



Aan:
J. d'Hondt (PvdA)

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 19-5-2020
NUMMER 820DA138
UWBRIEF VAN 28-4-2020
UW NUMMER 820D5150
BIJLAGE Geen

DOMEIN PO UHL
REFERENTIE K. Maas
DOORKIESNUMMER +31 6 21817378
E-MAILADRES Karlien.Maas@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
Combideklaag Uithoflijn

Geachte mevrouw d'Hondt,

Toelichting:

U heeft op 28 april 2020 namens de fractie van de PvdA schriftelijke vragen gesteld over (de kosten voor de vervanging van) de combideklaag van de Uithoflijn. Dit naar aanleiding van de Kwartaalrapportage Uithoflijn 4e kwartaal 2019 en het feit dat de informatieavond pas in juli 2020 plaatsvindt.

Hieronder zijn de vragen herhaald en worden antwoorden gegeven:

1. Kan het college toelichten wat de oorzaak is van deze meerkosten en waar de verantwoordelijkheid hiervoor ligt tussen de aannemer enerzijds en de projectorganisatie (overheden) anderzijds?

Antwoord

In het ontwerp van de Uithoflijn is een aantal speciale onderdelen voorgeschreven om de elektromagnetische straling van het tramsysteem in het Utrecht Science Park (USP) zodanig te beperken, dat naastgelegen laboratoria en onderzoeksfaciliteiten van UMC Utrecht en Universiteit Utrecht er geen last van hebben. De toegepaste sectionering is nieuw en uniek. Zoals we u eerder hebben gemeld, functioneert deze sectionering goed, maar is nog een aantal aanpassingen nodig. Eén daarvan is de vervanging van de combideklaag. In een presentatie door de projectorganisatie tijdens de informatiebijeenkomst van 14 januari 2020 is dit nader toegelicht.

In de inleiding van uw schriftelijke vragen geeft u ten onrechte aan dat in die bijeenkomst is gemeld dat vervanging van de combideklaag onder garantie zou vallen.

Uw conclusie dat de gedeputeerde bij de bijeenkomst op 14 januari jl. heeft aangegeven dat de vervanging van de deklaag onder de garantie zou vallen is niet juist. Bij zijn verwijzing naar onvolkomenheden werden de tekortkomingen die toerekenbaar zijn aan de aannemer bedoeld. Dat betrof vooral de matige kwaliteit van uitvoering van het werk, waardoor nu tijdelijke herstelwerkzaamheden nodig zijn. Op pagina 6 van het verslag van de informatiebijeenkomst staat beschreven hoe dit nader is toegelicht door de projectdirecteur.

Specifiek voor wat betreft verantwoordelijkheden van aannemer en projectorganisatie (namens de beide opdrachtgevers) geldt het volgende: de combideklaag in USP is een door de projectorganisatie voorgeschreven constructie voor een toplaag van asfalt en beton van 6 cm dik. Door het intensieve en zware tram- en busverkeer, brokkelt deze toplaag veel sneller af dan de bedoeling is. Vooral langs de in rubber gegoten tramrails ontstaan scheuren en gaten en de brokstukken kunnen in de rails terecht komen. Dit vraagt intensief onderhoud en dagelijkse inspectie. Derhalve is afgelopen jaar samen met marktpartijen onderzocht welke constructie beter geschikt is om hier toe te passen. Het compleet vervangen door een speciaal (beton)mengsel blijkt noodzakelijk.

Aangezien de aannemer voor de traminfrastructuur niet verantwoordelijk is voor het ontwerp van de sectionering en de instructie door de projectorganisatie om hier een toplaag van asfalt en beton (combideklaag) aan te brengen, zijn de meerkosten voor de vervanging (grotendeels) voor de projectorganisatie. Vandaar dat de Stuurgroep Uithoflijn eind 2017 besloten heeft om hiervoor een risicoreservering van in totaal € 4 miljoen op te nemen, als onderdeel van de meerkosten Uithoflijn (de € 84 miljoen extra voor meerkosten en vergraving). De aannemer voor de traminfrastructuur is wel verantwoordelijk voor de wijze waarop de combideklaag is aangebracht. Gebleken is bijvoorbeeld dat er op sommige plekken ruimte is ontstaan tussen de rubbermantel van de rails en de combideklaag, waardoor het proces van slijtage versneld wordt. Deze kwalitatieve gebreken en de extra beheerkosten die daardoor gemaakt moeten worden, zijn met de aannemer verrekend als onderdeel van de Vaststellingsovereenkomst, waarover u eerder geïnformeerd bent in beantwoording van vragen in onder meer onze brief van 9 december 2019 met kenmerk 82001E3E.

2. Kan het college aangeven hoe het beeld hiervan is gewijzigd sinds begin 2019 en wat de reden hiervan is?

Antwoord

Sinds begin 2019 hebben we meer zicht gekregen op de structurele oplossing die nodig is om de combideklaag te vervangen door een andere constructie. De aanbesteding van dit werk is in gang gezet. Er is geen nieuw inzicht voor wat betreft de verantwoordelijkheden tussen aannemer en projectorganisatie.

3. Kan het college aangeven hoe de verdeling van de (meer)kosten is tussen de aannemer enerzijds en de projectorganisatie (overheden) anderzijds?

Antwoord

Zie het antwoord bij vraag 1. De projectorganisatie is verantwoordelijk voor de meerkosten voor het realiseren van een structurele andere constructie voor de toplaag. Een werk waarvan de aanbesteding in gang is gezet. De kosten die de beheerorganisatie momenteel maakt voor tijdelijk herstelwerk als gevolg van de slijtage van de combideklaag, zijn afgekocht door de aannemer bij de eindafrekening (Vaststellingsovereenkomst).

4. Kan het college aangeven in hoeverre zij verwacht of de voorziening van € 4 miljoen toereikend is voor het aandeel dat de projectorganisatie zal moeten betalen? Ambtelijk navragen leert dat bovenstaande pot onvoorzien al opgenomen is in de bekende € 84 miljoen en op dit moment dus niet leidt tot nog eens extra kosten voor de projectorganisatie.

Antwoord

Zoals we u in onze statenbrief van 31 maart 2020 met kenmerk 8208D33E gemeld hebben, verwachten wij dat het project Uithoflijn binnen het door u beschikbaar gestelde projectbudget (inclusief de € 84 miljoen) zal worden afgerond.

Voor specifiek dit onderdeel is een raming gemaakt door Movares, op basis waarvan de risicoreservering is bepaald. Na aanbesteding van het werk kunnen we nauwkeuriger aangeven wat de totale kosten bedragen, maar we streven ernaar om binnen dit budget te blijven. Mocht de aanbesteding tegenvallen, dan wordt de eventuele tegenvaller ten laste van het projectresultaat gebracht.

5. Hoe verhoudt dit zich tot het feit dat eerder werd aangenomen dat (het vervangen van) de combideklaag volledig onder de garantie viel?

Antwoord

We hebben u in de informatiebijeenkomsten en commissievergadering van begin 2019 gemeld dat we hierover in gesprek zijn (geweest) met de aannemer voor de traminfrastructuur. De garantie van de aannemer geldt op dit specifieke onderdeel alleen voor de kwaliteit voor de uitvoering van het werk en niet voor het ontwerp van de constructie en de samenstelling van het mengsel, aangezien dit is voorgeschreven door de projectorganisatie. Daardoor is de aansprakelijkheid op de garantie hier beperkt.

6. Kan het college aangeven wat het effect hiervan is geweest voor het verwachte resultaat bij afronding van het project?

Antwoord

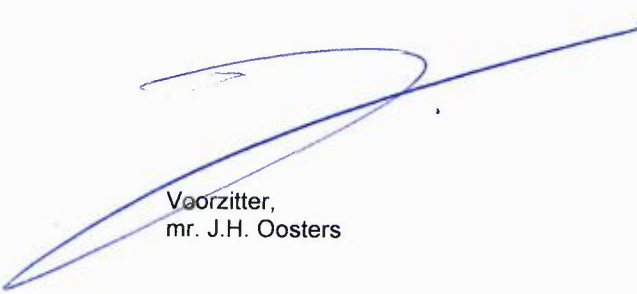
Bij onze aanvraag voor aanvullende middelen ten behoeve van meerkosten en vertraging (€ 84 miljoen), was dit risico bekend en is dan ook verwerkt in de risicoreservering van de projectorganisatie. Dit zal dan ook geen negatief effect hebben op het verwachte resultaat bij het einde van het project.

7. Zijn er andere gevolgen die van belang zijn om met de Staten te delen, nu blijkt dat (de vervanging van) de combideklaag niet volledig wordt gedekt door de garantie?

Antwoord

Neen, zie ook het antwoord op vraag 1. Er zijn geen nieuwe inzichten in de discussie over de financiële en verantwoordelijkheidsverdeling tussen opdrachtgever en aannemer, zoals ook al eerder gecommuniceerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde staten van Utrecht,



Voorzitter,
mr. J.H. Oosters



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