

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	14 april 2020	REFERENTIE	Dick Jonkers
ONS NUMMER	82010C49	DOORKIESNUMMER	06 46994704
NUMMER PS	2020MM54	E-MAILADRES	Dick.jonkers@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statensbrief:

Opgetreden risico's project Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT)

Voorgestelde behandeling:

Ter kennisname

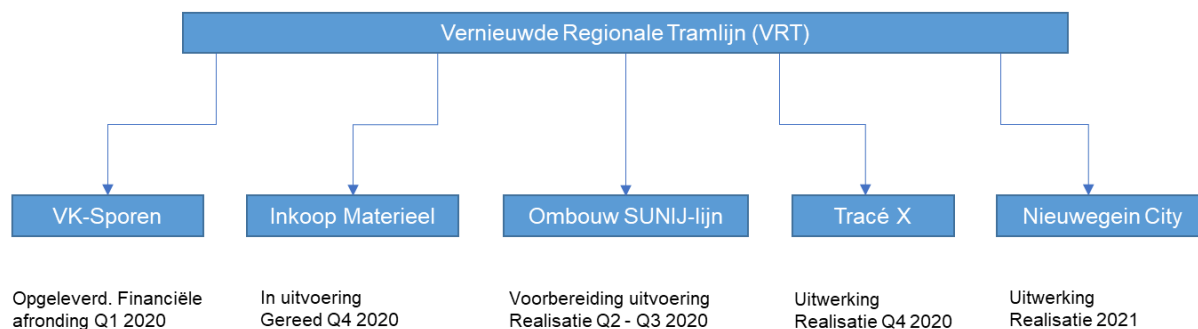
Geachte dames en heren,

Inleiding

In december 2016 is door 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 Sciencepark 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. Gezien de verwachte gevolgen van de Coronacrisis binnen het project, willen wij u in dit geval ook tussentijds op de hoogte te brengen van opgetreden risico's en de aanpak hiervan. Ook worden er op dit moment nog veel onderzoeken uitgevoerd en worden de consequenties meer concreet in kaart gebracht. Zodra de resultaten hiervan beschikbaar zijn en inzichtelijk is welke gevolgen dit heeft voor de projectkosten, zullen wij u hierover wederom informeren. Deze informatie wordt tevens meegenomen in de periodieke kwartaalrapportages.

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



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. Het extra spoor is opgeleverd.
2. Inkoop materieel: dit betreft de inkoop van 22 nieuwe trams.
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. Tracé X: 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.
5. Nieuwegein City: de verlegging van het tramtracé en de tramhalte van Nieuwegein Stadscentrum ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Nieuwegein City. Dit is onderdeel van de realisatie van een regionaal OV-knooppunt (tram en bus).

De nationale en internationale maatregelen rondom het coronavirus hebben verregaande consequenties voor het project VRT. Met uitzondering van het deelproject VK-Sporen, dat reeds is afgerond, zijn de deelprojecten in de ontwerpfase, in uitvoering of moeten zij nog starten. Hoewel de reikwijdte van de gevolgen van het coronavirus op dit moment nog niet te voorzien is, staat vast dat er gevolgen zullen zijn voor het project VRT en het noodzakelijk is om te anticiperen op de veranderende omstandigheden. De complexiteit wordt versterkt doordat het project sterk afhankelijk is van internationale leveranciers en daarmee niet alleen het nationale, maar ook internationale beleid bepalend is voor de voortgang. Voor de korte termijn raakt dit vooral de twee deelprojecten die in de realisatiefase zitten, te weten de inkoop materieel (CAF) en Ombouw SUNIJ-lijn (BAM). Omdat de realisatie van de deelprojecten Trace X en Nieuwegein City later op de planning staat (Q4 2020 cq. 2021), is de impact van de coronamaatregelen meer abstract. Echter, ook hierbij is de verwachting dat de coronamaatregelen zullen leiden tot een gewijzigde uitvoering ten opzichte van de planning.

Naast de gevolgen van de coronamaatregelen zijn bij de ombouw SUNIJ-lijn een tweetal risico's opgetreden, te weten baanstabiliteit en spleetbreedte bij haltes.

Om te kunnen anticiperen op de risico's worden verschillende scenario's uitgewerkt op basis waarvan de keuze voor het te volgen scenario wordt gemaakt. Hierbij wordt ook inzichtelijk gemaakt wat de mitigerende maatregelen zijn en wat de gevolgen zijn voor de betrokkenen en in het bijzonder de reizigers. Deze scenario's zullen op korte termijn aan u worden gepresenteerd. Gezien de urgentie van de situatie en de mogelijke consequenties voor het project is het wenselijk om u een tussentijdse actualisatie van de opgetreden risico's te geven.

Voorgeschiedenis

In december 2016 is door u het besluit genomen (Docnr. 819A9D0B, d.d. 25 oktober) 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. De doorlooptijd van het project is tot 2021.

Essentie/samenvatting

Er is nog veel onduidelijkheid over wat de exacte consequenties van de coronacrisis zullen zijn. De grootste impact lijkt nu op de ombouw van de SUNIJ-lijn, waarvan de werkzaamheden in deze zomerperiode gepland zijn. Maar er zijn ook consequenties voor bijvoorbeeld het leveren van materieel.

Het bestrijden van de gevolgen van het coronavirus heeft prioriteit. In de praktijk blijkt dat het blijven uitvoeren van reeds lopende werkzaamheden een grote uitdaging is, dit geldt des te meer bij het starten van een nieuw omvangrijk project zoals het VRT. De aanbeveling van de Adviesraad Tram is om alleen met die werkzaamheden te starten waarvan zeker is dat deze afgemaakt kunnen worden, of als het werkzaamheden betreft die niet afgemaakt hoeven te worden. De gewijzigde omstandigheden kunnen daarnaast ook kansen met zich meebrengen.

Gedurende het project blijft het mogelijk dat zich onverwachte situaties voordoen, die ondanks de huidige voorbereidingen onvoorzien waren. Om onnodige vertraging te voorkomen en financiële schade te beperken kan het vereist zijn om snel te acteren en hiermee schadebeperkend te kunnen handelen. Daarom wordt vooruitlopend geïnventariseerd aan welke eisen moet worden voldaan zodat de besluitvorming ook in deze situaties rechtmatig verloopt.

Opstellen scenario's

Op basis van hetgeen wat zeker is en wat de verwachtingen zijn worden meerdere scenario's uitgewerkt. De grootte van de impact op het project kan per scenario verschillen.

Het is cruciaal dat deze scenario's een compleet beeld verschaffen. Het is op dit moment echter niet mogelijk om te voorspellen wat de exacte consequenties zullen zijn voor het VRT project. Niet alleen omdat de leveranciers zelf niet weten wanneer ze wat kunnen leveren, maar ook omdat er op dit moment verschillende scenario's denkbaar zijn en uitgewerkt worden. Op korte termijn kan inzicht worden gegeven in deze scenario's en wat de consequenties zullen zijn voor het reizigersgemak, de planning, het projectbudget, etc.. Het projectteam streeft ernaar om deze scenario's eind april inzichtelijk te hebben gemaakt en keuzes te kunnen voorleggen. Afhankelijk van het voorkeursscenario kan voor de voortgang van het project een aanvullend besluit nodig zijn. De verwachting is dat het project niet conform planning zal kunnen worden opgeleverd. Onderstaand worden een aantal factoren besproken die leidend zijn voor de scenario's.

Onzekerheid m.b.t. nationaal en internationaal beleid

De landelijke richtlijnen (en regelgeving) kunnen abrupt wijzigen en per direct ingaan, zonder dat er een overgangperiode is. Deze richtlijnen zijn bindend, er is geen ruimte om hiervan af te wijken. Dit heeft dan verregaande consequenties voor de uitvoering van het project VRT.

Daarnaast is het project VRT sterk afhankelijk van partijen die internationaal opereren. Zo zijn er internationale opdrachtnemers waarvan de levering, al dan niet deels, nog moet plaatsvinden. Een voorbeeld hiervan is de leverancier van de nieuwe trams die in Spanje gevestigd is en die een substantieel deel van de trams nog moet leveren. Maar ook binnenlandse opdrachtnemers kunnen afhankelijk zijn van levering van materiaal uit het buitenland. De getroffen maatregelen in andere landen hebben dus ook een verregaande impact op het project VRT.

Naast de complicaties m.b.t. het kunnen produceren van de onderdelen/grondstoffen, zijn er ook complicaties bij het vervoeren van goederen en mensen. Zo vormen ook de gesloten grenzen een grote uitdaging.

Onzekerheid over de capaciteit van de uitvoerende partijen

Er moet rekening worden gehouden met een verlaagde capaciteit van de uitvoerende partijen. Deze kan het gevolg zijn van een gewijzigde vorm van werken, zoals bijvoorbeeld wat de richtlijnen zijn voor werken in de bouw. Daarnaast bestaat het reële risico dat het ziekteverzuim stijgt. Dit risico wordt vergroot doordat bijvoorbeeld ook het ziek worden van gezinsleden kan leiden tot afwezigheid van werknemers.

Onzekerheid over de capaciteit van de interne organisatie

Naast de capaciteit van de uitvoerende partijen, is het risico op een verminderde capaciteit van de interne organisatie en ingehuurde specialisten reëel. Hierbij geldt ook dat de gewijzigde manier van werken en een stijgend ziekteverzuim de grootse oorzaken kunnen zijn.

Ontstane kansen door de gewijzigde omstandigheden

Hoewel werkzaamheden eerder uitvoeren dan gepland voordelen lijkt te hebben, dient hier voorzichtig mee omgegaan te worden. De kansen om sommige werkzaamheden eerder uit te voeren worden geïnventariseerd. Hierbij wordt in acht genomen dat buitendienststellingen een strakke planning kennen en ingrijpen dan juist kan leiden tot stagnatie binnen het project.

Daarnaast is de productiviteit van ontwerpers en dergelijke (veel) lager dan gebruikelijk en geldt ook hiervoor dat de wijzigende omstandigheden kunnen leiden tot verregaande consequenties bij de uitvoering. Dit betekent dat het risico dat de gemaakte planning niet gehaald wordt bij verschillende werkzaamheden groot zal zijn. Het uitgangspunt om niet te starten met werkzaamheden waarvan niet zeker is dat deze volledig uitgevoerd kunnen worden pleit om geen last-minute wijzigingen in de planning door te voeren. Evenwel worden ook de eventuele kansen in de uitgewerkte scenario's meegewogen.

Naast de consequenties van de coronamaatregelen zijn een tweetal risico's opgetreden. Deze risico's zullen apart inzichtelijk worden gemaakt:

Baanstabiliteit

Zoals in de voortgangsrapportage aangegeven zijn de nieuwe trams zwaarder dan het oude trammaterieel (SIG). Dit betekent dat de bodem onder de baan meer draagkracht dient te hebben. Verder blijkt de huidige regelgeving andere rekenmethodieken voor te schrijven die tot minder gunstige uitkomsten leiden. Aanvullend grondonderzoek is inmiddels uitgevoerd maar kent een ruime doorlooptijd in het laboratorium. Ongeacht deze uitkomsten dient in ieder geval over 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. De laboratoriumresultaten worden eind april verwacht waardoor het medio mei bekend is of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Spleetbreedte (afstand tussen de tram en het perron)

Bij het uitwerken van het definitief ontwerp is naar voren is gekomen dat de spleetbreedte (afstand tussen de tram en het perron) per halte en tramdeur zal variëren bij haltes die in een bocht liggen. De reden hiervan is dat de tram uit meerdere, starre delen bestaat en niet de vloeiende bocht van de rails kan volgen. Dit leidt ertoe dat de spleetbreedte zal variëren. De spleetbreedte kan volgens de berekeningen variëren van 54 mm in rechtstand tot maximaal 189 mm in bogen. Op de UHL is een spleetbreedte van 54 mm gerealiseerd maar dat is mogelijk omdat daar alle haltes in rechtstand liggen. Bij de SUNIJ-lijn is er echter sprake van een bestaande situatie waarbij 13 van de 23 haltes (incl. de tijdelijke halte Nieuwegein Centrum) in een bocht liggen. Uit onderzoek naar de huidige situatie, waarbij gereden wordt met de SIG trams, is gebleken dat ook nu deze problematiek speelt. De spleetbreedte in de huidige situatie varieert van 30 mm in rechtstand tot 310 mm in bogen. Het is dus van belang te weten dat in de meeste gevallen wel een verbetering plaatsvindt ten opzichte van de huidige situatie met de SIG trams. Het verplaatsen van de haltes naar een ander deel van het tracé om een rechtstand te realiseren zou betekenen dat sommige haltes over grote afstand verplaatst moeten worden. Dit zou een zeer grote impact op de omgeving hebben en is daarom niet wenselijk.

In de meeste gevallen zal evenwel een verbetering plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie, dat wil zeggen dat de spleetbreedtes in de nieuwe situatie kleiner zullen zijn. 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. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van o.a. de trambedrijven in de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de Adviesraad Tram. De technische beoordeling van de maatregelen zal medio april gereed zijn. De nadere afstemming met de beheersorganisatie en gebruikers is eind april gepland.

Meetbaar/ beoogd beleidseffect

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. Door te anticiperen op de opgetreden risico's, wordt gestreefd om dit doel te behalen.

Financiële consequenties

Het krediet dat voor het Programma Vernieuwing Regionale Tramlijn door u 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 is door 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 qua 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 is op 5 november 2018 door u 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").

De verwachting is dat de risico's zullen leiden tot een stijging van de projectkosten. Een inschatting hiervoor wordt met de verschillende scenario's aan u gepresenteerd. Met de Taskforce Corona moet afgestemd worden hoe het aanvullend krediet voor de aan coronamaatregelen gerelateerde meerkosten aangevraagd moet worden. Hiernaast zal inzichtelijk worden gemaakt welke meerkosten het gevolg zijn van de risico's die niet gerelateerd zijn aan het coronavirus en of deze binnen de bestaande risicoreservering van het project opgevangen kunnen worden.

Vervolprocedure/ voortgang

De verwachting is dat de reizigers op de geplande datum van 22 augustus 2020 niet van de gehele gerenoveerde SUNIJ-lijn gebruik kunnen maken en voor enkele delen van het tracé langer van tramvervangend busvervoer

gebruik zullen moeten maken. De financiële consequenties zijn op dit moment nog niet te voorzien. Op basis van de op te stellen scenario's kan hier, met voorbehoud, meer inzicht in worden gegeven.

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. Zoals aangegeven is het streven om de gevolgen voor het reizigersgemak zoveel als mogelijk te beperken en zullen wij deze partijen betrekken bij de consultatie en oplossingen. In het bijzonder zal ROCOV op korte termijn benaderd worden zodat zij in de gelegenheid wordt gesteld om mee te denken in de mogelijke oplossingsrichtingen.

Een afschrift van deze Statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie/ Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,