

# Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 juli – 30 september 2022  
Opdrachtgever: Sipke van der Linden  
Opdrachtnemer: Felix Paleari/ Martijn Donders  
Auteur: Kyra Antwerpen-Wouters  
Documentnummer: UTSP-1599414117-65613

## Colofon

<b>Projectnaam</b>	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
<b>Projectfase</b>	Realisatiefase
<b>Nummer</b>	KR-VRT-2022-3
<b>Status</b>	Definitief
<b>Versie</b>	1.0
<b>Datum</b>	1-11-2022

# 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> .....	9
<b>4.2 Stand van zaken</b> .....	9
<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.....	14

## 1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de rapportage van het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) over het derde kwartaal van 2022 (maanden juli - september). 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). Als laatste zullen we ook een vooruitblik geven op de verwachte eindstand van het programma bij verkrijgen van décharge.

Voor het deelproject Spooromlegging Nieuwegein City heeft Dura Vermeer Rail Infra BV de realisatiewerkzaamheden, behoudens restpunten, afgerond in het tweede kwartaal. Daarmee is begin van het derde kwartaal de exploitatie weer gestart middels een feestelijke opening op 9 juli 2022. De rest van het derde kwartaal heeft in teken gestaan van de afronding van de restpunten en toetsen van opleverdossiers van de aannemer.

Op 2 juli 2022 is in het kader van het project Vervoerskundige Koppeling Plus (VK+) het tracé tussen Utrecht Centraal Jaarbeurszijde (UCJ) en Utrecht Centraal Centrumzijde (UCC) succesvol in dienst genomen. Dit is samengevallen met het ingaan van de zomerdienstregeling van de vervoerder, wat ervoor zorgt dat lijn 20 en lijn 21 operationeel zijn.

Met afronding van Q3 2022 wordt in deze rapportageperiode een positief saldo op programmaniveau verwacht van € 6,6 miljoen (was in Q2 2022 € 6,5 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 € 1,4 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.

## 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 juli - september 2022 (Q3). 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:

- 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.
- 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.
- 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").
- 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.
- In januari 2021 besloot PS (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.
- Middels de Kadernota 2023-2026 (Docnr UTSP-1960005650-118) is het investeringsbudget verlaagd met € 5 mln. Tegelijkertijd is ook een indexering toegevoegd van €2,6 miljoen voor het openstaande bedrag ten tijde van de Kadernota. Daarmee is het investeringsbudget dus effectief verlaagd met €2,4 miljoen.

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

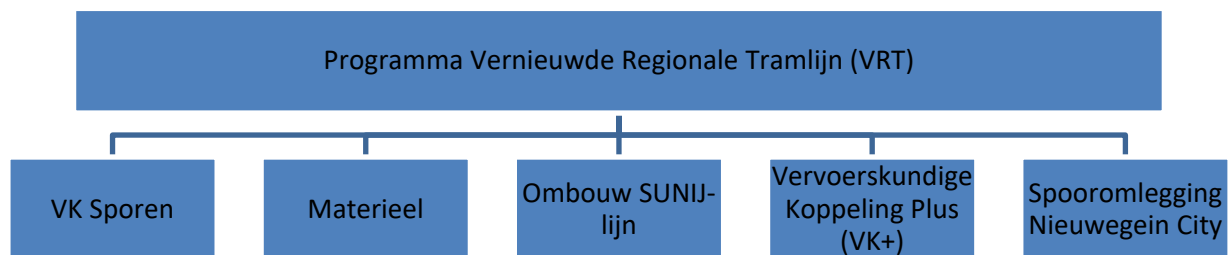
Tabel 1 Herleiding budget op basis van PS-besluiten

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>	n.v.t.	<b>€ 165,2</b>	<b>Krediet t/m Q1 2020</b>
82010C4B	2-6-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabiliteit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
821C0D4E	15-12-2020	0	Gewijzigd inzetten aanvullend krediet VRT
UTSP-1960005650-118	25-05-2022	€ 2,4	Wijzigingen krediet middels Kadernota 2023
<b>Totaal</b>	<b>30-09-2022</b>	<b>€ 183,7</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 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.



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 daarom 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 Q2 2022 en Q3 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 Inleiding

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

	Q3 2022	Q2 2022	Toelichting bij Q3 2022
Impact tijd	<b>Oranje</b>	<b>Oranje</b>	In Q3 is gebleken dat de afronding van werkzaamheden door de BAM, inclusief opleverdossier meer tijd vragen dan verwacht, waardoor deze afronding vertraagd.
Impact geld	<b>Groen</b>	<b>Groen</b>	Ook in Q3 is het de verwachting dat het project binnen budget zal worden afgerond. Het project werkt naar financiële afronding toe.

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 haar onderzoek gedeeld en zijn deze op 12 januari 2022 in PS besproken.

Ook Q3 stond in het teken van afronden van de restwerkzaamheden door de opdrachtnemer BAM en de overdracht van documenten aan TBO. De volgende restwerkzaamheden dienen eind Q3 2022 nog afgerond te worden door BAM:

1. Robuustheid van de aangelegde nieuwe perrons:  
Er zijn diverse keren verzakkingen opgetreden. Daarnaast is er nog discussie over de geleverde kwaliteit van het straatwerk en de trekputten op de haltes. Het projectteam trekt voor de afhandeling van deze discussie samen met TBO op.
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. 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. Deze overdracht van de begeleiding naar TBO dient nog plaats te vinden. 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 zijn in Q3 nog niet compleet geleverd. De kwaliteit van het opleverdossier is nog onvoldoende.
4. Geluidsmaatregelen: Dit project wordt uitgevoerd door TBO en maakt geen onderdeel uit van het VRT-programma.

Met TBO vindt regelmatig overleg plaats over de afhandeling van de restpunten door BAM en de levering van het as-built dossier. In Q3 zijn beide nog verder vertraagd, omdat BAM nog niet alle restpunten heeft opgelost en de gevraagde kwaliteit van het as-built dossier niet geleverd is door BAM. Het contract en de bijbehorende betaling zullen pas afgerond worden wanneer alle zaken naar tevredenheid van het projectteam en TBO zijn geleverd. Verder is in Q3 het gesprek gestart met TBO met betrekking tot zaken die een levensduurbepijking tot gevolg hebben of in de nabije toekomst verbeterd dienen te worden. Samen met TBO is afgesproken dat enkele restpunten en levensduurbepijkingen naar hen zal worden overgedragen, inclusief dekking voor eventuele financiële gevolgen. Daarnaast zijn in Q3 afspraken gemaakt met TBO en BAM om in Q4 tot een afronding te komen. De voortgang is al enkele kwartalen beperkt en laat zich moeilijk sturen door het projectteam. Met beide partijen is afgesproken dat in Q4 op afronding gestuurd zal worden van het contract en dat eventuele restpunten naar TBO overgedragen worden u goed overleg.

#### Projectteam:

Het projectteam is geminimaliseerd naar aanleiding van de consolidatie in oktober 2021. De huidige inzet is voldoende voor de afhandeling van de restpunten en de borging dat de overdracht aan TBO en décharge zorgvuldig kan plaatsvinden. Wanneer de afronding van de restpunten vertraagt, 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+

	Q3 2022	Q2 2022	Toelichting bij Q3 2022
Impact tijd	<b>Groen</b>	<b>Groen</b>	De vervoerkundige koppeling heeft succesvol plaatsgevonden op 2 juli 2022
Impact geld	<b>Groen</b>	<b>Groen</b>	Het afronden van de financiële verplichtingen binnen het project VK+ heeft grotendeels plaatsgevonden. Op basis van de huidige prognose wordt het projectbudget niet overschreden.

In Q3 van 2022 is de vervoerkundige koppeling succesvol in dienst genomen. Dit heeft plaatsgevonden bij het ingaan van de zomerdienstregeling op 02 juli 2022. Daarnaast zijn enkele niet-blokkerende restpunten uitgevoerd om een oplossing te realiseren voor een aantal issues die niet zijn gerelateerd aan veiligheid. Dit betreffen bijvoorbeeld het verduidelijken van de looprichtingen op halte UCC en het verbeteren van het bereik van KAR-signalen indien in de toekomst het project Smakkelaarsveld is gerealiseerd.

Om het gebruik van de HOV-baan door voertuigen anders dan bussen en trams te kunnen blijven evalueren, is het afgelopen kwartaal gestart met een monitoringsperiode. Deze monitoringsperiode zorgt ervoor dat een eenduidig beeld gevormd kan worden van het gebruik, en maakt het mogelijk om eventuele extra maatregelen in de toekomst te kunnen verantwoorden. De aankomende periode zal het monitoren worden voortgezet.

De financiële afhandeling van de gerealiseerde werken binnen het project VK+ is tijdens Q3 van 2022 in gang gezet. Volgens de verdeelsleutel die de Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht samen hebben opgesteld worden de gemaakte kosten afgewikkeld. Op basis van de huidige realisatie en verplichtingen is de verwachting dat de projectbegroting niet wordt overschreden.

In de aankomende periode zal worden gefocust op de verdere overdracht naar de beheerder. Hiervoor hebben in de voorgaande periode de as-built tekeningen verder vorm gekregen, nadat de door het project VK+ aangebrachte wijzingen hierin zijn verwerkt. Daarnaast is een start gemaakt met het proces voor het verkrijgen van decharge.

## 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

	Q3 2022	Q2 2022	Toelichting bij Q3 2022
Impact tijd	Oranje	Groen	De exploitatie is tijdig gestart, maar het afronden van de laatste restpunten en het opleveren door DVRI is vertraagd in Q3. Daardoor wordt de gewenste datum voor afronden van het gehele project eind 2022 moeilijker te realiseren. Het projectteam zet beheersing in middels heldere afspraken met DVRI en TBO.
Impact geld	Oranje	Oranje	De prognose van NGC is stabiel gebleven in Q3. Daarmee blijft het de verwachting dat het project een negatief resultaat heeft, mede door de scope-uitbreidingen en opgetreden risico's. Dit negatieve resultaat kan echter nog steeds opgevangen worden door de risicoreservering van het project NGC zelf en de risicoreservering op programmaniveau

#### Afronding realisatie

In Q2 2022 zijn de realisatiewerkzaamheden door de aannemer Dura Vermeer Railinfra BV (DVRI) afgerond. De restpunten zijn door het projectteam in afstemming met TBO opgenomen; de meeste restpunten zijn inmiddels door DVRI hersteld. De voornaamste restpunten die in Q3 nog hersteld moeten worden, zijn het herstel van de positionering van de trekputten in de halte en het herstel van het betonwerk in de overweg Schouwstede. Beide restpunten vormen geen belemmering voor de start van de exploitatie, maar beïnvloeden de kwaliteit van het werk en de levensduur. Daarnaast zullen nog verbeteringen worden doorgevoerd aan de spoorgoten in de Zuidstedeweg.

#### Scope uitbreiding en opgetreden risico's

De scope van het project NGC is meerdere keren gewijzigd, door zowel het toevoegen van scope aan de opdracht en het optreden van risico's. Onderstaand worden de belangrijkste wijzigingen, inclusief financiële gevolgen toegelicht:

1. 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 €0,5 miljoen. Deze kosten zijn gedekt vanuit de risicoreservering van het project.
2. Tijdens de buitendienststelling is 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 €0,5 miljoen bedragen. Deze kosten zijn gedekt uit de risicoreservering van het project.
3. 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 zijn uitgelopen. Hierdoor is ook de start exploitatie met twee weken vertraagd, deze is nu gepland op 9 juli 2022. De kosten van deze vertraging zijn €0,5 miljoen ten gevolge van langer tramvervangend busvervoer en langere inzet van het projectteam. Deze kosten worden gedekt vanuit de risicoreservering van het project.
4. Vlak voor aanvang van de realisatie is discussie ontstaan over de interpretatie van het Kader Werkzaamheden Tramweg. Het standpunt van TBO was dat een strenger veiligheidsregime gevolgd moest worden tijdens de werkzaamheden, dan waar DVRI rekening mee had hoeven houden op basis van het contract. Om toch met de werkzaamheden te kunnen starten, heeft DVRI de interpretatie van TBO inclusief het strengere veiligheidsregime over moeten nemen. Dit strengere veiligheidsregime heeft voor alle werkzaamheden aan en rondom de trambaan flinke meerkosten meegebracht. Eind Q3 worden de totale

extra kosten door het andere veiligheidsregime geschat op €0,7 miljoen. Deze kosten worden gedekt vanuit de risicoreservering van het project. In de evaluatie van het project zal dit onderwerp mee worden genomen, om zo ook de lessen van dit project te gebruiken om in de toekomst discussies en onverwachte kosten te voorkomen.

#### *Safetycase NGC*

In Q3 is op 9 juli de exploitatie weer gestart, waarvoor tijdig een definitieve indienststellingsvergunning is verleend. Daarmee is de belangrijkste stap op gebied van de safetycase goed afgerond. In Q3 zijn nog verdere afrondende werkzaamheden afgerond voor de safetycase, welke ook nog in Q4 door zullen lopen. Deze werkzaamheden zijn veel minder risicovol dan het verkrijgen van de indienststellingsvergunning en worden goed beheerst door de safety manager.

#### *Opleveren en overdragen*

Met de afronding van de realisatiewerkzaamheden en het test- en proefbedrijf verschuift de focus steeds meer naar het opleveren en overdragen van DVRI naar het projectteam en van het projectteam richting beheer. Recente projecten hebben getoond dat dit proces niet onderschat mag worden. Daartoe stuurt het projectteam in samenwerking met de beheerder op een helder en efficiënt proces voor opleveren en overdragen. Daarin is het project nog afhankelijk van de afwikkeling van de restpunten door DVRI en de kwaliteit van het opleverdossier van DVRI. Beiden onderdelen zijn eind Q3 2022 nog niet afgerond, maar staan gepland voor afronding in Q4 2022. Deze planning, inclusief verwachtingen en verantwoordelijkheden is ook gedeeld met zowel DVRI en de beheerder. Daarnaast heeft het project zowel met DVRI en TBO afspraken gemaakt hoe de afronding in Q4 vorm zal krijgen en wat beide partijen kunnen verwachten van het projectteam.

## 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 30-09-2022, waarbij verschillen weergegeven worden t.o.v. de situatie op 30-06-2022. 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	2022 Q2	2022 Q3
<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	30-09-22	30-11-22
Ombouw SUNIJ-lijn	Acceptatiebesluit (acceptatie door beheer)	29-09-20	30-09-22	30-11-22
Ombouw SUNIJ-lijn	Afronding / Consolidatie Ombouw SUNIJ	n.v.t.	30-10-22	31-12-22
<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.	22-02-22	22-02-22
Nieuwegein City	UO gereed	n.v.t.	26-02-22	26-02-22

Nieuwegein City	Start voorbereidende werkzaamheden	n.v.t.	01-02-22	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.	18-04-22	18-04-22
Nieuwegein City	Testbedrijf gereed	n.v.t.	22-04-22	22-04-22
Nieuwegein City	Overdracht tijdelijk beheer	n.v.t.	29-4-22	07-06-22
Nieuwegein City	Start proefbedrijf en aantonningsritten	n.v.t.	09-06-22	09-06-22
Nieuwegein City	Start exploitatie	n.v.t.	09-07-22	09-07-22
Nieuwegein City	Consolidatie NGC	n.v.t.	15-12-22	15-12-22
VK+	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	19-03-22	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	31-03-23

### Ombouw SUNIJ-lijn

In Q3 zijn de meeste restwerkzaamheden opgelost, maar het geleverde as-built dossier was van onvoldoende kwaliteit. Daarmee vertraagt de oplevering door BAM en de acceptatie door TBO. Het projectteam stuurt nu op oplevering en acceptatie in november 2022 en vervolgens consolidatie eind van het jaar. De contracten van de betrokken projectteamleden zijn alle verlengd zodat zij tot deze geplande afronding beschikbaar zijn voor het project.

### Spooromlegging Nieuwegein City

In Q3 2022 is de exploitatie van NGC weer gestart op 9 juli 2022. Na deze start van de exploitatie dienden wel nog enkele restpunten opgelost te worden door DVRI en de kwaliteit van het opleverdossier verbeterd te worden. DVRI is daar de rest van het derde kwartaal mee bezig geweest, maar beide onderdelen zijn eind van Q3 nog niet afgerond. Daarom zal het contract met DVRI pas in Q4 2022 afgerond worden. Aangezien consolidatie pas na afronding contract plaats kan vinden, wordt de verwachte datum van consolidatie eind Q4 2022 gehandhaafd. Om deze deadlines te halen zal het projectteam moeten blijven sturen op de afronding van het contract met DVRI.

### VK+

In Q3 is de vervoerkundige koppeling succesvol in exploitatie gegaan. Dit is gebeurd op 2 juli 2022, wat in lijn is met de planning en met de start van de zomerdienstregeling van vervoerder Qbuzz. Consolidatie voor het project VK+ staat gepland in Q4 2022.

### 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 € 183,7 miljoen.

Tabel 6 Actueel krediet programma VRT

PS-besluit (doc nr)	Datum statenvoorstel	Budget VRT (x miljoen)	Opmerking
819A9D0B	25-10-2016	€ 141,2	Oorspronkelijke budget
81D56AA4	10-7-2018	€ 17,0	Incl. 1 mln behoud halte Merwestein
81DBE6B2	25-9-2018	€ 7,0	Nieuwegein City
<b>Subtotaal</b>	<b>31-03-2020</b>	<b>€ 165,2</b>	<b>Krediet t/m Q1 2020</b>
82010C4B	2-6-2020	€ 20,9	Aanvullend krediet Corona, Baanstabieliteit, Spleetbreedte en Nieuwegein City
821C0D4E	27-01-2021		Vrijval deel van het aanvullend krediet voor inzet Corona, Baanstabieliteit en Speelbreedte en beschikbaar stellen overig deel aanvullend krediet voor opgetreden verdragingsrisico's en afronding toekomstige risico's
UTSP-1960005650-118	25-05-2022	€ 2,4	Wijzigingen krediet middels Kadernota 2023
<b>Totaal</b>	<b>30-09-2022</b>	<b>€ 183,7</b>	<b>Actueel krediet VRT</b>

### Prognose eindstand en verwacht budgetresultaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in de prognose eindstand van het VRT programma. Per 30 september 2022 wordt verwacht dat het programma een surplus zal kennen van € 6,6 miljoen (was € 6,5 miljoen in Q2 2022). De wijziging in het surplus ontstaat door de daling van de verwachte risico's, vrijval van ruimte in bestaande verplichtingen en het opnemen van prognoses voor de restpunten van de projecten. investeringsbudget.

In de verwachte kosten is reeds rekening gehouden met een risicoreservering (kostenkant). De omvang van de risicoreservering op VRT-niveau is in de periode Q3 2022 gedaald naar €1,4 miljoen (was € 1,7 miljoen in Q1 2022).

De risicovoorziening bestaat voornamelijk (€ 0,5 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 in deze risicoreservering. In het budget voor VK+ is een aparte risicoreservering opgenomen van ruim € 0,3 miljoen. Daarnaast is in de verwachte kosten ook al rekening gehouden met de gevolgkosten van de bekende restpunten. Deze restpunten zullen naar verwachting in Q4 2022 naar TBO worden overgedragen, inclusief het budget voor deze verwachte kosten.

Tabel 7: Kosten programma VRT per onderdeel

VRT kosten per onderdeel	Prognose eindstand (mln) Q2 2022	Prognose eindstand (mln) Q2 2022
VK-sporen	€ 1,8	€ 1,8
Materieel	€ 60,4	€ 60,4
Ombouw SUNIJ	€ 84,6	€ 84,3
Nieuwegein City	€ 15,4	€ 15,1
VK+	€ 2,7	€ 3,1
Plan / Organisatiekosten	€ 10,7	€ 10,9
Risico's	€ 1,4	€ 1,7
<b>Totaal prognose eindstand</b>	<b>€ 177,0</b>	<b>€ 177,2</b>

Tabel 8 Kredieten en saldo programma VRT

Kredieten VRT	Q3 2022	Q2 2022
Basis krediet	€ 165,2	€ 165,2
Inzet aanvullend krediet voor Corona, Spleetbreedte en Baanstabieliteit (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
Verlaging investeringsbudget met €5 mln en toevoeging indexering €2,6 mln (Docnr UTSP-1960005650-118)	€ -2,4	€ -2,4
<b>Totaal krediet</b>	<b>€ 183,71</b>	<b>€ 183,71</b>
<b>Saldo</b>	<b>€ 6,6</b>	<b>€ 6,5</b>

Toelichting:

**Ombouw SUNIJ:** de prognose eindstand van de Ombouw SUNIJ lijn is ongeveer gelijk gebleven in Q3 2022. In de prognose is al rekening gehouden met de inzet van projectleden tot het einde van het jaar en de prognose voor de restpunten. Daarnaast dient de afronding van het contract met de BAM nog plaats te vinden, maar dit zal naar verwachting geen effect meer hebben op de prognose eindstand.

**Spooromlegging Nieuwegein City:** In Q3 2022 zijn de prognoses voor de restpunten verder aangescherpt, waardoor de eindstand hoger uitvalt dan in Q2 2022. De grootste restpunten betreffen de raakvlakken die in de toekomst nog zullen gaan ontstaan in de ontwikkeling van het stationsgebied door Gemeente Nieuwegein. Het negatieve resultaat kan grotendeels door de risicoreservering van het project worden opgevangen en zal verder vanuit de resterende risicoreservering op programmaniveau gedekt worden.

**VK+:** In Q3 is de prognose eindstand voor VK+ gedaald met ongeveer €0,3 mln, door een daling van de verwachtingswaarde van de risico's, de VAT kosten en de bouwkosten. Het totale verwachte resultaat is door deze daling gestegen naar ongeveer €0,47 mln.

**Risico's:** de omvang van de risico's is in de rapportageperiode gedaald naar 1,4 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. Vanwege de consolidatie van Ombouw SUNIJ-lijn, Materieel en VK Sporen in Q2 2021 zijn voor deze projecten 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. 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 top-risico's getoond.



Tabel 9 Toprisico's deelproject NGC

Risico	Beschrijving	Beheersing
Projectteamleden Nieuwegein City hebben onvoldoende capaciteit voor leveren gewenste kwaliteit werkzaamheden	Het opleveren en overdragen van het project richting te beheerder vraagt veel afstemming en inzet teamleden. Daarnaast is op sommige vlakken nog de kwaliteit van aantoning van DVRI onvoldoende en dit vraagt extra inzet van projectteamleden. Daardoor zullen ook meerdere versies van het opleverdossier getoetst en afgestemd moeten worden met alle partijen. Dit proces loopt ook door tijdens de zomervakantie, wanneer de beschikbare capaciteit lager is vanwege vakanties. Als laatste is het bij projecten in afronding vaak zo dat teamleden met andere projecten gaan starten, waardoor ze het project NGC sneller dan gewenst zullen verlaten.	Om de gewenste capaciteit helder te krijgen is een planning voor oplevering en afronding opgesteld. Op basis van deze planning wordt bepaald welke contracten verlengd worden en wordt met teamleden capaciteit en commitment vastgelegd.
Opleverdossier voldoet niet aan de wensen van projectteam of TBO waardoor overdracht wordt vertraagd	Er is een lange tijd onduidelijk geweest welke informatie en welke structuur TBO wenst in het opleverdossier. Daarnaast moeten ook de restpunten opgenomen worden in het opleverdossier. Deze restpunten worden momenteel nog afgestemd met DVRI en TBO.	Afgelopen maanden zijn inhoud en structuur van beide opleverdossiers uitvoerig afgestemd met alle partijen. Daarnaast is er een restpuntenlijst opgesteld op basis van de opnames die ook met TBO gedeeld is. De volgende stap is om samen met DVRI en TBO deze restpuntenlijst te bevroeren en zo het opleverdossier af te gaan ronden.
DVRI dient claim met meerkosten in	DVRI heeft aangegeven meer inzet gepleegd te hebben dan dat ze verwacht hadden op basis van het contract. Zo vindt DVRI dat enkele verzoeken vanuit de Provincie meerwerk op het contract zijn, zijn er aanvullende eisen vanuit TBO gekomen voor aantoning en opleveren en is een ander veiligheidsregime ingezet wat fors meer inzet vroeg.	Het projectteam werkt er samen met DVRI aan om de hoeveelheid wijzigingen op het contract zo klein mogelijk houden. Daarbij blijft het projectteam kritisch op de van DVRI gevraagde inspanning om te voldoen aan het contract. Wanneer DVRI claims indient, worden deze eerst samen besproken en getoetst aan het contract.

Tabel 10 Toprisico's deelproject VK+

Risico	Beschrijving	Beheersing
Scope creep VK+	Aanpassingen van objecten buiten projectgebied komen ten laste van VK+ op verzoek van stakeholders. Dit risico is afgelopen periode opgetreden voor het verbeteren van de bewegwijzering voor de halte Utrecht Centraal Centrumzijde en het verplaatsen van een CICO paaltje op halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde	Het projectteam heeft een start gemaakt met het verbeteren van de bewegwijzering en het vinden van een geschikte locatie voor het CICO paaltje.
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 hiermee geen invloed op de mijlpaal Start exploitatie VK+.	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.
Afspraken met de taxibranchen lopen vast	De taxibestuurders voelen zich niet gehoord en vinden dat er geen goed alternatief wordt geboden voor de	Het projectteam heeft variant 4a gerealiseerd. Ook na afronding van de realisatie is er nog steeds veel weerstand



	wijziging in routes van Utrecht Centraal Centrumzijde naar Utrecht Centraal Jaarbeurszijde.	vanuit taxibranche. Het project monitort of alle weggebruikers zich aan de gemaakte afspraken houden. Vooralsnog zijn er geen juridische processen gestart, maar er blijven signalen vanuit de taxibranche komen dat ze niet eens zijn met de gang van zaken.
--	---	---