

College van Gedeputeerde Staten
Statenvoorstel

DATUM	2 juni 2020	NUMMER PS	PS2020MM06
AFDELING	OV	COMMISSIE	M&M
STELLER	Dick Jonkers	DOORKIESNUMMER	06-46994704
DOCUMENTNUMMER	82010C4B	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Titel : Aanvraag aanvullend krediet Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) 2020

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit pag. 5

Toelichting pag. 6

Bijlage(n):

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Om fijn te wonen en werken in de provincie, is een goede bereikbaarheid belangrijk. Met onder andere een extra impuls in het tramvervoer zullen meer inwoners gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dit sluit aan de gezonde, veilige en duurzame mobiliteit zoals opgenomen in het coalitieakkoord 2019-2023. Het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) is hier een belangrijk onderdeel van (zie 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016).

In december 2016 hebben Provinciale Staten het besluit genomen (Docnr. 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016 – Toekomstbestendig tramsysteem regio Utrecht) om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de 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 de Uithoflijn tot één doorgaand tramvervoersysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Science Park kunnen reizen en andersom. Hieruit is het programma Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT) ontstaan.

De werkzaamheden zijn gestart en volop in uitvoering. Met de Statenbrief d.d. 14 april jl. (zie 82010C49 d.d. 14 april 2020) hebben wij u op de hoogte gebracht van meerdere opgetreden risico's die leiden tot een budgetoverschrijding. Met dit statenvoorstel vragen wij het aanvullende krediet aan, dat nodig is om de extra kosten te kunnen financieren.

Voorgeschiedenis

In december 2016 hebben Provinciale Staten het besluit genomen (Docnr. 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016 – Toekomstbestendig tramsysteem regio Utrecht) om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de 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 de Uithoflijn 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 (VRT) ontstaan.

Het budget dat u hiervoor in 2016 door beschikbaar heeft gesteld, bedraagt € 141,2 miljoen.

In september 2018 heeft u 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.

Ten slotte heeft u in november 2018 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").

Essentie / samenvatting

U bent met de Statenbrief van 14 april jl. geïnformeerd over de binnen het project opgetreden risico's met betrekking tot baanstabiliteit, spleetbreedte en de gevolgen van het coronavirus. Omdat over de gevolgen van het coronavirus nog veel onzeker was, is de toezegging gedaan om u een nieuwe stand van zaken te presenteren zodra meer duidelijk was over de gevolgen. Dit is met de Statenbrief d.d. 2 juni gedaan. De opgetreden risico's leiden daarnaast tot meerkosten. Hiervoor wordt met dit Statenvoorstel aanvullend krediet gevraagd.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Het Project VRT draagt bij aan een goed functionerend en modern tramsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap. Met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen de provincie. Door te anticiperen op de opgetreden risico's wordt gestreefd om dit doel te behalen. Op deze manier wordt bijgedragen aan een gezonde, veilige en duurzame mobiliteit zoals onder andere opgenomen in het coalitieakkoord 2019-2023

Wettelijke grondslag

- Art. 158 Provinciewet
- Wet lokaalspoor.

Financiële consequenties

Het totale bedrag aan extra benodigd krediet bedraagt ca. € 20,9 miljoen. Dit betekent een stijging van de jaarlijkse kapitaallasten met € 696.000,-. Deze kunnen gedekt worden uit de vrije ruimte in de OV-kapitaallasten. Een begrotingswijziging is niet noodzakelijk.

Gezien de doorlooptijd van interne besluitvormingsprocessen en het zomerreces wordt met dit Statenvoorstel krediet gevraagd voor de volledige begrote meerkosten en wordt verzocht om deze als "bestuurlijk opdrachtgeversbudget" beschikbaar te stellen. De vrijgave van dit krediet zal pas plaatsvinden na expliciet akkoord van de gedeputeerde Mobiliteit.

Onder "Financiën" is de aanvraag voor aanvullend krediet nader onderbouwd.

Bestuurlijke dilemma's/politieke gevoeligheid

De reizigers zullen naar verwachting op de geplande datum van 22 augustus 2020 niet van de gehele gerenoveerde SUNIJ-lijn gebruik kunnen maken en zal langer van vervangend busvervoer gebruik zullen moeten maken. Naast de financiële consequenties, zullen er t.a.v. de spleetbreedte ook consequenties zijn voor de reizigers en kan dit tot discussies met de reizigersbelangenorganisaties (o.a. ROCOV) leiden. Het streven is om het reizigersongemak zoveel als mogelijk te beperken. Deze partijen worden betrokken bij de consultatie en oplossingen.

Het project bevindt zich in een uitzonderlijke situatie. Niet alleen is er geen ervaring met een wereldwijde crisis als deze, die een grote impact heeft op welhaast alle aspecten van het project, maar ook heeft het project reeds een strakke planning. De onzekerheden over de omvang van de coronavertraging én de afweging welk deel door de opdrachtnemers rechtmatig geclaimd kan worden, leiden op dit moment tot een relatief hoge inschatting en bandbreedte van de meerkosten. Het is mede daarom van belang om de meerkosten die gerelateerd zijn aan het coronavirus duidelijk en objectief inzichtelijk te maken. Hiervoor is tezamen met de hoofdaannemer een onafhankelijke derde partij ingehuurd, zodat een accurate dossieropbouw gewaarborgd is.

Daarnaast vraagt het project ook om een voortvarende interne besluitvorming. Hierbij wordt met het inrichten van interne processen zorg gedragen voor integrale advisering. Op deze manier wordt de onafhankelijkheid en transparantie verder gewaarborgd.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Gezien de vele, vooral door het coronavirus ontstane, onzekerheden binnen het project, is tevens geïnventariseerd wat de effecten van een andere keuze dan doorgaan met de huidige planning zouden zijn. Hierbij zijn zowel de praktische als juridische gevolgen in acht genomen.

Elke andere keuze dan doorgaan met de huidige planning van VRT leidt tot een veelvoud van de mogelijke kosten van de coronavertraging dan die nu als aanvullend krediet wordt aangevraagd.

De onzekerheden over de omvang van de coronavertraging én de afweging welk deel door de opdrachtnemers rechtmatig geclaimd kan worden en/of de provincie wil vergoeden, leiden op dit moment tot een relatief hoge inschatting en bandbreedte. Met het schorsen of staken van de VRT-werkzaamheden zou de provincie afwijken van de lijn om het bedrijfsleven in de coronacrisis bij te staan door omzet te blijven genereren. Verder leidt schorsen of staken tot het herzien van de afspraken met de gemeente Nieuwegein over Nieuwegein City.

Effecten op duurzaamheid

Project VRT draagt bij aan een goed functionerend en modern tramsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap. Dit met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen de provincie. Hiermee wordt ook een belangrijke bijdrage geleverd aan de verduurzaming van vervoer binnen de provincie.

Door vertraging van het project zal de reiziger langer gebruik moeten maken van minder duurzame vormen van vervoer.

Voorgesteld wordt:

1. De voorgestelde maatregelen te treffen waarmee de opgetreden risico's van spleetbreedte, baanstabieleit en coronavirus worden gemitigeerd;
2. Een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen aan te vragen;
3. De totale extra jaarlijkse lasten ad. € 696.000,- te dekken uit de mobiliteitsbegroting OV, specifiek binnen de OV-kapitaallasten;

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 15 juli 2020;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2 juni 2020, afdeling Mobiliteit, nummer 82010C4B;

Overwegende dat;

Het project Vernieuwde Regionale Tramlijn bijdraagt aan een goed functionerend en modern tramsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap, met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen de provincie.

Besluiten:

1. De voorgestelde maatregelen te treffen waarmee de opgetreden risico's van spleetbreedte, baanstabieleit en coronavirus worden gemitigeerd;
2. Een aanvullend krediet van € 20,9 miljoen aan te vragen;
3. De totale extra jaarlijkse lasten ad. € 696.000,- te dekken uit de mobiliteitsbegroting OV, specifiek binnen de OV-kapitaallasten;

Voorzitter,

Griffier,

1. Wettelijke grondslag

- Art. 158 Provinciewet
- Wet lokaalspoor.

2. Beoogd effect

Het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (hierna: project VRT) draagt bij aan een goed functionerend en modern tramsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap. Dit met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen de provincie. Om dit doel te behalen, dienen maatregelen getroffen te worden om de opgetreden risico's van baanstabieleit, spleetbreedte en coronavirus te mitigeren.

3. Effecten op duurzaamheid

Project VRT draagt bij aan een goed functionerend en modern tramsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap. Dit met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen de provincie. Hiermee wordt ook een belangrijke bijdrage geleverd aan de verduurzaming van vervoer binnen de provincie.

Door vertraging van het project zal de reiziger langer gebruik moeten maken van minder duurzame vormen van vervoer.

4. Argumenten

Met dit Statenvoorstel wordt aanvullend krediet aangevraagd voor de opgetreden risico's m.b.t. baanstabieleit, spleetbreedte en het coronavirus. Deze risico's hebben allen betrekking op het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn, dat door het coronavirus een vertraging oploopt van minimaal vier weken. Onderaan volgt een nadere toelichting per risico. Onder "Financiën" is nader ingegaan op de financiële consequenties van de mitigerende maatregelen. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de voortgang van het deelproject, en van de overige deelprojecten verwijzen wij u naar de Statenbrief d.d. 2 juni jl..

Opgetreden vertraging m.b.t. de renovatie van de SUNIJ-lijn

De ombouw SUNIJ-lijn betreft het geschikt maken van de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid voor de nieuwe lagevloer-trams. Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn zit in de realisatiefase en wordt sterk geraakt door de coronamaatregelen. Om in te kunnen schatten hoe het deelproject verder wordt uitgevoerd en welke gevolgen dat gaat hebben voor bijvoorbeeld de exploitatie na 21 augustus 2020, hebben opdrachtgever en hoofdaannemer van Ombouw SUNIJ-lijn samen verschillende scenario's uitgewerkt en gewogen. Hierbij is onderzocht of onder andere een gefaseerde oplevering van de verschillende tracédelen een mogelijkheid is. Deze scenario's zijn beoordeeld op basis van: (in willekeurige volgorde) effect reiziger, uitvoerbaarheid, haalbaarheid, veiligheid, betaalbaarheid en rechtmatigheid.

Weging scenario's

Uiteindelijk is op basis van de afwegingen en met name ook door de achterstanden bij de leveranties van de nieuwe trams besloten om de oorspronkelijke contractplanning met de hoofdaannemer als uitgangspunt te hanteren en vanuit die basis de optredende vertragingen inzichtelijk te maken en waar mogelijk te mitigeren.

Toegankelijkheid (grootte van de spleetbreedte/ afstand tussen de tram en het perron)

Om de toegankelijkheid van de trams te bevorderen, is het streven om de spleetbreedte (afstand tussen de tram en het perron) waar mogelijk zoveel te mogelijk te verkleinen. Bij het uitwerken van het definitief ontwerp is naar

voren gekomen dat de spleetbreedte per halte en tramdeur zal variëren bij haltes die in een bocht liggen. Bij de SUNIJ-lijn is er sprake van een bestaande situatie waarbij 13 van de 23 haltes (incl. de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum) in een bocht liggen. De boogstraal hiervan varieert, wat betekent dat de spleetbreedte ook per halte kan verschillen. Doordat de tram uit meerdere, scharnierende starre delen bestaat kan deze niet de vloeiende boog van de halte volgen en zal bij het stoppen bij de halte de spleetbreedte variëren. De spleetbreedte kan volgens de berekeningen variëren van 54 mm in rechtstand tot maximaal 189 mm in bogen. Deze uitkomst is het gevolg van de voertuigkeuze en het alignement (de uitlijning van het spoor). Bij de huidige SIG-trams is sinds de start van de exploitatie in de jaren tachtig de spleetbreedte fors en om die reden zijn er voor de toegankelijkheid loopplanken in de SIG-trams aangebracht. In de meeste gevallen zal na de renovatie een verbetering plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie, dat wil zeggen dat de spleetbreedtes in de nieuwe situatie kleiner zullen zijn. Feit blijft dat een grotere spleetbreedte een negatieve impact heeft op de toegankelijkheid voor meerdere reizigersgroepen.

Onderzocht is welke aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om de spleetbreedte bij de haltes in de bogen te versmallen en zo de toegankelijkheid verder te verbeteren. Op basis van overleggen met onder andere experts van andere vervoersbedrijven blijkt een spleetbreedte in bochten tot 75 mm acceptabel te zijn. Voor 8 tot 10 van de 23 haltes moeten dan aanvullende maatregelen getroffen worden door kunststof strips aan de binnenzijde van het perron aan te brengen. Dit vergt maatwerk en is inpasbaar binnen de uitvoeringsplanningen.

Voor de toegankelijkheid van rolstoelen is bij de leverancier van de trams (CAF) een prototype van een loopplank besteld. Deze loopplank overbrugt de altijd aanwezige ruimte, in zowel verticale als horizontale richting. Met het prototype kan getest worden wat de impact van het gebruik van de loopplank op de rijtijden van de tramlijn is, aangezien de trambestuurder de inzet van de loopplank in orde moet brengen. Met reizigersbelangenorganisaties zoals ROCOV wordt op dit moment overlegd over deze maatregelen en de effecten op de toegankelijkheid. Ervaring leert dat de aanwezigheid van de loopplank door de belangenorganisaties als positief wordt ervaren.

Baanstabiliteit

De nieuwe trams hebben een hogere aslast (zijn zwaarder) dan het oude trammaterieel (SIG). Dit betekent dat de bodem onder de baan een hogere draagkracht dient te hebben. Het baanvak is sinds ingebruikname stabiel en vertoont tot op heden geen significante vervorming. Dit is bevestigd bij de opname van het werk. Bij het railgebonden vervoer in Nederland is al jaren sprake van toegenomen reizigersvervoer en hogere snelheden wat leidt tot een hogere belasting van de onderbaan. Dit heeft geleid tot nieuwe regelgeving ten aanzien van te hanteren rekenmethodieken in Nederland. Hierin is voorgeschreven dat ook bodemdaling en droogte van de bodem als relatief nieuwe factoren in de stabiliteitsberekeningen moeten worden meegenomen. Dit alles leidt tot voorzichtige berekeningen met een ruime bandbreedte op het hoofdspoor maar ook voor lightrail-systemen als de SUNIJ-lijn. Uit de stabiliteitsberekeningen conform de nieuwe voorgeschreven rekenmethodieken is gebleken dat op een aantal plaatsen, vooral langs het tracé naar IJsselstein, het draagvermogen van de ondergrond niet voldoet aan de rekenregels.

Om te kunnen beoordelen op welke specifieke onderdelen van het tracé deze problematiek speelt, wordt aanvullend grondonderzoek gedaan. De coronamaatregelen bij het ingenieursbureau leiden tot een langere doorlooptijd van dit onderzoek. Daarnaast speelt deze problematiek bij meerdere overheden, waardoor de vraag naar soortgelijke onderzoeken groter is dan voorheen.

Ongeacht deze uitkomsten dient in ieder geval voor een deel van de SUNIJ-lijn in IJsselstein de baan over een lengte van ca. 700 meter verstevigd te worden door het aanbrengen van een stalen damwand. Deze opdracht is inmiddels aan de opdrachtnemer verstrekt om de planning niet verder te verstoren. Op een ander deel van het tracé wordt ter versteviging van de baan een naast het tracé liggende sloot drooggelegd. Elders wordt er ter

compensatie nieuw oppervlaktewater aangelegd. Inmiddels zijn langs de kritische delen van het tracé grondmonsters verzameld die nu in het laboratorium beproefd worden. De uitkomsten zijn echter pas eind juni beschikbaar. Op basis van de uitkomsten van het bodemonderzoek op enkele andere tracédelen zal bepaald kunnen worden of ook op andere plaatsen aanvullende voorzieningen gerealiseerd moeten worden of dat dit risico kan vervallen. In het slechtste geval zou voor circa tweeëneenhalve kilometer maatregelen getroffen moeten worden.

Het uitgangspunt bij het uitwerken van de maatregelen is dat een werkmethode gezocht wordt waarbij de hoofdaannemer haar werk kan afronden en de aanvullende maatregelen onafhankelijk van de hoofdaannemer gerealiseerd kunnen worden. Dit betekent dat het opgetreden risico wel zal leiden tot meerkosten, maar naar verwachting niet tot verdere uitloop van het gehele project.

5. Kanttekeningen

Omdat er nog veel onzeker is over de uitwerking van de 1,5 meter-samenleving en de impact hiervan op het openbaar vervoer, zijn keuzes gemaakt op basis van aannames. De kans blijft aanwezig dat nationale en internationale overheden de maatregelen tussentijds versoepelen of juist aanscherpen. Dit zal direct effect hebben op de uitvoering van het project en de inzet van het openbaar vervoer in zijn geheel.

6. Financiën

Het krediet dat voor het Programma Vernieuwing Regionale Tramlijn door Provinciale Staten op 15 december 2016 beschikbaar is gesteld, bedraagt € 141,2 miljoen (Docnr. 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016 – Toekomstbestendig tramsysteem regio Utrecht). Op 24 september 2018 hebben Provinciale Staten 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/onvoorziën, 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. Ten slotte is op 5 november 2018 door Provinciale Staten besloten om € 7 miljoen te reserveren als bijdrage voor vernieuwing van het OV-knooppunt "Nieuwegein City" (Docnr. 81DBE6B2, d.d. 25 september 2018 – Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City").

Dit leidt tot het onderstaande overzicht:

Docnr.	Datum	Titel	Bedrag
819A9D0B	15 december 2016	Toekomstbestendig tramsysteem	€ 141,2 mln
81D56AA3	24 september 2018	Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn	€ 17 mln
81DBE6B2	5 november 2018	Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City"	€ 7 mln
			€ 165,2 mln

Corona, baanstabieleit en spleetbreedte hebben geleid tot meerkosten. Onderaan volgt een overzicht van de meerkosten waarbij een uitsplitsing is gemaakt tussen de verschillende kostenposten.



OVERZICHT BENODIGD AANVULLEND KREDIET

PROGNOSESTAND ZONDER CORONA, BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREDTE	166.775.284
PROGNOSE CORONA	14.296.857
PROGNOSE BAANSTABILITEIT	4.212.500
PROGNOSE SPLEETBREDTE	773.250
EINDPROGNOSE VRT	186.057.891
HUIDIG BUDGET	165.200.000
AAN TE VRAGEN KREDIET	20.857.891

OVERZICHT MEERKOSTEN ALS GEVOLG VAN CORONA

Voor het bepalen van de meerkosten als gevolg van corona zijn de onderstaande uitgangspunten aangehouden. De meerkosten als gevolg van het coronavirus bedragen hiermee € 14.296.857. Naar verwachting kan nagenoeg het gehele bedrag worden geactiveerd.

De onzekerheden over de omvang van de coronavertraging en de afweging welk deel van deze meerkosten door de provincie gedekt wordt, leiden op dit moment tot een relatief hoge inschatting en bandbreedte van de meerkosten. Het is mede daarom van belang om de meerkosten die gerelateerd zijn aan het coronavirus duidelijk en objectief inzichtelijk te maken. Hiervoor is tezamen met de hoofdaannemer een onafhankelijke derde partij ingehuurd. Op deze manier wordt een accurate dossieropbouw gewaarborgd.

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt waar deze meerkosten uit bestaan.



OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN CORONA

Kostenpost	Kosten	Toelichting
Materieel – VAT-kosten	500.000	Het langer doorlopen van dit deelproject is naar verwachting circa 3-5 maanden door de verlate levering van het trammaterieel. De meerkosten zijn gerelateerd aan de continuering van projectteam + TBO.
Ombouw SUNIJ-lijn	9.183.743	De onzekerheden over de omvang van de coronavertraging en de afweging welk deel van deze meerkosten door de provincie gedekt wordt, leiden op dit moment tot een relatief hoge inschatting en bandbreedte van de meerkosten. Ook zal de uitloop van dit deelproject leiden tot hogere VAT-kosten en zal langer vervangend vervoer ingezet moeten worden. Gerekend is met 1,75 vergroting van busintensiteit door 1,5 meter inrichting van vervangend vervoer.
Vervangend vervoer Nieuwegein City 2021	1.410.000	Voor vervangend vervoer Nieuwegein City houden we ook rekening met effect van het coronavirus op de kosten voor vervangend busvervoer. Gerekend is met 1,75 vergroting van busintensiteit door 1,5 meter inrichting van vervangend vervoer.
Nieuwegein City VAT-kosten	99.753	Er is rekening gehouden met meerkosten, uitgaande van 3 maanden extra inzet.
Plan-Organisatie VAT-kosten	1.116.611	Er is rekening gehouden met meerkosten, uitgaande van 3 maanden extra inzet en extra inzet Croon Advocaten.
Coronareservering overig	1.986.750	Overige risicoverseringen zoals bijvoorbeeld het niet halen van de uitvoeringsplanning, het niet op tijd verlegd krijgen van kabels en leidingen en over onvoldoende materieel beschikken om de SUNIJ-regeling en UHL-regeling te rijden.

OVERZICHT MEERKOSTEN ALS GEVOLG VAN BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE

Naast het coronavirus zijn ook de risico's van baanstabieleit en spleetbreedte opgetreden. De meerkosten voor baanstabieleit bedragen € 4.212.500. De meerkosten van spleetbreedte € 773.250.



OPBOUW PROGNOSE VOOR ONDERDELEN BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE

MEERKOSTEN M.B.T. BAANSTABILITEIT EN SPLEETBREEDTE		
Kostenpost	Meerkosten	Toelichting
Baanstabieleit	4.212.500	Op basis van de uitkomsten van het bodemonderzoek op enkele andere tracé delen zal bepaald kunnen worden of op andere plaatsen ook aanvullende voorzieningen gerealiseerd moeten worden of dat dit risico kan vervallen.
Spleetbreedte	773.250	Onderzocht wordt welke aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om de spleetbreedte bij de haltes in de bogen te versmallen en zo de toegankelijkheid verder te verbeteren. Voor 8 tot 10 van de 23 haltes moeten dan aanvullende maatregelen getroffen worden door kunststof strips aan de binnenzijde van het perron aan te brengen.

Zoals aangegeven zal voor de baanstabieleit, op basis van de uitkomsten van het bodemonderzoek, bepaald worden of ook op andere plaatsen aanvullende voorzieningen gerealiseerd moeten worden. De resultaten worden eind juni verwacht. De hoogte van de meerkosten zal ook dan duidelijker worden. Deze post, die als 'bestuurlijk opdrachtgeversbudget' beschikbaar zal worden gesteld, kan benut worden als deze onderzoeksresultaten aanleiding geven om voorzieningen te treffen. Het benutten van deze opdrachtgeverspost kan alleen na bestuurlijke instemming van verantwoordelijk gedeputeerde Mobiliteit.

Dekking meerkosten

Het totale bedrag aan extra benodigd krediet bedraagt ca. € 20,9 miljoen. Dit betekent een stijging van de jaarlijkse kapitaallasten met € 696.000,-. Deze kunnen gedekt worden uit de vrije ruimte in de OV-kapitaallasten, binnen de Mobiliteitsbegroting. Een begrotingswijziging is niet noodzakelijk.

Gezien de doorlooptijd van interne besluitvormingsprocessen en het zomerreces wordt met dit Statenvoorstel krediet gevraagd voor de volledige begrote meerkosten en verzocht om deze als "bestuurlijk opdrachtgeversbudget" beschikbaar te stellen. De vrijgave van dit krediet zal pas plaatsvinden na expliciet akkoord van Gedeputeerde Staten.

7. Realisatie

Het project kent een doorlooptijd tot 2021. Met de kennis van nu is de verwachting dat het project een vertraging van meer dan vier weken zal oplopen. Hierbij dient uitdrukkelijk in acht te worden genomen dat het project zich in een uitzonderlijke situatie bevindt en er nog veel onzekere factoren zijn. Aangezien het project ook afhankelijk is van buitenlandse leveranciers en onderaannemers, heeft niet alleen het nationale beleid, maar ook het internationale beleid een grote impact op de uitvoering van het project.

Binnen het project wordt voor de uitvoering van de werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn de oorspronkelijke volgorde en planning aangehouden waarbij de tracés door de hoofdaannemer gelijktijdig worden opgeleverd, in de wetenschap dat hier sprake zal zijn van een uitloop van meer dan vier weken. Dit betekent dat na de oplevering van de SUNIJ-lijn, op basis van het aantal geleverde nieuwe trams, onderzocht wordt wat de gevolgen zijn voor de exploitatie. Hierbij zal ook geïnventariseerd worden of het eventueel gefaseerd in dienst stellen van de SUNIJ-lijn een optie is.

8. Juridisch

De door Inkoop opgestelde "Handelingswijzer opdrachten i.v.m. het coronavirus IP12" zal bij lopende en nieuwe opdrachten in acht worden genomen om zo de rechtmatigheid van de inkoop te borgen. Aanvullend hierop vindt

uitvoerige juridische afstemming plaats met Croon Advocaten inzake de lopende opdracht voor de renovatie van de SUNIJ-lijn. Hiermee wordt geborgd dat de juridische positie van de provincie in acht wordt genomen en de kostenverdeling van de door corona ontstane meerkosten op een rechtmatige en transparante wijze geschiedt.

9. Europa

N.v.t.

10. Communicatie

Via de voortgangsrapportage VRT en Statenbrieven wordt over de voortgang van het project VRT gerapporteerd. Een afschrift van de Statenbrief d.d. 2 juni jl. is aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie aangeboden.

Daarnaast worden de lokale media via een persbericht op de hoogte gesteld. De bewoners, voor wie de impact van de vertraging van de renovatie SUNIJ-lijn groot is, zijn via een brief op de hoogte gesteld.

11. Bijlagen

-