoreservering voor VK+ is niet opgenomen is deze risicoreservering. In het budget voor VK+ is een aparte risicoreservering opgenomen van ruim € 0,3 miljoen.

Op basis van het positieve resultaat in de prognose eindstand is in Q3 2021 met de gedeputeerde afgesteld om een deel van dit positieve resultaat te verwerken in het investeringsbudget. Op deze wijze wordt voorkomen dat geld onnodig aangehouden wordt. Met het eerstvolgende reguliere P&C product zal het investeringsbudget verlaagd worden met een bedrag van € 5 miljoen.

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

		Q4 2021	Q3 2021
Kosten	VRT onderdeel (31/03/2020)	Prognose eindstand (mln)	Prognose eindstand (mln)
	VK-sporen	€ 1,8	€ 1,8
	Materieel	€ 60,4	€ 60,4
	Ombouw SUNIJ	€ 84,4	€ 84,4
	Nieuwegein City	€ 12,9	€ 12,9
	VK+	€ 3,2	€ 3,2
	Plan / Organisatiekosten	€ 11,0	€ 11,0
	Risico's	€ 3,3	€ 3,3
	<i>Afronding</i>		
Totaal prognose eindstand	€ 177,0	€ 177,0	
Krediet	VRT krediet	gelabeld	gelabeld
	Basis krediet	€ 165,2	€ 165,2
	Inzet aanvullend krediet voor Corona, Spleetbreedte en Baanstabieleit (821C0D4E)	€ 6,4	€ 6,4
	Inzet beschikbaar gesteld krediet voor meerkosten VRT (821C0D4E)	€ 13,3	€ 13,3
	Restant aanvullend krediet voor resterende risico's (821C0D4E)	€ 1,2	€ 1,2
Totaal krediet	€ 186,1	€ 186,1	
Saldo	€ 9,0	€ 9,1	

Toelichting:

- **Ombouw SUNIJ:** de prognose eindstand van de Ombouw SUNIJ lijn is gelijk gebleven in Q4 2021. De contractuele afronding van de laatste wijzigingen is in Q4 verder gevorderd. Het is de verwachting dat deze kosten lager zullen zijn dan verwacht. Daarnaast is het de verwachting dat de langere inzet van het projectteam voor een goede afronding en décharge leidt tot meerkosten. Deze lagere kosten voor de wijzigingen en hogere kosten voor de langere inzet projectleden zullen elkaar grotendeels opheffen, waarbij een licht hoiger positief resultaat verwacht wordt. De afhandeling van de wijzigingen is echter nog niet volledig afgerond, waardoor de prognose in Q4 2021 gelijk is gehouden aan Q3 2021. In Q1 2022 wordt naar verwachting de wijzigingen afgerond en zullen beide aanpassingen verwerkt worden in de prognose.
- **Spoorumlegging Nieuwegein City:** Het project Spooromlegging Nieuwegein City heeft middels het besluit van PS op 27 januari 2021 aanvullend budget gekregen, waarmee het totale beschikbare budget voor Nieuwegein-City op € 15,3 miljoen komt, inclusief de risicoreservering. In Q4 2021 is verder inzicht gekregen in de kosten voor het vervangend busvervoer en enkele gevraagde wijzigingen. Het budget lijkt daarbij nog steeds passend te zijn. Verder is de risicoreservering zeer minimaal gestegen door de actualisatie van enkele risico's. Afgerond komt dit bedrag echter nog steeds uit op €2,3 miljoen.
- **VK+:** In november 2020 zijn de financiën van tracé X opgenomen in deelproject VK+. In totaal is conform de PS-besluiten uit 2016 en 2018 een bedrag van € 2,0 miljoen beschikbaar voor het realiseren de vervoerskundige koppeling. Een bedrag van € 1,7 miljoen is overgedragen voor de safety case (VAT kosten) en het uitvoeren van het test- en proefbedrijf. Uitgangspunt bij dit budget was dat er geen fysieke werkzaamheden uitgevoerd hoeven te worden. Vanuit het overkoepelende project VRT is er nog een risico bijdrage toegezegd van € 0,3 miljoen. Dat het totaal brengt op € 2,0 miljoen.
Dit budget is op basis van de recente onderzoeken en scope actualisatie naar verwachting niet toereikend voor alle werkzaamheden. Dit komt doordat het deelproject VK+ langer duurt, fysieke maatregelen nodig zijn voor het toelaten van de bus op halte Jaarbeursplein en het weren van de taxi's op de trambaan in het stationsgebied. Ook moeten twee perrons worden verlengd en zijn er camera's nodig bij de kruisingen welke zijn opgevangen binnen het project VRT. In Q2 2021 zijn de verwachte meerkosten voor het project geschat op €1,15 miljoen. Deze meerkosten zijn middels besluit van GS (docnummer: 82281029) onttrokken uit de binnen het VRT budget ingerichte post "Bestuurlijk onvoorzien" in juli 2021. Hiermee is deze wijziging op VRT programmaniveau budgetneutraal. De totale raming VK+ binnen de provincie bedraagt daarmee € 3,15 miljoen.
Daarnaast trekt de gemeente Utrecht gezamenlijk op bij een aantal fysieke werkzaamheden omdat ze op een aantal plekken mede de veroorzaker zijn. De gemeente investeert € 0,6 miljoen voor hun eigen werkzaamheden, waarmee de totale investering voor VK+ uitkomt op € 3,7 miljoen. Provincie en gemeente hebben een samenwerkingsovereenkomst opgesteld voor het coördineren van de gezamenlijke werkzaamheden, die in november bestuurlijk is vastgesteld.
- **Risico's:** de omvang van de risico's is in de rapportageperiode gelijk gebleven aan Q3 2021 met € 3,3 miljoen. De risicoreservering heeft zowel betrekking op de resterende risico's van ombouw SUNIJ-lijn als op Spooromlegging Nieuwegein City. Onderdeel van deze voorziening is de bestuurlijk (ongelabelde) risicoreservering van 0,85 mln.

8.3 Risico's

Het VRT programma actualiseert maandelijks het risicodossier inclusief bijbehorende beheersmaatregelen. Zoals aangegeven is het risicoprofiel beperkt verlaagd ten opzichte van de vorige rapportageperiode als gevolg van de naderende consolidatie voor Ombouw SUNIJ-lijn, Materieel en VK Sporen. Voor deze projecten zijn slechts nog enkele resterende risico's te benoemen voor de restpunten die komende maanden nog afgerond worden. De maatregelen ter beheersing van deze risico's zijn al opgenomen in de geprognosticeerde kosten van het VRT-programma. Deze risico's zullen door de afronding ook niet meer actief verder beheerst worden, naast de beheersmaatregelen die al opgenomen zijn in de prognose. Voor de projecten Spooromlegging NGC en VK+ worden middels eigen risicodossiers risico's benoemd en beheersmaatregelen gepland. Verder is voor Spooromlegging NGC een probabilistische analyse van de planning van de aannemer opgesteld, deze wordt nog verder uitgewerkt om de verwachte invloed van de risico's op de planning te tonen. Verder is het aannemelijk dat in de komende maanden nog aanvullende risico's in beeld komen voor Spooromlegging NGC vanwege de voorbereidingen van de realisatiewerkzaamheden. In onderstaande tabel worden voor zowel Spooromlegging Nieuwegein City en VK+ de drie toprisico's getoond.

Spoorumlegging Nieuwegein City		
Risico	Beschrijving	Beheersing
Conflicteren van werkzaamheden PU en Gemeente	In Nieuwegein Centrum zijn meerdere partijen van de Gemeente Nieuwegein aan het werk, gelijktijdig met de uitvoering van het tramproject van de Provincie	De Gemeente Nieuwegein is gevraagd om middels een coördinatiebesluit volgens de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) de conflicterende werkzaamheden op te lossen.

	Utrecht. De werkzaamheden van deze partijen conflicteren op enkele onderdelen met de werkzaamheden van het tramproject. Dit risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Uitvoering gereed.	In het eerste coördinatiebesluit heeft de Gemeente Nieuwegein besloten het tramproject voorrang te geven op de conflicterende partij. De Gemeente moet het tramproject echter nog wel toestemming geven voor incidenteel, maar voor de spoorbouw cruciaal gebruik van de weg Weverstede oostzijde.
Bereikbaarheid omgeving (omwonenden en ondernemers)	In het centrum van Nieuwegein wordt tegelijk gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe woningen en het tramproject in een relatief klein gebied. Hierdoor vinden veel werkzaamheden tegelijk plaats, inclusief benodigde bouwstromen. Hierdoor kan de bereikbaarheid voor omwonenden en ondernemers gehinderd worden of kunnen zelfs onveilige situaties ontstaan. Dit risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Uitvoering gereed.	Samen met de gemeente Nieuwegein wordt gewerkt aan een gedetailleerde fasering en bouwplaats management. Daarnaast vinden reguliere BLVC-overleggen plaats met alle betrokken partijen; gemeente, provincie en aannemers zodat de veiligheid voor iedereen geborgd is.
Vergunning indienststelling	Om tijdig in dienst te gaan is een vergunning nodig van het RUD o.b.v. de integrale safetycase. Het verkrijgen van de vergunning vraagt veel stappen waarin de veiligheid van het systeem wordt aangetoond. In de integrale safetycase moet informatie van veel partijen samen komen en aantoonbaar zijn dat de kwaliteit van het gerealiseerde voldoet. Indien de vergunning vertraagt, kan de tram niet tijdig in exploitatie gaan en is langer vervangend busvervoer nodig. Dit risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Start exploitatie.	De stappen voor het verkrijgen van de vergunning zijn gedetailleerd opgenomen in de planning van het project, waarbij een beperkte buffer aanwezig is om uitloop op te vangen. Verder zijn de planning en verwachtingen met betrekking tot safetymanagement afgestemd met de betrokken partijen. Ook is de ISA gecontracteerd en zal deze op vaste momenten het kwaliteitsmanagementsysteem en de safetycase toetsen. Deze ISA heeft in oktober ook de plannen en managementsystemen van het project geaudit. Uit deze audit komen slechts enkele kleine opmerkingen naar voren, deze worden door de safetymanager opgevolgd. Ook heeft het projectteam de voorwaarden voor de indienststellingsvergunning en de start van het proefbedrijf in verder detail uitgewerkt in Q4.
VK+		
Risico	Beschrijving	Beheersing
Extra maatregelen HAZOP	Tijdens het project worden meerdere HAZOP (Hazard and operability study) sessies georganiseerd waarin mogelijke risico's voor de werking van het systeem worden geïdentificeerd. Deze dienen vervolgens middels maatregelen beheerst te worden om voldoende veiligheid te kunnen garanderen. Deze maatregelen kunnen meerdere resources vragen, zoals o.a. tijd en geld. Dit risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Start exploitatie VK+.	De HAZOP sessies worden vroegtijdig ingepland, zodat benodigde beheersmaatregelen tijdig geïdentificeerd worden. Voor bekende HAZOP issues worden momenteel al beheersmaatregelen uitgevoerd.
Afspraken met de taxibranchen lopen vast	De werkzaamheden van VK+ hebben ook invloed op de manier waarop de taxibranchen het projectgebied kan gebruiken. De taxibestuurders voelen zich niet gehoord in de ontwikkelingen en de geboden alternatieven zijn onvoldoende voor de taxibranchen. Het gevolg kan zijn dat het RUD geen vergunning af geeft met	Ten behoeve van dit risico zijn enkele voorkeursvarianten opgesteld. Op basis van deze varianten is voorkeursvariant 4a geselecteerd welke is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met Gemeente Utrecht. De communicatie met de taxibranchen is de verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht.

	uitloop als gevolg. Dit risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Start exploitatie VK+.	
Vergunning indienststelling	Om tijdig in dienst te gaan is een vergunning nodig van het RUD o.b.v. de safetycase. Vanwege het trapsgewijs indienen van het dossier van het H&K systeem blijft de omvang van dit risico groot. Dit risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Start exploitatie VK+.	De beheersing van dit risico zit met name in het vroegtijdig contact zoeken met de ISA en het ILT. Zo betreft de safetymanager beide partijen regelmatig bij het project. Daarnaast heeft in Q3 al een review door de ISA plaats gevonden op het eerste deel van VK+. Voor dit deel is ook de indienststellingsvergunning al verkregen. Openstaande punten uit deze lijst zijn stuk voor stuk afgehandeld of overgedragen. Daarnaast worden de openstaande punten voor het tweede deel van VK+ en de bijbehorende indienststellingsvergunning in Relatics bijgehouden. Zo kan het team tijdig sturen op deze punten en allen van de noodzakelijke bewijsvoering voorzien.