

2.1 SV aanvullend krediet vernieuwde regionale tram (VRT) 2020MM81 Ter bespreking

PvdA: De PvdA betreurt het dat er opnieuw extra budget moet worden aangevraagd voor de vervanging van de SUNIJ-lijn. Wij begrijpen dat de corona-crisis voor onvoorziene kosten zorgt en vinden het geruststellend dat er een onafhankelijke partij is aangezocht om de kosten te berekenen, want het vertrouwen in de blauwe ogen van de aannemer is, na de perikelen bij de Uithoflijn, bij onze fractie zeer klein. Ook de kosten voor de baanstabieleit kunnen we begrijpen, nieuwe regelgeving kunnen we moeilijk negeren. Eigenlijk zijn wij nog het meest kritisch over het kleinste bedrag uit de drie kostenposten, aangaande de spleetbreedte op de perrons. Al in 2015 (16 november 2015 als rondvraagpunt bij de commissie MME om precies te zijn) heb ik vragen gesteld aan de toenmalige gedeputeerde over de toegankelijkheid voor gehandicapten van de nieuwe tram naar aanleiding van klachten van het SOLGU, onder andere over de spleetbreedte. Dat ging destijds over de nog aan te leggen Uithoflijn, maar mijn fractie betreurt het dat er niet gelijk al is gekeken naar deze problemen bij de ramingen van het VRT-project. Denkt de gedeputeerde dat we er nu wel een beetje zijn wat betreft de extra kosten, pandemieën buiten beschouwing latende? Of krijgen we over een tijdje weer een extra kredietaanvraag?

Goed en toegankelijk OV zijn voor onze fractie erg belangrijk. We zijn dan ook voornemens om voor de gevraagde kredietverhoging te stemmen. Maar we hopen wel dat er geen nieuwe lijken uit de kast komen vallen.

Antwoord: In het Statenvoorstel zijn alle meerkosten opgenomen zoals nu voorzien. Aangaande de meerkosten als gevolg van de coronacrisis is, gezien de onzekerheden op dit punt, een hoge bandbreedte aangehouden. Ook is het nog niet zeker dat het aangevraagde krediet voor de meerkosten m.b.t. baanstabieleit benut zal worden, hier volgt eind juni uitsluitel over. Om te voorkomen dat het project tijdens de periode rond het zomerreces vertraging oploopt omdat tussentijds nog krediet moet worden aangevraagd is besloten om deze meerkosten wel nu al mee te nemen in de kredietaanvraag. Verzocht wordt om deze als "bestuurlijk opdrachtgeversbudget" beschikbaar te stellen. De vrijgave van dit krediet zal pas plaatsvinden na expliciet akkoord van Gedeputeerde Staten. GL:

De eenmalige investering van € 20,9 miljoen is goed onderbouwd. De jaarlijkse kapitaallasten van € 696.000,- echter niet. Kan dit beter onderbouwd worden?

Antwoord: De investering bedraagt € 20,9 mln. Deze wordt afgeschreven in 30 jaar. Er is geen sprake van rentekosten. De kapitaallasten zijn dan als volgt: € 20,9 mln./30 jaar = € 696.000 per jaar.

Een deel van de investering is bedoeld voor een verbeterde toegankelijkheid. GroenLinks heeft eerder vragen gesteld over de toegankelijkheid, waarbij we aangaven dat een spleetbreedte van max. 25mm wenselijk is omdat zelfs 50mm niet altijd zorgt voor een goede toegankelijkheid bij rollende voertuigen. De provincie heeft daarbij aangegeven dat echter toch 50mm als maximum spleetbreedte wordt gehanteerd.

Bijzonder is daarom dat de spleetbreedte in de praktijk tussen de 54mm en 189mm is, waarmee dus op geen enkele locatie niet aan de eigen ruime norm wordt voldaan. Daarbij lijkt het erop dat als deel van de oplossing een ruimere norm wordt gehanteerd van 75mm. Dat is drie keer zo groot dan

afstand die bijv. SOLGU prefereert. Als bron wordt hierbij aangevoerd dat er is overlegd met andere vervoersbedrijven. Daarom heeft GroenLinks de volgende vragen:

- Waarom wordt de norm verruimd als blijkt dat de norm niet gehaald kan worden? Dat is toch geen oplossing.

Antwoord: De provincie streeft naar een zo klein mogelijke spleetbreedte. De norm waarnaar verwezen wordt is een functionele eis uit het integraal programma van eisen van het Utrechts tramsysteem. Bij de realisatie van een project (of in dit geval renovatie), wordt deze topeis verder uitgewerkt. Projectspecifieke omstandigheden maken dat de topeis niet altijd gerealiseerd kan worden.

De exacte spleetbreedte is in de praktijk afhankelijk van meerdere factoren. Zo is niet alleen het type tram en de ligging van de trambaan van belang, maar bijvoorbeeld ook het gewicht van de tram (en dus het aantal passagiers) en de (onvermijdelijke) slijtage van het materieel en de trambaan. Ook kan een tram meer naar links of naar rechts op de trambaan staan. Er moet daarom altijd een bepaalde marge worden aangehouden om te voorkomen dat de tram in de praktijk tegen het perron aan schuurt en hierdoor wordt beschadigd.

Het feit dat bij SUNIJ-lijn meerdere haltes in een bocht liggen is een extra complicerende factor – doordat de tram recht is en het perron in een bocht ligt is het onvermijdelijk dat de spleetbreedte op die haltes groter is.

De situatie op de SUNIJ-lijn gaat er qua spleetbreedte na de verbouwing fors op vooruit ten opzichte van de oude situatie, waardoor naar verwachting meer reizigers zelfstandig het voertuig kunnen betreden. De provincie blijft daarom zoeken naar mogelijkheden om de toegankelijkheid verder te verbeteren. Een loopplank is één van deze mogelijkheden.

- In het kader van niet praten OVER gehandicapten maar praten MET gehandicapten. Is er ook gesproken met partijen als SOLGU over de norm van 75mm. Zo nee, waarom niet? Zo ja: Wat kwam daar uit?

Antwoord: De provincie hecht er grote waarde aan dat het tramvervoer ook voor reizigers met een beperking geschikt is. Daarom wordt ook gesproken met gehandicaptenorganisatie Solgu, die vertegenwoordigd is in reizigersoverlegorgaan ROCOV. Met ROCOV wordt overlegd over welke oplossingen haalbaar zijn om de toegankelijkheid voor zo veel mogelijk reizigers te borgen en aansluiten bij de wensen van reizigers met een beperking. Het eerstvolgende overleg met ROCOV zal op 16-6-2020 plaatsvinden. Eén van de

mogelijkheden die onderzocht wordt is een loopplank voor rolstoelgebruikers, zoals deze ook nu op de SUNIJ-lijn naar tevredenheid in gebruik is.

- "Ervaring leert dat de aanwezigheid van de loopplank door de belangenorganisaties als positief wordt ervaren." Waarom staat hier "De ervaring leert"? Is er over dit prototype al gecorrespondeerd met ROCOV of SOLGU? Zo nee: Waarom niet? Zo ja: Wat kwam daar uit? Antwoord: De "ervaring leert" verwijst naar de huidige situatie op de SUNIJ-lijn waarbij in elke SIG tram een loopplank aanwezig is om de daar (al sinds de aanleg aanwezige spleetbreedte) te kunnen overbruggen. Over toegankelijkheid, waaronder de loopplank, wordt nog overleg gevoerd met ROCOV (waar Solgu onderdeel van uitmaakt). Het eerstvolgende overleg met ROCOV zal op 16-6-2020 plaatsvinden.

- Vanuit de in 2016 in werking getreden VN-verdrag gehandicapten dient het openbaar vervoer ZELFSTANDIG toegankelijk te zijn voor gehandicapten. Een loopplank die door een machinist/chauffeur moet worden uitgelegd is dat uiteraard niet. We begrijpen dat het bij bestaande trams niet mogelijk is om aan het VN-verdrag te voldoen, maar het gaat hier om nieuwe trams. Waarom is er bij dit nieuwe materiaal niet gekozen voor een zelfstandige vorm van toegankelijkheid voor gehandicapten? Antwoord: Binnen de provincie wordt ernaar gestreefd om de zelfstandigheid van reizigers met een beperking te borgen. Dat neemt niet weg dat voor sommige groepen (rolstoel)gebruikers de spleetbreedte nog steeds een probleem kan zijn, met name in de haltes met bogen op de SUNIJ-lijn. Daarom wordt gekeken naar oplossingen, waaronder de loopplank.

Er zijn trams in de praktijk met een uitschuifbare loopplank om de spleet te overbruggen. Deze uitschuifbare loopplanken vertonen echter relatief vaak storingen, wat een groot risico is voor zowel de toegankelijkheid als een betrouwbare exploitatie. Hierdoor is bij de aanbesteding van de trams door BRU in 2014 hier niet voor gekozen. Wij hebben bij de huidige leverancier nagevraagd of deze voorziening alsnog aangebracht kan worden (modificatie) maar dat is binnen dit type tram niet meer te realiseren.

VVD

De VVD heeft kennis genomen van de problemen die spelen bij het project VRT en de significante meerkosten, waarvoor nu door het college een aanvullend krediet wordt gevraagd. Het college noemt het zelf anticiperen op de opgetreden risico's, maar het betekent concreet dat er ca. 20,9 miljoen extra belastinggeld besteed wordt aan dit OV project. De stijging van de jaarlijkse kapitaallasten voor de Provincie wil het college dekken uit de vrije ruimte in de OV-kapitaallasten.

De VVD heeft daarom de volgende vragen: 1. Welk percentage van de jaarlijkse inkomsten van de Provincie zit met deze aanvullende kredietverlening (en de kredietverlening i.v.m. het SV extra kosten voor de busstalling Utrecht) in de totaal bestemde kapitaallasten van de begroting?

Antwoord: Conform het uitvoeringsprogramma OV en de Begroting 2020 is er totaal € 25 miljoen beschikbaar voor de kapitaallasten OV. De kapitaallasten van beide voorstellen (€ 696.000 + € 451.000 = € 1.147.000) worden hieruit gedekt. Totale baten in 2020 bedragen € 411,7 miljoen. Deze € 1,1 miljoen bedraagt dus ongeveer 0,3% van de jaarlijkse inkomsten.

2. Kan het college aangeven of dit aanvullende krediet niet tot aanpassing leidt van toekomstige andere investeringen? Antwoord: Het aangevraagde krediet drukt de komende 30 jaar op de kapitaallasten. Dit heeft geen gevolgen voor de reeds bekende (studie)projecten. Wel is er minder investeringsruimte voor nieuwe wensen. 3. Wat betekent een mogelijk 'worst case' scenario voor de Provincie door eventueel toekomstige tegenvallers in de exploitatiebegroting van de vervoerders, bijvoorbeeld in de situatie dat de capaciteit door Coronamaatregelen beperkt blijft en/of minder mensen van het OV gebruik willen maken? Staat de Provincie in de huidige concessievoorwaarden garant voor dergelijke tegenvallers in de exploitatie van vervoerders?

Antwoord: De exploitatie van het OV is financieel apart geregeld, los van de kapitaallasten van investeringen ten behoeve van het OV. De wederzijdse verantwoordelijkheden van concessieverlener

(provincie) en concessiehouders (vervoerders) zijn in de exploitatiecontracten verplicht geregeld tot einde concessieduur in december 2023. Vervoerders zijn verantwoordelijk voor hun eigen exploitatiebegroting. In de contracten zijn ook regelingen voor onvoorziene bijzondere situaties, die mogelijk nopen tot afwijkingen van de contracten. De huidige coronacrisis zou daar aanleiding voor kunnen zijn. Zoals aan uw Staten separaat gestuurd (Statenbrief coronamaatregelen) is daar een afspraak over van de decentrale OV overheden met het Rijk en de gezamenlijke vervoerders. In deze afspraak is de rijksvergoeding voor de coronaderving in de OV-exploitatie voor 2020 geregeld. Voor 2021 en daarna is dit nog een open kwestie die al naar gelang het verloop van de coronacrisis op het geëigende moment bekeken wordt. Gelet op de nog bestaande onzekerheden wordt hiervoor ook een risicoservering in het weerstandsvermogen in de begroting 2021 opgenomen. Hierover worden uw Staten geïnformeerd.

Partij voor de Dieren: 1. Hoe komt het dat de problemen van spleetbreedte en baanstabieleit niet zijn voorzien in een vroeger stadium? Antwoord: In 2016 is in de voorbereidingsfase van de renovatie SUNIJ-lijn een onderzoek gedaan naar bouwmethoden. Hierin is voor 3 maatgevende haltes de spleetbreedte bepaald. De conclusie was dat indien vastgehouden wordt aan de spleetbreedte-eisen uit het Integraal programma van Eisen, er meer onderhoud vereist is om gedurende de levensduur binnen de maatvoeringtoleranties te blijven voor een spoorconstructie met ballast. Op grond van deze conclusie is geen aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om (door gewijzigde inpassing in de omgeving) de haltes in rechtstanden te leggen.

Het blijkt nu dat voor het door de UHL gecontracteerde materieel dat aanvullend voor de SUNIJ-lijn besteld is, andere toeslagen in de berekening meegenomen moeten worden voor het gedrag van de tram in bogen. Daarmee is het advies uit 2016 niet meer van toepassing.

Voor de baanstabieleit is in de voorbereidingsfase een visuele inspectie van de SUNIJ-lijn gedaan en zijn geen vervormingen geconstateerd. Daarna is de rekenmethode aangescherpt. Er zijn nog steeds geen vervormingen van de baan, maar om aan de nieuwe rekenregels te kunnen voldoen dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

2. De geschatte meerkosten wegens corona zijn fors en liggen onder andere in het organiseren van alternatief openbaar vervoer. Verwacht het college dat een deel van deze kosten mogelijk gecompenseerd kan worden via de Rijksbijdrage voor het ov naar aanleiding van corona? Antwoord: Compensatie vanuit de Rijksbijdrage van deze mogelijke meerkosten voor langduriger tramvervangend busvervoer is niet aan de orde. Het betreft hier kosten die voor rekening zijn van het project en buiten de normale exploitatievergoeding van het OV vallen. Echter indien aanvullend extra capaciteit ingezet met worden om aan de Corona OV eisen te

voldoen dan zullen die meerkosten meegenomen worden in de afspraken over de rijksvergoeding voor de coronaderving in de OV-exploitatie voor 2020.

SGP: Voorzitter, met dit Statenvoorstel wordt een budget van 20,9 miljoen aangevraagd bovenop het budget van 158,2 miljoen dat door de loop van de jaren is aangevraagd. Een fors bedrag, waarbij voor ons het belangrijkste knelpunt is dat het hele bedrag gelabeld is als 'opdrachtgeversbudget'. Concreet betekent dit dat de bedragen die nu als onderbouwing worden aangeleverd puur indicatief zijn en geen enkele bindende kracht hebben. Het geld dat wordt aangevraagd om de gevolgen van de vertraging door corona te dekken (14 miljoen) komen in de grote pot van het 'opdrachtgeversbudget'

terecht. Hiermee trekt het college de budgetmacht voor dit project naar zich toe. Dit brengt ons tot de volgende vragen:

Klopt het dat er zonder corona en de aanvullende maatregelen sowieso al een tekort van 1,5 miljoen zou zijn opgetreden op dit project? Zo ja, waaruit is dat te verklaren?

Antwoord: Dit betreft de meerkosten van de aanleg van een nieuwe tramhalte NieuwegeinCity. Het tekort van € 1,5 miljoen treedt op doordat er in het tweede kwartaal 2020 een actualisatie van de kostenraming VO plaatsvindt na acceptatie van het definitief ontwerp (eerste kwartaal 2020) voor de vernieuwing van het OV-knooppunt Nieuwegein City.

Wij hebben eerder met de gedeputeerde van Mobiliteit gediscussieerd over de post onvoorzien onvoorzien. Blijkbaar zijn er dingen gebeurd waarvan het niet te voorzien was dat het onvoorzien onvoorzien zich zou voordoen. Wat leert ons dit over het nut van een potje onvoorzien onvoorzien? Hoe worden optredende risico's en onvoorzien onvoorzien werkzaamheden gedekt uit bestaande middelen in de begroting?

Antwoord: Bij grote projecten met lange doorlooptijden treden altijd wijzigingen op. Dit kunnen technische tegenvallers zijn, wijzigende inzichten, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, etc. Eén van de adviezen van de rekenkameronderzoeken naar de UHL is, dat de opdrachtgever bij de aanvang van een project zich realiseert dat dit soort wijzigingen kunnen voorkomen en daarvoor budget reserveert. Dit type budget werd door Procap als het "budget onvoorzien/onvoorzien" aangemerkt. Door dit budget bij de Provinciale Staten aan te vragen maar daarna onder aansturing van de Gedeputeerde Staten te brengen en over te verantwoorden, is het mogelijk snel te acteren als projectomstandigheden daar om vragen maar blijft er grip op de aanwending.

De reeds bestaande posten onvoorzien onvoorzien zijn gelabeld aan specifiek opgetreden risico's. Besloten is dat deze posten enkel voor die risico's ingezet kunnen worden. De meerkosten van corona, baanstabiliteit en spleetbreedte kunnen daarom niet uit deze budgetten gedekt worden.

a. Het gros van de kosten zit in een hoge inschatting (14 miljoen) van de verdragingskosten door corona. De onderbouwing kunnen wij op hoofdlijnen volgen, wel zouden wij graag een heel duidelijke uitleg willen bij de hoge post van 9 miljoen bij 'ombouw SUNIJ-lijn'. Hoe is deze post opgebouwd? En als u zelf aangeeft dat hier een relatief hoge inschatting is gemaakt, waarom is er dan nog een aanvullende reservering van bijna 2 miljoen nodig? Antwoord: De post "Ombouw SUNIJ-lijn" bestaat uit meerdere componenten, waaronder het vervangend busvervoer, de meerkosten van de coronamaatregelen voor de hoofdaannemer die door de provincie (deels) gedekt worden en het langer inzetten van het projectteam door

de vertraging van de ombouw. Een meer gedetailleerde openbare inzage in de opbouw van deze post kan de onderhandelingspositie van de Provincie naar betrokken marktpartijen verzwakken. De risicoreservering van € 1.986.750 betreft niet alleen het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn maar ook opgetreden risico's die het project in zijn geheel beslaan, zoals bijvoorbeeld het niet tijdig kunnen verleggen van kabels en leidingen.

b. Waarom hebt u ervoor gekozen dit hele bedrag te labelen als 'opdrachtgeversbudget' en niet gewoon met de posten zoals u die wel als onderbouwing hebt opgevoerd?

Antwoord: Hiermee wordt, zoals tevens bij de eerdere aanvragen voor aanvullend krediet gedaan is, het aangevraagde krediet enkel beschikbaar gesteld voor de situatie dat de betreffende risico's zich voordoen. Indien minder meerkosten worden gemaakt dan nu is opgenomen zal het nu aangevraagde krediet niet voor andere kosten ingezet kunnen worden.

Tot slot nog een inhoudelijke vraag over de spleetbreedte: hoe was deze opgenomen in het bestek en in hoeverre is het mogelijk de extra kosten te verhalen op de aannemer/leverancier? Antwoord: De ontworpen spleetbreedte is de resultante van de uitwerking van de door de opdrachtgever verstrekte specificaties van bestaande situatie, karakteristieken van het nieuwe CAF materieel, toepassen uit het Integraal programma van Eisen, etc. Er is derhalve geen sprake van schuld of schuldvraag en daarom is het niet mogelijk om deze kosten te verhalen op een externe partij.

Wij hebben destijds tijdens de vergadering over de aanvraag van budgetten uitgebreid met toenmalig gedeputeerde Straat gediscussieerd over de post onvoorzien onvoorzien. Ons valt in het huidige voorstel op dat de prognosestand van het project al 1,5 miljoen boven het budget ligt. Betekent dit dat de risicoposten en de post onvoorzien onvoorzien allemaal al helemaal leeg zijn? Zo ja, waar is dat geld dan gebleven?

Antwoord: De reeds bestaande posten onvoorzien onvoorzien zijn gelabeld aan specifieke meerkosten (te weten: meerkosten als gevolg van een overspannen bouwmarkt en meerkosten van de aanleg van een nieuwe tramhalte Nieuwegein-City). Besloten is dat deze budgetten enkel voor die risico's ingezet kunnen worden. De meerkosten van corona, baanstabieleit en spleetbreedte kunnen daarom niet uit deze budgetten gedekt worden.

CU: De ChristenUnie heeft in eerste termijn alleen de vragen: • Wat zijn de eventuele alternatieven?

Antwoord: Er zijn geen andere reële alternatieven. Het project bevindt zich in de realisatiefase. Elke andere keuze dan doorgaan met de huidige planning van VRT leidt tot een veelvoud van de mogelijke kosten die nu als aanvullend krediet wordt aangevraagd. Reizigers zullen bijvoorbeeld gedurende de langere buitendienststelling gebruik moeten maken van vervangend busvervoer. Dit is een significante kostenpost. Daarnaast zou het staken of schorsen van de VRT werkzaamheden leiden tot claims van de opdrachtnemers voor, in ieder geval, de reeds gemaakte kosten en zal het projectteam langer moeten worden ingezet. Ook zou het staken of schorsen van de VRT werkzaamheden afwijken van de lijn om het bedrijfsleven in de coronacrisis te helpen door omzet te blijven genereren. Verder leidt schorsen of staken tot het herzien van de afspraken met de Gemeente Nieuwegein t.a.v. de ontwikkelingen rond Nieuwegein City. Dit maakt dat dit geen reëel alternatief scenario is.

- Wat gebeurt er als we dit voorstel afwijzen? Antwoord: Het project zou moeten worden stilgelegd. Naast de bovengenoemde gevolgen hiervan, zou dit het reizigersbelang sterk schaden en zullen de omwonenden langer last ondervinden van de werkzaamheden.