

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	15-12-2020	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Milieu en Mobiliteit
STELLER	Dick Jonkers	TELEFOONNUMMER	06-46994704
DOCUMENTUM NUMMER	821C0D4D	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Voortgangsrapportage 1 juli 2020 t/m 31 oktober 2020 project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Project VRT bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdsplan hebben. De voortgangsrapportage geeft de actuele ontwikkeling weer tot peildatum 31 oktober 2020 van alle deelprojecten. Daarnaast wordt in deze statenbrief de actuele stand van zaken van het project gegeven.

Inleiding

In december 2016 heeft u het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe 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 (zie 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016).

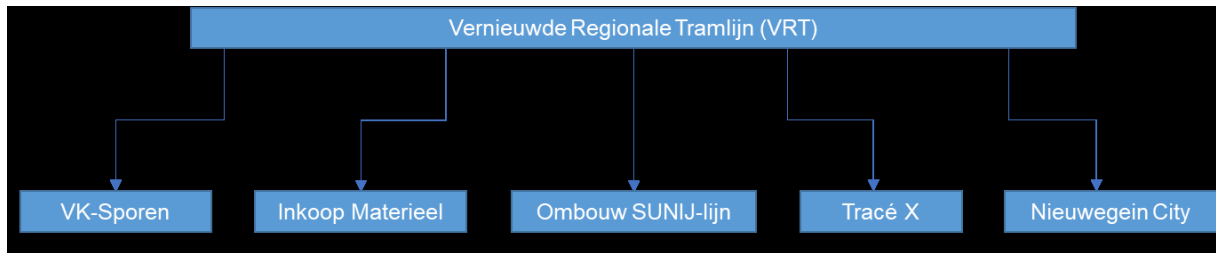
U wordt periodiek door middel van kwartaalrapportages geïnformeerd over de voortgang van het gehele project VRT. U bent de afgelopen periode ook herhaaldelijk geïnformeerd over de voortgang van het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn. Dit betrof de opgetreden risico's van corona, baanstabieleit, spleetbreedte en het niet tijdig verkrijgen van de indienststellingsvergunning. Hiervoor verwijzen wij naar de statenbrieven van 14 april 2020 (docnr. 82010C49), 2 juni 2020 (docnr. 82010C4B), 1 september 2020 (docnr. 82158338), 29 september 2020 (docnr. 8217A6C5) en 27 oktober 2020 (docnr. 82199C5B).

Bijgevoegde kwartaalrapportage VRT Q3-2020 inclusief actualisatie per 31 oktober 2020 geeft de stand van zaken weer tot peildatum 31 oktober 2020 van alle deelprojecten. In deze statenbrief geven wij daarnaast ook de actuele stand van zaken van het moment van schrijven.

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

Toelichting

Het project bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdsplan hebben:



In de bijgevoegde 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 dit zich verhoudt tot de hoofdlijnenplanning. Dit keer is ervoor gekozen om te rapporteren over vier maanden; het derde kwartaal (1 juli t/m 30 september) plus een extra maand, de maand oktober. Hier is bewust voor gekozen. Zoals in de statenbrief d.d. 29 september jl. (Docnr. 8217A6C5) is gemeld is er geen kwartaalrapportage over het tweede kwartaal uitgebracht omdat bij de interne controle de daarin opgenomen planning en financiën achterhaald bleken. In september en oktober is het gehele project doorgelicht op planning, financiën en risico's. In voorliggende voortgangsrapportage zijn de laatste inzichten tot en met 31 oktober verwerkt zodat u een volledig en helder beeld krijgt van de voortgang van het project.

Onderstaand volgt per deelproject een samenvatting van de voortgang. Voor de uitgebreide verslaglegging verwijzen wij u naar de kwartaalrapportage.

VK-sporen

Het deelproject VK-sporten betreft de aanleg van tijdelijk extra sporen bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot. De extra sporen zijn opgeleverd. Dit deelproject is binnen budget en binnen planning technisch én financieel afgerond.

Inkoop materieel

Dit deelproject betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte met lage vloeren. Deze trams kunnen dan gekoppeld worden met trams die gebruikt worden op de Uithoflijn (met een lengte van 33 meter). Uiteindelijk kan dan, als de exploitatie van SUNIJ-lijn en de Uithoflijn aan elkaar gekoppeld zijn, met de gekoppelde trams van 75 meter gereden worden.

De opdracht voor de levering van de nieuwe trams is gegund aan tramfabrikant CAF uit Spanje. Zoals in de vorige voortgangsrapportage gemeld, werd de CAF fabriek als gevolg van de Covid19 maatregelen tijdelijk gesloten. Dit betekent dat de planning van het oorspronkelijke opleverschema van de trams is vertraagd. Concreet betekent dit, dat er op moment van schrijven 14 stuks 41-meter trams zijn afgeleverd en geaccepteerd en dat de overige 8 stuks 41-meter trams vóór maart 2021 opgeleverd worden. Dit is voldoende voor de indienststelling van de SUNIJ-lijn met niet gekoppelde trams. Na het realiseren van de vervoerkundige koppeling zullen op de UHL én SUNIJ-lijn gekoppelde tramstellen van 75 m lengte gaan rijden.

Daarnaast zijn rolstoelplanken ontwikkeld die gebruikt kunnen worden door rolstoel- en scootmobielgebruikers. De rolstoelplanken zijn al getest en goedgekeurd door de betrokken partijen, waaronder de reizigersbelangenorganisatie ROCOV. Deze planken kunnen op verzoek van de reiziger door de trambestuurder worden geplaatst. De plaatsing van deze planken, 1 per perron, is voor de start van de exploitatie afgerond.

Ombouw 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. Wij hebben u middels meerdere statenbrieven op de hoogte gehouden over de opgetreden risico's van corona, baanstabieleit, spleetbreedte en het niet tijdig verkrijgen van de indienststellingsvergunning.

Conform de statenbrief d.d. 27 oktober jl. staat de start exploitatie van het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid gepland voor eind januari 2021 en van het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid in februari. Onderstaand lichten wij per risico toe wat de stand van zaken is.

Vorderingen m.b.t. verbeteren van de baanstabieleit

Bij de uitvoering van het project bleek eerder dit jaar dat de baanstabieleit op meerdere plaatsen niet voldeed aan de vereisten, wij hebben u hierover middels de statenbrieven van 14 april jl., 2 juni jl. en 27 oktober jl. geïnformeerd. Met het plaatsen van nieuwe damwanden of het verstevigen van de bestaande damwanden, is dit issue op de meeste locaties verholpen. Met het treffen van deze maatregelen is het probleem van baanstabieleit afgerond, met uitzondering van de te verstevigen damwand ter hoogte van de halte IJsselstein Zuid. Inmiddels is ook voor deze locatie een technische oplossing gevonden, is de opdracht hiervoor verleend en zijn de werkzaamheden volop in uitvoering. De verwachting is dat de werkzaamheden eind december zijn afgerond. Met het afronden van deze laatste werkzaamheden wordt op alle locaties voldaan aan de vereiste normen.

Vorderingen m.b.t. verbeteren toegankelijkheid van de trams

Het is van cruciaal belang dat de trams ook toegankelijk zijn voor de mindervalide reizigers. Om de spleetbreedte (de horizontale instapspleet tussen de rand van het perron en de treeplank van de tram) zo klein mogelijk te maken zijn verschillende maatregelen getroffen. Het streven is om de spleetbreedte zo klein als mogelijk te maken, zonder dat het risico bestaat dat de tram tegen het perron aan schuurt. Omdat de ligging van de tram op de trambaan afhankelijk is van meerdere factoren (zoals bijvoorbeeld het totale gewicht van de tram met passagiers en de gebruikelijke slijtage) is dit een uitdagende klus. Met name bij haltes in bogen speelt deze problematiek.

Waar mogelijk zijn kleine correcties toegepast aan de perrons in rechtstand. Bij haltes in bogen zijn indien mogelijk kunststof vulprofielen de z.g. gapfillers aangebracht. Voor de perrons in bogen waar dit geen optie is, is de spleetbreedte teruggebracht tot nominaal 75 mm. Desondanks resteren vijf haltes met een spleetbreedte van circa 85-90 mm. Een kleinere spleetbreedte is technisch niet te realiseren zonder dat het risico op schade, en daarmee uitval, van trams te groot wordt. Op de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum zal de spleetbreedte meer zijn dan 75 mm, de nieuwe halte zal in 2022 in rechtstand worden gebouwd waarmee dit probleem wordt opgelost.

Als ondanks deze aanpassingen de spleetbreedte nog steeds te groot is voor een mindervalide reiziger, kan gebruik worden gemaakt van de rolstoelplanken. Deze zullen op alle haltes van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn beschikbaar zijn. Bij het ontwerp van de rolstoelplanken zijn reizigersbelangenorganisaties betrokken geweest.

Vorderingen m.b.t. het verkrijgen van de indienststellingsvergunning

Zoals eerder met u gecommuniceerd is meer tijd nodig voor het verkrijgen van een indienststellingsvergunning dan van tevoren ingeschat. Dit leidt tot een significante vertraging. Met de statenbrief van 27 oktober jl. hebben we u meer inzicht gegeven in de nog te nemen stappen. De verwachting is nog steeds dat op het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid eind januari in exploitatie te gaan en op het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid eind februari. Wij gaan onderstaand in op de eerder met u gecommuniceerde stappen en de vorderingen hierin op het traject Utrecht CS- Nieuwegein Zuid.

1. Afronden werkzaamheden BAM en overdracht naar beheerder

De veiligheidsgerelateerde restpunten die nog open stonden, zijn allemaal opgelost. De overdracht naar de beheerder heeft plaatsgevonden, onder voorwaarde dat ook de overige restpunten voor de start van het de exploitatie worden opgelost. Dit verloopt conform planning.

2. Beoordeling ISA

Een belangrijke mijlpaal in het proces is het aanleveren van een integrale safetycase bij de Independent Safety Assessor (ISA). Inmiddels is de integrale safetycase bij de ISA aangeleverd. De ISA is positief over de kwaliteit van het opgeleverde dossier en heeft haar verklaring afgegeven. In de verklaring van de ISA zijn randvoorwaardelijke punten genoemd, die opgelost moeten worden om aantoonbaar te voldoen aan de veiligheidseisen. Met de door ISA opgemerkte punten is in de planning rekening gehouden.

3. Aanleveren van het informatiedossier inclusief integrale safetycase bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Voordat het informatiedossier bij de ILT aangeleverd kan worden is een positief advies van de interne

safetyboard vereist. De safetyboard heeft op 18 november een positief advies afgegeven. Hiermee is op 19 november, zoals afgesproken met de ILT, het informatiedossier bij ILT aangeleverd ter beoordeling. ILT heeft inmiddels een positief advies afgegeven, waarna de RUD op 5 december een voorlopige indienststellingsvergunning heeft verleend.

4. *Ná de positieve beoordeling door ILT en ontvangst van de voorlopige indienststellingsvergunning van ILT/RUD starten en succesvol afronden van het proefbedrijf*

Op woensdag 9 december is het proefbedrijf op het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid gestart. De trams gaan daarvoor (nog zonder reizigers) ritten maken tussen Jaarbeursplein en Nieuwegein-Zuid in uiteindelijk een beoogde frequentie van acht ritten per uur per richting. In deze fase worden ook de trambestuurders opgeleid en zijn er voor hen speciale instructieritten om hen bekend te maken met de vernieuwde tramlijn. Bovendien wordt getest hoe het tramverkeer verloopt wanneer er storingen optreden en hoe snel en effectief deze worden verholpen. Het functioneren van alle operationele diensten, inclusief de verkeersleiding, wordt dan op de proef genomen. Als het proefbedrijf succesvol is afgerond en de robuustheid van de dienstregeling is aangetoond, kan de exploitatie op het traject starten.

De samenwerking met ISA en ILT verloopt constructief waarbij alle partijen zich inzetten om zo snel als mogelijk in exploitatie te kunnen gaan. De planning om op het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid uiterlijk eind januari in dienst te gaan en op het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid eind februari, blijft hiermee ongewijzigd. Voor het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid wordt, waar mogelijk, voorgesorteerd op het geschetste proces. Hiermee wordt beoogd om, zodra het issue van baanstabieleit op dit traject is opgelost, de vergunning zo snel als mogelijk te verkrijgen.

Er zijn meerdere tijdsbuffers in de planning opgenomen. Waar mogelijk zijn maatregelen getroffen om risico's te verkleinen. Echter kan het ook voorkomen dat de exploitatie bij grote tegenslagen verder vertraagd wordt. Een voorbeeld hiervan is dat in november de stroomtoevoer voor de testritten dreigde uit te vallen t.g.v. door derden beschadigde stroomkabels bij de Muntkade in Utrecht. Dit is tijdig opgelost door inzet van stroomaggregaten en vormde daarmee geen risico meer. Dit is echter wel een voorbeeld van een situatie waar geen rekening mee is gehouden. Dit soort situaties zijn niet altijd te voorzien.

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. Omdat het leverschema van de CAF-trams aanzienlijk naar achteren geschoven is in de tijd en omdat er op project Uithoflijn restwerkzaamheden moeten plaatsvinden om dat tracé gereed te maken voor de 75-meter combinatie, kan de vervoerkundige koppeling nog niet plaatsvinden. Deze staat nu gepland voor Q2 2021. Om hier met reizigers te mogen rijden dient een aparte indienststellingsvergunning te worden verkregen. Daarna hoeven de reizigers op Utrecht CS niet meer over te stappen om door te kunnen naar Utrecht Sciencepark en vice versa.

Nieuwegein City

De aanbesteding voor spooromlegging Nieuwegein City is verplaatst naar december 2020 om de stukken van de gemeente Nieuwegein te kunnen integreren. Het verkrijgen van de indienststellingsvergunning binnen het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn heeft beduidend meer tijd gekost dan voorzien. Met deze les, moet een langere buitendienststelling worden ingepland dan oorspronkelijk voor het deelproject Nieuwegein City is opgenomen. Dit leidt tot meerkosten met name voor de tramvervangende bussen. Uiteraard wordt komend jaar onderzocht hoe het proces van de aanvraag van de indienststellingsvergunning anders ingericht kan worden om de buitendienststelling zo kort mogelijk te houden. De "lessons learned" van de huidige vertraging worden hierin meegenomen.

De begrote meerkosten leiden tot een overschrijding van het nu beschikbare budget voor dit deelproject. In een statenvoorstel (zie bij Financiën) zal voorgesteld worden deze meerkosten te dekken uit de vrijval van het op 15 juli 2020 door u verstrekte aanvullende krediet.

Om vertraging van dit deelproject te voorkomen is besloten om vooruitlopend op de behandeling van het statenvoorstel de aanbestedingsprocedure in december te starten. De gunning van dit project is voorzien in april 2021 en zal derhalve pas plaatsvinden ná behandeling van het statenvoorstel en akkoord op het gevraagde budget in Provinciale Staten.

Reizigersbelang en belang ondernemers

Zoals eerder aangekondigd werkt de provincie samen met U-OV een regeling uit om de reizigers te compenseren voor het ongemak. Het voorstel hiervoor is om reizigers een periode gratis reizen aan te bieden. Dit zal plaatsvinden op het moment dat de tram weer volledig rijdt, én er door het Rijk in het kader van de coronacrisis geen terughoudendheid t.a.v. reizen meer wordt geadviseerd. Dit zal naar verwachting in de loop van 2021 zijn. Voor reizigers die in de periode van het gratis reizen een abonnement hebben, en dus niet extra profiteren van het gratis reizen, zal een andere vorm van compensatie worden aangeboden, bijvoorbeeld in de vorm van korting op een volgend abonnement. Tijdens onder andere de periode van het gratis reizen zal ook een bredere promotiecampagne worden opgezet voor het reizen met de tram. Op deze manier streven we ernaar om niet alleen de bestaande reizigers vaker gebruik te laten maken van de tram, maar ook juist nieuwe reizigers het gemak en comfort van de nieuwe trams te laten ervaren. Ook zal aangesloten worden bij de landelijke promotie van het weer gaan reizen met het OV als de coronabeperkingen zijn opgeheven. Daarnaast wordt geïnventariseerd welke maatregelen getroffen kunnen worden die in de specifieke vraag en behoeften van de ondernemers voorzien, zoals bijvoorbeeld in Nieuwegein centrum het aantrekkelijker maken van een looproute van de halte naar City Plaza. Ook zijn gesprekken gevoerd met de ondernemers die aan hebben gegeven schade te ondervinden van de uitloop van de werkzaamheden. De ondernemers is toegelicht hoe zij een aantoonbare schade via een claim voor nadeelcompensatie bij de provincie kunnen indienen. Dit wordt dan separaat afgehandeld conform de van toepassing zijnde regelgeving.

Financiële consequenties

Het totaalbudget van het project VRT bedraagt € 186,1 miljoen. Daarbij wordt opgemerkt dat dit inclusief de middelen uit het aanvullend krediet van € 20,9 miljoen is, die geoormerkt zijn voor dekking van kosten voor corona, baanstabieleit en spleetbreedte en daardoor niet zondermeer ingezet kunnen worden voor andere bestedingsdoelen. Verwacht wordt dat de kosten op deze "gelabelde" onderdelen ca. € 6,4 miljoen bedragen en er dus ca € 14,5 miljoen resteert. Per 1 december wordt verwacht dat het VRT-programma, dus alle deelprojecten gezamenlijk, een tekort heeft van € 13,3 miljoen. Indien het resterende budget ook ingezet kan worden voor overige kosten VRT, resteert € 1,2 miljoen van het aanvullende krediet. Hiervoor wordt een statenvoorstel ingediend voor PS van 27 januari 2021, met het verzoek om de vrijvallende middelen uit het aanvullend krediet te mogen inzetten om het tekort te dekken.

Vervolgprocedure / voortgang

Binnen het project ligt de focus op korte termijn op de start van de exploitatie op de SUNIJ-lijn. De eerder gecommuniceerde planning blijft intact. Hierbij zal de exploitatie op het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid starten voor eind januari en het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid in februari. Zodra er duidelijkheid is over een concrete startdatum zullen wij u zo snel mogelijk informeren. Voor het deelproject Nieuwegein City is de aanbestedingsprocedure in de maand december gestart. De levering van de CAF trams loopt conform de herijkte planning, de laatste trams zullen naar verwachting voor maart 2021 geleverd worden.

Een afschrift van deze statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden. Reizigers zullen via lokale en digitale media op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen. Zodra de datum van de start van exploitatie nadert zullen de reizigers via verschillende mediakanalen hierover veelvuldig worden geïnformeerd.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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