

# Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 januari 2022 – 31 maart 2022

Opdrachtgever: Sipke van der Linden

Opdrachtnemer: Felix Paleari/ Martijn Donders

Auteur: Kyra Wouters

Documentnummer: UTSP-1599414117-63708

## Colofon

|                    |                                     |
|--------------------|-------------------------------------|
| <b>Projectnaam</b> | Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) |
| <b>Projectfase</b> | Realisatiefase                      |
| <b>Nummer</b>      | KR-VRT-2022-1                       |
| <b>Status</b>      | Definitief                          |
| <b>Versie</b>      | 1.0                                 |
| <b>Datum</b>       | 29-04-2022                          |

# Inhoudsopgave

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Colofon</b> .....                                    | <b>2</b>  |
| <b>1. Managementsamenvatting</b> .....                  | <b>4</b>  |
| <b>2. Inleiding</b> .....                               | <b>5</b>  |
| 2.1 Achtergrond van het project.....                    | 5         |
| 2.2 Doel van de rapportage .....                        | 5         |
| 2.3 Opdracht .....                                      | 5         |
| 2.4 Leeswijzer vervolg .....                            | 6         |
| <b>3. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN</b> .....             | <b>7</b>  |
| 3.1 Introductie .....                                   | 7         |
| 3.2 Stand van zaken .....                               | 8         |
| <b>4. Voortgang Vervoerkundige Koppeling plus</b> ..... | <b>9</b>  |
| <b>4.1 Introductie</b> .....                            | <b>9</b>  |
| <b>4.2 Stand van zaken</b> .....                        | <b>9</b>  |
| <b>5 Voortgang Spooromlegging Nieuwegein City</b> ..... | <b>10</b> |
| 5.1 Introductie .....                                   | 10        |
| 5.2 Stand van zaken .....                               | 10        |
| <b>6 Projectbeheersing</b> .....                        | <b>12</b> |
| 6.1 Tijd .....                                          | 12        |
| 6.2 Geld.....                                           | 13        |
| 8.3 Risico's.....                                       | 15        |

# 1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het eerste kwartaal van 2022 (maanden januari - maart). In deze kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van het project op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe deze zich verhouden tot de hoofdlijnenplanning. 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 en Uitvoeringsontwerp afgerond. Verder zijn de realisatiewerkzaamheden gestart en grotendeels afgerond in het eerste kwartaal. De verlate verlening van de WijT-vergunning en de toegevoegde scope voor het beperken van trillingshinder hebben geleid tot een kleine vertraging van de werkzaamheden. Het is de verwachting dat de realisatiewerkzaamheden twee weken later afgerond worden, halverwege april. Het opvolgende proces voor de indienststellingsvergunning en start exploitatie schuift daarmee een gelijke hoeveelheid naar achteren. Het is de verwachting dat de exploitatie weer zal starten in de zomer van 2022.

In Q1 2022 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 Q1 2022 wordt in deze rapportageperiode een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 8,6 miljoen (was in Q4 2021 € 9,0 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 € 2,7 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 met een bedrag van € 5 miljoen te verlagen door het bijstellen van het investeringsbudget. Dit zal middels de aanstaande kadernota verwerkt worden. Daarmee is de effectieve beschikbare ruimte dus €3,6 mln.

## 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.

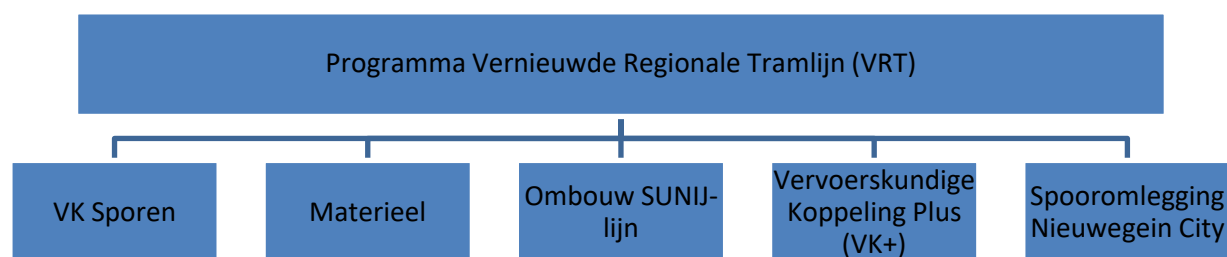
Tabel 1 Herleiding budget op basis van PS-besluiten

| PS-besluit (doc nr) | Datum statenvoorstel | Budget VRT (x miljoen) | Titel / Opmerking                                                           |
|---------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 819A9D0B            | 25-10-2016           | € 141,2                | Toekomstbestendig tramsysteem                                               |
| 81D56AA4            | 10-7-2018            | € 17,0                 | Benodigd aanvullend krediet (incl. 1 mln. behoud halte Merwestein)          |
| 81DBE6B2            | 25-9-2018            | € 7,0                  | Bijdrage provincie vernieuwing OV knooppunt Nieuwegein City                 |
| <b>Subtotaal</b>    |                      | <b>€ 165,2</b>         | <b>Krediet t/m Q1 2020</b>                                                  |
| 82010C4B            | 2-6-2020             | € 20,9                 | Aanvullend krediet Corona, Baanstabieleit, Spleetbreedte en Nieuwegein City |
| 821C0D4E            | 15-12-2020           | -                      | Gewijzigd inzetten aanvullend krediet VRT                                   |
| <b>Totaal</b>       | <b>31-03-2022</b>    | <b>€ 186,1</b>         | <b>Actueel krediet VRT</b>                                                  |

## Programma VRT

Het VRT programma bestaat uit de volgende vijf deelprojecten, zoals ook geïllustreerd in Figuur 1:

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 Vervoerskundige 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.



Figuur 1 Deelprojecten van programma VRT

### 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 Q4 2021 en Q1 2022:

- **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.



Figuur 2 tracédelen project Ombouw SUNIJ-lijn

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

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



### 3.2 Stand van zaken

Tabel 2 Stand van zaken Ombouw SUNIJ-lijn

|             | Q1 2022 | Q4 2021 | Toelichting bij Q1 2022                                                                                     |
|-------------|---------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Impact tijd | Oranje  | Oranje  | Voor de oplevering aan TBO dienen nog afspraken gemaakt te worden, zodat in Q2 alles opgeleverd kan worden. |
| Impact geld | Groen   | Groen   | Inzet van projectteamleden voor zorgvuldige overdracht en décharge geborgd in prognose                      |

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 zijn deze op 12 januari 2022 in PS besproken worden.

Q1 stond in het teken van afronden van de restwerkzaamheden door de BAM en de overdracht van documenten aan TBO. Tijdens de buitendienststelling van Spooromlegging Nieuwegein City zijn werkzaamheden uitgevoerd voor het oplossen van enkele kleine restpunten, het plaatsen van stootjukken en het herstel van het glasvezelnetwerk.

De volgende restwerkzaamheden dienen eind Q1 2021 nog afgerond te worden door de BAM:

1. 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
2. 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.
3. As-built- en opleverdossier:  
Het as-built dossier en opleverdossier worden naar verwachting in Q2 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.
4. Geluidsmaatregelen: Dit project wordt uitgevoerd door TBO en maakt geen onderdeel uit van het VRT-programma. Middels een losse statenbrief worden in Q2 de actualiteiten met betrekking tot deze maatregelen gedeeld.

Met TBO worden afspraken gemaakt over delta's tussen de wensen van TBO en het opgeleverde werk door BAM. Daarnaast worden afspraken gemaakt over de wensen van TBO ten aanzien van as-built, die niet contractueel zijn overeengekomen met BAM.

#### 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

Tabel 3 Stand van zaken VK+

|             | Q1 2022 | Q4 2021 | Toelichting bij Q1 2022                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------|---------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Impact tijd | Oranje  | Oranje  | Het deelproject VK+ loopt nog conform de aangepaste planning. Er wordt gestuurd op indienstelling van de vervoerkundige koppeling tijdens het ingaan van de zomerdienstregeling in juli 2022. De aanpassing van het wisselbeveiligingssysteem blijft op het kritieke pad liggen. VK+ is afhankelijk van een leverancier. |
| Impact geld | Groen   | Groen   | De huidige kosten passen binnen het gereserveerde budget.                                                                                                                                                                                                                                                                |

In het afgelopen kwartaal zijn de laatste grote werkzaamheden op het traject van VK+ afgerond. Er is een VRI op kruising Westplein geplaatst, en extra attentielichten op halte UCC waarschuwen bussen voor de hier aanwezige trams. De laatste restpunten worden in de aankomende maanden afgerond, welke zich richten op het aanbrengen van extra CheckIn-CheckOut (CICO)-paaltjes, het aanbrengen van camera's, het realiseren van de laatste bebording en het aanpassen van het wisselbeveiligingssysteem.

Op 18 januari 2022 heeft er in samenwerking met de gemeente Utrecht een fysieke informatiemiddag plaatsgevonden op het Stadskantoor voor de aangemelde taxichauffeurs. Tijdens deze informatiebijeenkomst kon de taxibranche vragen stellen over het project VK+ en werden er suggesties gedaan om taxiroutes in en om het stationsgebied te verbeteren. De benoemde suggesties tijdens deze bijeenkomst zijn verzameld en worden binnen gemeente en provincie verder geanalyseerd en uitgewerkt.

Het proefbedrijf is op zaterdag 19 maart 2022 zonder problemen gestart. Dit is twee weken na de geplande start van het proefbedrijf, met als reden de noodzakelijke testritten voor het uitrollen van nieuwe boordcomputers voor het project ULTRA. Tijdens het proefbedrijf kunnen kinderziektes die worden opgemerkt op het traject worden verholpen. De trambestuurders raken bekend met het VK+ traject en de overige weggebruikers op het drukke traject rondom Utrecht Centraal kunnen wennen aan de lange trams. Elke zaterdag rijden 75m trams zonder reizigers van Westraven via Utrecht Centraal Jaarbeurszijde door naar halte Utrecht Centraal Centrumzijde om hier vervolgens te keren. Reizigers kunnen hierna op halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde weer instappen richting Nieuwegein/IJsselstein. Vanwege de werkzaamheden binnen het project NGC rijden deze trams zoals gepland niet verder dan halte P+R Westraven.

In het afgelopen kwartaal is een groot deel van de benodigde documentatie t.b.v. het veiligheidsdossier verzameld. Op basis van deze documentatie wordt aan het begin van Q2 2022 een conceptversie van het veiligheidsdossier gedeeld met de Independent Safety Assessor (ISA). Dit zet het beoordelingsproces in gang en maakt het mogelijk om een start te maken met de beoordeling. Later kunnen de laatste puzzelstukjes (o.a. documentatie van de wisselbeveiliging en de resultaten van het proefbedrijf) worden toegevoegd aan het veiligheidsdossier. Alle betrokken partijen (ISA, IL&T, projectteam, beheerder, vervoerder) zijn tijdens het eerste kwartaal van 2022 op de hoogte gebracht van het proces van de beoordeling van het veiligheidsdossier.

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

1. Realiseren van een VRI op kruising Westplein.
2. Verplaatsen negenooft en aanbrengen extra VRI-licht op kruising Smakkelaarsveld.
3. Realiseren tramattentielichten op halte Utrecht Centraal Centrumzijde.
4. Aanbrengen van een groot deel van de bebording op het traject VK+.
5. Gestart met het opstellen van de as-built documenten aan de hand van de opgestelde revisiedossiers.
6. Opstellen van een conceptversie van het veiligheidsdossier VK+ t.b.v. benodigde indienststellingsvergunning.
7. Uitvoeren van de verschillende testritten op het traject VK+, om veilige berijdbaarheid te kunnen garanderen.
8. Gestart met het rijden van proefritten op het traject VK+, t.b.v. de instructie voor trambestuurders.
9. Uitwerken van verschillende bijstuursenario's om te gebruiken bij een daadwerkelijke verstoring.

## 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

Tabel 4 Stand van zaken NGC

|             | Q1 2022 | Q4 2021 | Toelichting bij Q1 2022                                                                                                                                                                                                        |
|-------------|---------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Impact tijd | Oranje  | Oranje  | Start werkzaamheden is vertraagd in Q1 2022 door verlate verlening WjT-vergunning. Daarnaast is de scope van het project uitgebracht. De uitloop van de werkzaamheden is beperkt tot twee weken.                               |
| Impact geld | Oranje  | Groen   | De kosten voor de scope-uitbreiding en de opgetreden risico's zorgen dat het project bij afronding van Q1 een negatief resultaat heeft. Dit negatieve resultaat kan gedekt worden uit de risicoreservering op programmaniveau. |

#### Afronding ontwerpen

In Q1 2022 is door de aannemer Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) zowel het Definitief Ontwerp (DO) als het Uitvoeringsontwerp (UO) afgerond. Beide ontwerpen hebben de gewenste kwaliteit bereikt en waren tijdig gereed om de realisatiewerkzaamheden te starten.

#### Start werkzaamheden

De realisatiewerkzaamheden zijn opgedeeld in drie blokken:

1. De realisatiewerkzaamheden voor start van de buitendienststelling. Dit zijn de werkzaamheden die plaats kunnen vinden zonder dat de tram buiten dienst gaat. Door deze voor de buitendienststelling uit te voeren, kan de werkdruk in de buitendienststelling verlaagd worden.
2. De realisatiewerkzaamheden tijdens de buitendienststelling. Dit zijn de werkzaamheden die enkel tijdens de buitendienststelling zelf uitgevoerd kunnen worden.
3. De realisatiewerkzaamheden na de buitendienststelling. Dit zijn de werkzaamheden die na de buitendienststelling nog uitgevoerd kunnen worden, welke niet essentieel zijn voor het test- en proefbedrijf.

De realisatiewerkzaamheden voor start van de buitendienststelling zijn 3 weken later dan gepland gestart wegens de verlate verlening van de WjT-vergunning. Deze verlate verlening werd veroorzaakt doordat de vergunningaanvraag te laat door DVRI was ingediend en van onvoldoende kwaliteit was. Door deze vertraging zijn een deel van deze werkzaamheden ook tijdens de buitendienststelling uitgevoerd, wat de werkdruk tijdens de buitendienststelling verhoogd heeft. De realisatiewerkzaamheden tijdens de buitendienststelling zijn volgens planning gestart op 26 februari. Het derde blok werkzaamheden zal starten na afronding van het testbedrijf in april 2022.

#### Scope uitbreiding

Tijdens Q1 2022 is gebleken dat mogelijk in de toekomst trillingshinder kan ontstaan bij de geplande woningbouw, welke dicht op het spoor en het splitsingswissel gerealiseerd zal worden. Om hinder te voorkomen is besloten om de scope van het project uit te breiden met trillingsbeperkende maatregelen. Deze maatregelen zijn al tijdens de buitendienststelling uitgevoerd. De kosten van deze maatregelen betreffen €0,6 miljoen voor de maatregelen zelf. Deze kosten worden gedekt vanuit de risicoreservering van het project.

#### Opgetreden risico's

De hogere werkdruk door de toevoeging van realisatiewerkzaamheden in de buitendienststelling en de scope-uitbreiding voor trillingsbeperkende maatregelen zorgen er samen voor dat de afronding van de realisatiewerkzaamheden tijdens de buitendienststelling twee weken zullen uit lopen. Dit betekent dat ook de start exploitatie met twee weken zal vertragen. De kosten van deze vertraging voor langer tramvervangend busvervoer en

langere inzet van het projectteam zijn €0,5 miljoen. Deze kosten worden gedekt vanuit de risicoreservering van het project.

Daarnaast is tijdens de buitendienststelling gebleken dat onvoorziene aanpassingen noodzakelijk waren aan de spoorgoten in de kruising met de Zuidstedeweg. Zonder deze aanpassing voldoet het spoor niet aan de veiligheidseisen. Deze werkzaamheden zijn inmiddels al uitgevoerd, naar verwachting zullen de kosten ongeveer €0,6 miljoen bedragen. Deze kosten zullen gedekt worden uit de risicoreservering op programmaniveau.

Door de voortgang van de werkzaamheden zijn overige risico's voor de realisatiewerkzaamheden flink afgenomen in kans en potentiële omvang.

#### *Safetycase NGC*

Begin Q1 heeft het project een toetsing laten uitvoeren door de Independent Safety Assessor (ISA) op de (concept) documenten van de ontwerpfase, zodat eventuele bevindingen tijdig opgelost kunnen worden. In deze toetsing zijn geen blokkerende bevindingen gevonden door de ISA. Wel zijn enkele opmerkingen geplaatst welke het projectteam in de realisatiefase dient op te volgen. Deze opmerkingen worden gemonitord door de safety manager en zijn eind maart grotendeels verwerkt. Daarnaast is aan de ISA gevraagd om te onderzoeken of het project de juiste stappen in het kader van de Wet Lokaal Spoor (WLS) doorloopt om tijdig tot een indienststellingsvergunning te komen. De ISA heeft op deze onderzoeksvraag een positieve uitspraak gedaan.

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 top risico'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 Q1 2022 de volgende acties ondernomen op het gebied van safetymanagement:

- Het proces van de aanvraag van de indienststellingvergunning en de startvoorwaarden voor het proefbedrijf en de exploitatie schematisch weer gegeven in een processchema genaamd de Swimming Lanes. Dit document wordt twee-wekelijks besproken met E-OV, TBO en Qbuzz, zodat alle partijen op de hoogte zijn van hun acties, verantwoordelijkheden en planning.
- Op 17 maart heeft een certificeringsoverleg met de Inspectie Transport en Leefomgeving (ILT) plaats gevonden samen met de safety manager van TBO. Daarbij zijn de status van het project besproken en de verwachtingen met betrekking tot inhoud en toetsing afgestemd.

## 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 31-03-2022, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 31-12-2021. 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 blauw getoond, de toekomstige mijlpalen worden in zwart getoond. Op de volgende pagina volgt per deelproject een korte tekstuele toelichting.

Tabel 5 Overzicht mijlpalen deelprojecten

| Deelproject              | Mijlpalen VRT                                            | Projectplan | 2021 Q4  | 2022 Q1  |
|--------------------------|----------------------------------------------------------|-------------|----------|----------|
| <b>VK sporen</b>         | Financiële afronding 2020 Q3                             |             |          |          |
| <b>Materieel</b>         | 1e levering                                              | 09-01-19    | 09-05-19 | 09-05-19 |
| Materieel                | Testen 1e levering                                       | n.v.t.      | 16-09-19 | 16-09-19 |
| Materieel                | Type toelating                                           | n.v.t.      | 04-12-19 | 04-12-19 |
| Materieel                | Deellevering materieel VRT: tram 14                      | n.v.t.      | 15-10-20 | 15-10-20 |
| Materieel                | Overige leveringen (laatste levering in Utrecht)         | n.v.t.      | 01-03-21 | 01-03-21 |
| Materieel                | Ingebruikname VRT materieel (22 trams)                   | n.v.t.      | 31-03-21 | 31-03-21 |
| Materieel                | Nazorgfase                                               | n.v.t.      | 30-06-21 | 30-06-21 |
| <b>Ombouw SUNIJ-lijn</b> | Definitief Ontwerp gereed                                | 18-05-18    | 18-05-18 | 18-05-18 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Uitvoeringsbesluit                                       | 25-09-18    | 11-10-18 | 11-10-18 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Start inschrijvingsfase                                  | 16-11-18    | 15-10-18 | 15-10-18 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Gunning (definitief)                                     | 25-03-19    | 01-05-19 | 01-05-19 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Start uitvoering                                         | 26-03-19    | 09-04-19 | 09-04-19 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Definitief Ontwerp gereed door aannemer                  | n.v.t.      | 25-10-19 | 25-10-19 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Uitvoeringsontwerp door aannemer (voor interne review)   | 24-01-20    | 24-03-20 | 24-03-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | UO incl. ontwerpnota's, berek., tekeningen ter toetsing  | 21-02-20    | 01-05-20 | 01-05-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Go/No Go : Gesteld voor TVP fase                         | 30-05-20    | 30-05-20 | 30-05-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Start tramvrijeperiode (werkzh. TVP Tracé BCD)           | 30-05-20    | 30-05-20 | 30-05-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Finish uitvoeringswerkzaamheden BAM (werk gereed gemeld) | 01-08-20    | 21-09-20 | 21-09-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Overdracht naar TBO (restpunten veiligheid gereed)       | n.v.t.      | 02-11-20 | 02-11-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Testbedrijf gereed                                       | 07-08-20    | 15-11-20 | 15-11-20 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Proefbedrijf gereed (A, B, C)                            | 21-08-20    | 27-01-21 | 27-01-21 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel A, B, C        | 21-08-20    | 31-01-21 | 31-01-21 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Indienststelling Ombouw SUNIJ – tracédeel D              | n.v.t.      | 14-03-21 | 14-03-21 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Oplevering BAM (acceptatie opleverdossiers BAM)          | 29-09-20    | 30-06-22 | 30-06-22 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)               | 29-09-20    | 30-06-22 | 30-06-22 |
| Ombouw SUNIJ-lijn        | Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ                    | n.v.t.      | 30-06-22 | 30-06-22 |
| <b>Nieuwegein City</b>   | Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte     | 01-04-19    | 22-05-20 | 22-05-20 |
| Nieuwegein City          | Go/no go besluit uitvoering                              | n.v.t.      | 23-11-20 | 23-11-20 |
| Nieuwegein City          | BP beroepstermijn gereed                                 | 31-12-19    | 12-03-20 | 12-03-20 |
| Nieuwegein City          | Uitkopen ondernemers                                     | n.v.t.      | 31-01-20 | 31-01-20 |
| Nieuwegein City          | Start aanbesteding                                       | n.v.t.      | 2-12-20  | 2-12-20  |
| Nieuwegein City          | Gunning Bouwcontract                                     | n.v.t.      | 26-4-21  | 26-4-21  |
| Nieuwegein City          | DO gereed                                                | n.v.t.      | 24-01-21 | 22-02-22 |
| Nieuwegein City          | UO gereed                                                | n.v.t.      | 30-01-22 | 26-02-22 |

|                  |                                                   |          |          |          |
|------------------|---------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| Nieuwegein City  | Start voorbereidende werkzaamheden                | n.v.t.   | 11-01-22 | 01-02-22 |
| Nieuwegein City  | Start werkzaamheden Tramvrije periode             | n.v.t.   | 26-02-22 | 26-02-22 |
| Nieuwegein City  | Uitvoering gereed                                 | n.v.t.   | 05-04-22 | 18-04-22 |
| Nieuwegein City  | Testbedrijf gereed                                | n.v.t.   | 08-04-22 | 22-04-22 |
| Nieuwegein City  | Overdracht tijdelijk beheer                       | n.v.t.   | 15-04-22 | 29-4-22  |
| Nieuwegein City  | Start proefbedrijf en aantoningsritten            | n.v.t.   | 25-05-22 | 08-06-22 |
| Nieuwegein City  | Start exploitatie                                 | n.v.t.   | 02-07-22 | Zomer 22 |
| Nieuwegein City  | Consolidatie NGC                                  | n.v.t.   | 15-12-22 | 15-12-22 |
| <b>VK+</b>       | 75m trams in exploitatie op Uithoflijn mogelijk   | 01-09-21 | 06-09-21 | 06-09-21 |
| VK+              | Start Proefbedrijf VK+ [keren UCC in het weekend] | 12-12-21 | 05-03-22 | 19-03-22 |
| VK+              | Start Exploitatie VK+                             | 01-07-22 | 02-07-22 | 02-07-22 |
| <b>Programma</b> | Decharge VRT*                                     | n.v.t.   | 15-12-22 | 15-12-22 |

### Ombouw SUNIJ-lijn

In Q1 zijn nog fysieke werkzaamheden buiten uitgevoerd ten behoeve van enkele laatste respunten. 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 Q1 2022 heeft het projectteam samen met Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) gewerkt aan de afronding van het DO en UO. Beide ontwerpen zijn in Q1 geaccepteerd, later dan eind Q4 2021 verwacht was. De verdere vertraging is ontstaan door het grotere aantal toetsingsronden, voordat het DO en UO de gewenste kwaliteit had. De voorbereidende werkzaamheden zijn 3 weken later gestart, wegens vertraging in de verlening van de Wijt-vergunning. De vertraging van deze voorbereidende werkzaamheden en toegevoegde scope m.b.t. trillingsbeperkende maatregelen zorgen er voor dat de verwachte afronding van de werkzaamheden twee weken naar achteren schuift. Deze vertraging kan in het opvolgende proces niet worden ingehaald, waardoor alle mijlpalen tot en met start exploitatie naar achter schuiven. Daartoe is de verwachte start exploitatie in de zomer van 2022 gepland. Het project moet er voor waken dat het desondanks voldoende in control blijft, verdere uitloop wordt voorkomen. Daartoe worden voor de voorziene risico's beheersmaatregelen ingezet om de gevolgen zo veel mogelijk te beheersen. Daarnaast stuurt het project intern wel op vaste datum om zo druk te houden op zo snel mogelijke afronding.

### VK+

In Q1 2021 is op 19 maart het Proefbedrijf VK+ gestart. Dit is twee weken later vanwege de noodzakelijk proefritten t.b.v. het project ULTRA. Wegens de uitloop in de aanpassing van het wisselbeveiligingssysteem en de hierbij noodzakelijke documentatie blijft deze aanpassing van het wisselbeveiligingssysteem op het kritieke pad te liggen. Beide punten hebben 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, Baanstabieliteit, 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, Baanstabieliteit 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. baanstabieliteit, 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. baanstabieliteit, 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+.



Tabel 6 Actueel krediet programma VRT

| PS-besluit (doc nr) | Datum statenvoorstel | Budget VRT (x miljoen) | Opmerking                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 819A9D0B            | 25-10-2016           | € 141,2                |                                                                                                                                                                                                                       |
| 81D56AA4            | 10-7-2018            | € 17,0                 | Incl. 1 mln behoud halte Merwestein                                                                                                                                                                                   |
| 81DBE6B2            | 25-9-2018            | € 7,0                  | Nieuwegein City                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Subtotaal</b>    |                      | <b>€ 165,2</b>         | <b>Krediet t/m Q1 2020</b>                                                                                                                                                                                            |
| 82010C4B            | 2-6-2020             | € 20,9                 | Aanvullend krediet Corona, 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 |
| <b>Totaal</b>       | <b>31-03-2022</b>    | <b>€ 186,1</b>         | <b>Actueel krediet VRT</b>                                                                                                                                                                                            |

### Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 31 maart 2022 wordt verwacht dat het programma een surplus zal kennen van € 8,6 miljoen (was € 9,0 miljoen in Q4 2021). De wijziging in het surplus ontstaat door enkele aanpassingen voor project Ombouw SUNIJ, Project Nieuwegein City, de plan/organisatiekosten en de verwachte risico's. In de verwachte kosten is reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant). De omvang van de risicoreservering op VRT-niveau is in de periode Q1 2022 gedaald naar €2,7 miljoen (was € 3,3 miljoen in Q4 2021). De risicovoorziening bestaat voornamelijk (€ 1,8 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 de aanstaande kadernota zal het investeringsbudget verlaagd worden met een bedrag van € 5 miljoen.

Onder de twee tabellen is een nadere toelichting op de kosten en kredieten van het programma.

Tabel 7: Kosten programma VRT per onderdeel

| Kosten                           | Q1 2022                  | Q4 2021                  |
|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| VRT kosten per onderdeel         | Prognose eindstand (mln) | Prognose eindstand (mln) |
| VK-sporen                        | € 1,8                    | € 1,8                    |
| Materieel                        | € 60,4                   | € 60,4                   |
| Ombouw SUNIJ                     | € 84,2                   | € 84,4                   |
| Nieuwegein City                  | € 14,2                   | € 12,9                   |
| VK+                              | € 3,2                    | € 3,2                    |
| Plan / Organisatiekosten         | € 10,8                   | € 11,0                   |
| Risico's                         | € 2,7                    | € 3,3                    |
| <b>Totaal prognose eindstand</b> | <b>€ 177,4</b>           | <b>€ 177,0</b>           |

Tabel 8 Kredieten en saldo programma VRT

| Kredieten                                                                        | Q1 2022        | Q4 2021        |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| 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          |
| <b>Totaal krediet</b>                                                            | <b>€ 186,1</b> | <b>€ 186,1</b> |
| <b>Saldo</b>                                                                     | <b>€ 8,6</b>   | <b>€ 9,0</b>   |

#### Toelichting:

- **Ombouw SUNIJ:** de prognose eindstand van de Ombouw SUNIJ lijn is gedaald in Q1 2022. De contractuele afronding van de laatste wijzigingen is in Q1 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 hoger positief resultaat verwacht wordt. Vanwege de voortgang in de afhandeling van de wijzigingen is deze verwachting verwerkt in de prognose, waardoor het resultaat ongeveer €0,2 mln positiever uitvalt dan in Q4 2021. Daarnaast zorgt de voortgang van Ombouw SUNIJ er ook voor dat eind Q1 2022 de verwachting is dat het resultaat voor de Plan/Organisatiekosten ongeveer €0,2 mln positiever is.
- **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 Q1 2022 zijn enkele onvoorziene risico's opgetreden, waardoor het resultaat van het project ongeveer €1,3 mln negatiever uitvalt dan in Q4 2021. Daar staat tegenover dat der verwachtingswaarde van de risico's is gedaald met €0,6 mln door de voortgang van de werkzaamheden. Het negatieve resultaat kan deels uit de risicoreservering van het project worden opgevangen en zal verder vanuit de resterende risicoreservering op programmaniveau gedekt worden.
- **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.  
Uit recente onderzoeken en scope actualisatie is gebleken dat toch enkele fysieke maatregelen nodig zijn. In Q2 2021 zijn de verwachte meerkosten voor deze fysieke maatregelen 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 gedaald naar 2,7 mln. Deze daling is ontstaan door de lagere verwachtingswaarde voor de risico's van 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. In onderstaande tabellen worden voor zowel Spooromlegging Nieuwegein City en VK+ de drie toprisico's getoond.

Tabel 9 Toprisico's deelproject NGC

| Risico                      | Beschrijving                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Beheersing                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 | 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.<br>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 toetsingen hebben |



|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                    | risico heeft daarmee mogelijk invloed op de mijlpaal Start exploitatie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | in oktober en januari al plaats gevonden, waarbij slechts enkele kleine opmerkingen gemaakt zijn, die het projectteam op volgt. Daarnaast worden twee wekelijks de stappen en verantwoordelijkheden om tijdig tot een vergunning besproken in een gezamenlijk overleg met E-OV, Qbuzz en TBO. Deze stappen en verantwoordelijkheden worden vastgelegd en gedeeld middels een swimming lanes document.                                                                                                                             |
| Hinder omgeving door werkzaamheden | 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 bijkomende hinder voor omwonenden en ondernemers. Ook tijdens en na het testbedrijf zullen nog realisatiewerkzaamheden plaats vinden die tot hinder kunnen leiden. Daarnaast kan de inzet van trams tijdens de testnachten en het proefbedrijf zorgen voor geluidshinder langs de trambaan.                                                                           | In de voorbereiding van de werkzaamheden is door DVRI een BLVC-plan opgesteld, met daarin maatregelen om de hinder te bespreken. Dit plan is ook door de gemeente Nieuwegein getoetst. Daarnaast worden de klachten van omgeving doorlopend gemonitord om tijdig maatregelen te kunnen treffen om de hinder te verminderen. Daarnaast hebben zowel het projectteam als de gemeente Nieuwegein een reservering aangehouden voor een omgevingsmanagementfonds. Uit dit fonds kan geput worden om de hinder te beperken.             |
| Interactie VRI en trambeveiliging  | De interactie van de VRI's met de trambeveiliging is een essentieel onderdeel om veilige exploitatie mogelijk te maken. De gemeente Nieuwegein beheert de VRI's en legt ook enkele nieuwe VRI's aan tijdens de buitendienststelling. Daarbij moeten dus de VRI systemen van de gemeente goed samen werken met de trambeveiliging om de trams goed door het gebied heen te leiden. De afstemming van deze twee systemen luistert nauw en onvoorziene problemen kunnen tijdens het testbedrijf ontstaan, welke opgelost en opnieuw getest dienen te worden voor start proefbedrijf. | In de planning wordt rekening gehouden met de analyse van het testbedrijf, inclusief tijd om eventuele fouten in de interactie tussen VRI en trambeveiliging op te sporen, te verhelpen en opnieuw te testen. Daarnaast is de interactie al middels een bureausimulatie getoetst, waarmee is aangetoond dat de ontworpen systemen functioneren zoals gewenst. Als laatste wordt regelmatig overleg gevoerd tussen alle partijen en kan releasemanagement ingezet worden indien tijdens het testbedrijf alsnog problemen ontstaan. |

Tabel 10 Toprisico's deelproject 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 zijn vroegtijdig ingepland, zodat benodigde beheersmaatregelen tijdig geïdentificeerd worden. Voor bekende HAZOP issues worden momenteel al beheersmaatregelen uitgevoerd, waarvoor de kosten na realisatie worden overgeheveld van de VK+ risico reservering naar VK+ bouwkosten. |
| Aanpassing van de tramtafels OCC nodig | In de huidige situatie zijn er twee bedienplekken beschikbaar op het Operationeel Controle Centrum (OCC). Echter is het voor de avond- en weekendsituatie wenselijk om alles te kunnen bedienen vanuit één bedienplek. Dit omdat het project VK+ ervoor zorgt er tijdens de avond- en weekendsituatie trams op zowel het SUNIJ-lijn tracé als Uithoflijn tracé zullen rijden. Dit risico heeft                                                            | Dit risico is onlangs geconstateerd tijdens het proefbedrijf en beheersing is wenselijk voor toekomstige operatie. Risico is bespreekbaar gemaakt binnen de organisaties van het OCC en beheerder TBO.                                                                                              |

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             | hiermee geen 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 (wisselbeveiligingssysteem) 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 2021 al een review door de ISA plaats gevonden op het eerste deel van de documentatie binnen VK+. Aan het begin van Q2 2022 zal een concept informatiedossier worden gedeeld met de ISA, zodat een start kan worden gemaakt met het beoordelen van het totale dossier van het project VK+. |