

Aan Provinciale Staten

DATUM	29-9-2020	REFERENTIE	Dick Jonkers
ONS NUMMER	8217A6C5	DOORKIESNUMMER	06 46994704
NUMMER PS	PS2020PS12	E-MAILADRES	Dick.jonkers@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

**Onderwerp Statenbrief:**

Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) uitloop testbedrijf en proefbedrijf najaar 2020

**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. Het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) bevindt zich in de uitvoerende fase. Gedurende de zomerperiode 2020 zijn de meeste fysieke werkzaamheden buiten uitgevoerd. Op 1 september jl. hebben wij u per statenbrief geïnformeerd dat voor het verkrijgen van de indienstellingsvergunning meer tijd nodig is dan in de planning was voorzien. Dit zou leiden tot een vertraging van enkele weken. Gezien de impact hiervan is toen besloten om u hierover per direct te informeren.

Bij het verder uitwerken van de gewijzigde planning is ons helaas duidelijk geworden dat de verwachte uitloop meer dan de genoemde enkele weken gaat bedragen. Dit hebben wij u tijdens de vergadering van uw Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 16 september jl. medegedeeld. Met deze brief willen wij u, zoals toegezegd, nader informeren over de achtergrond van de aangekondigde uitloop van het project. Omdat het reizigersbelang voor ons voorop blijft staan, ligt voor nu de focus op het zo snel mogelijk kunnen starten van de exploitatie. Net als u, hebben ook wij behoefte om een uitgebreide evaluatie te houden van de doorlopen processen en te analyseren hoe het tot deze uitloop heeft kunnen komen. Evident is namelijk dat we eerder hadden moeten signaleren dat de oorspronkelijke planning niet uitvoerbaar was gezien de scope van het project VRT. Wij willen dit door een extern bureau laten doen. Echter, het meewerken aan deze door externen uitgevoerde evaluatie vergt veel tijd en energie van dezelfde medewerkers van het projectteam die nu juist alles op alles zetten om de exploitatie alsnog zo snel mogelijk te kunnen starten. Wij zullen daarom de komende periode gebruiken om een extern bureau te contracteren om de evaluatie direct na de start van de exploitatie te kunnen laten beginnen.

**Voorgeschiedenis**

Wij informeren u periodiek over de voortgang van het project door middel van kwartaalrapportages. Daarnaast informeren wij u incidenteel indien het van belang is dat u ook tussentijds over de voortgang van het project op de hoogte wordt gebracht. De afgelopen periode bent u frequent tussentijds geïnformeerd. Aangaande de risico's

van corona, baanstabieleit en spleetbreedte hebben wij u recentelijk op 14 april jl. en 2 juni jl. middels statenbrieven geïnformeerd. Daarnaast is bij de behandeling van het statenvoorstel voor aanvullend krediet op 15 juli jl. mondeling de voortgang van het project toegelicht.

De kwartaalrapportage over het tweede kwartaal is door de projectorganisatie niet afgerond omdat bij de interne controle de daarin opgenomen planning en financiën achterhaald bleken. Over de uitloop van het project door het niet tijdig verkrijgen van de indienststellingsvergunning, hebben wij u recent op 1 september jl. geïnformeerd (docnr. 82158338). De mededeling over de verdere vertraging volgde op 16 september jl.

### **Essentie/ samenvatting:**

Voordat gestart kan worden met de exploitatie en de reizigers dus gebruik kunnen maken van de tram, moeten alle fases van het testbedrijf en proefbedrijf doorlopen worden. Cruciaal om te mogen starten met het proefbedrijf is het verkrijgen van een indienststellingsvergunning (zie hiervoor ook het schema in bijlage 1). Op 1 september jl. hebben wij aangekondigd dat voor het verkrijgen van de indienststellingsvergunning meer tijd nodig is dan in de planning was voorzien. De eerste inschatting was dat dit zou leiden tot een uitloop van enkele weken.

Bij het uitwerken van de gewijzigde planning is duidelijk geworden dat de verwachte uitloop meer dan enkele weken zou bedragen. Hoofdoorzaak hiervan is dat het aanleveren van een complete aanvraag voor een indienststellingsvergunning qua complexiteit en tijd fors is onderschat. Omdat daardoor niet voldoende tijdsbuffers zijn opgenomen in de planning, leidt dit tot een vertraging ten opzichte van de in de Statenbrief van 1 september jl. gecommuniceerde datum van de start van de exploitatie. Hieronder gaan we daar nader op in.

### **Inzicht in proces**

Om reizigers te mogen vervoeren met een tram is op grond van de Wet Lokaal spoor 2015 (WLs) een indienststellingsvergunning nodig. Om de exploitatie te mogen starten (en dus de reizigers te mogen vervoeren) moeten de volgende, volgordelijke stappen worden doorlopen:

1. Samenstellen Integrale Safetycase en completeren informatiedossier
2. Beoordeling door onafhankelijk auditor (ISA)
3. Voorlopige indienststellingsvergunning door Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT)/ Regionale Uitvoeringsdienst (RUD)
4. Succesvol afronden proefbedrijf
5. Definitieve indienststellingsvergunning en start exploitatie

In onderstaande tekst en aan de hand van een in de bijlage opgenomen schema lichten wij dit proces toe en geven wij aan, op basis van een eerste analyse, waar de inschattingfout van het project zit.

#### *1. Samenstellen Integrale Safetycase en completeren informatiedossier door Provincie Utrecht*

Voordat gestart kan worden met de exploitatie en de reizigers dus gebruik kunnen maken van de tram, moeten alle fases van het testbedrijf en proefbedrijf doorlopen worden. Gedurende het testbedrijf wordt in een afgeschermd omgeving beoordeeld of de technische systemen, de trams en de trambaan goed functioneren en op elkaar afgestemd zijn. Vervolgens, na het verkrijgen van de indienststellingsvergunning mag het proefbedrijf in de openbare ruimte starten. In het proefbedrijf de wordt wisselwerking tussen techniek en organisatie getest. Het proefbedrijf kan gezien worden als de generale repetitie, er wordt hierbij volgens dienstregeling in de openbare ruimte gereden. Verkeersleiding, vervoerders, onderhouds- en hulpdiensten moeten gedurende het proefbedrijf samen aantonen dat zij onder alle omstandigheden de tram naar behoren kunnen laten rijden. Denk hierbij aan een ongeval, defect verkeerslicht of een defecte tram.

Voor bestaande infrastructuur die vóór de invoering van de Wet Lokaal spoor in 2015 in exploitatie was, is het aanvragen van een indienststellingsvergunning niet benodigd. Dit gold dus ook voor de bestaande SUNIJ-lijn. De Wet Lokaal spoor geeft aan dat als er een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging aan bestaande infrastructuur doorgevoerd wordt een indienststellingsvergunning aangevraagd moet worden. Van een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging is sprake indien de gebruiksmogelijkheden van de lokale spoorweginfrastructuur aanmerkelijk veranderen door wijziging van de technische of functionele eigenschappen. Bij de aanvraag voor de indienststellingsvergunning moet door de provincie een compleet informatiedossier worden aangeleverd met een positief advies van de ILT. De aanvraag wordt ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD).

Het informatiedossier wordt gedurende de looptijd van het project opgebouwd. Hierbij kan gedacht worden aan het inzichtelijk maken van processen binnen het project waarmee getoetst en aangetoond wordt of aan alle eisen wordt voldaan. Daarnaast wordt ook tijdens het testbedrijf, dus in een laat stadium van het project, belangrijke input verzameld die in het informatiedossier moet worden opgenomen.

Bij eerdere renovaties van delen van de SUNIJ-lijn in 2013, 2014 en 2015 was slechts een test- en proefbedrijf van enkele dagen noodzakelijk. Bij de voorbereiding en na de start van het project VRT is deze ervaring als vertrekpunt genomen en niet voldoende onderzocht of deze aanname correct was.

De werkzaamheden van de VRT worden echter als aanmerkelijke wijziging beoordeeld. Dit leidt tot een ander regime en navenant langere doorlooptijden. Het verkrijgen van een indienststellingvergunning bij aanmerkelijke wijzigingen gebeurt op basis van het informatiedossier. Een "Integrale Safetycase" is een belangrijk onderdeel hiervan. Met het informatiedossier toont de provincie aan dat aan alle geldende vereisten (van onder andere de WLs) voldaan wordt en het gehele tramsysteem dus ook aantoonbaar veilig kan worden onderhouden en geëxploiteerd. Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om dit informatiedossier compleet aan te leveren en op basis hiervan de indienststellingsvergunning aan te vragen. Door het verkeerd inschatten dat sprake zou zijn van een aanmerkelijke wijziging diende dus veel meer informatie vergaard te worden dan oorspronkelijk gedacht.

De provincie is bij het samenstellen van het informatiedossier ook afhankelijk van andere partijen. Zo levert de aannemer van de VRT (BAM Infra B.V.) een groot deel van de informatie over de door hen uitgevoerde werkzaamheden tijdens het testbedrijf. Om dit te kunnen doen is de aannemer echter weer afhankelijk van informatie vanuit de provincie over de zogeheten directieleveranties. Dit zijn componenten die vanuit de provincie ter beschikking worden gesteld aan de aannemer. De informatie van de aannemer is compleet ná het afronden van het testbedrijf. De focus van de projectorganisatie is vooral op het dossier van de aannemer gericht geweest. Daarnaast heeft zij zelf niet tijdig alle benodigde informatie aan de aannemer kunnen leveren, waardoor een stapeling van extra verwerkingstijd ontstaat. Of met andere woorden: de doorlooptijden in dit proces zijn langer dan het proces dat wij dachten te doorlopen.

Omdat er naast de werkzaamheden van de aannemer ook nieuw trammaterieel op de SUNIJ-lijn gaat rijden dient de Integrale Safetycase ook de interactie tussen materieel en totale SUNIJ-lijn te beschrijven en kan niet volstaan worden met het bewijs van toelating van het CAF-materieel. De provincie heeft niet onderkend dat dit ertoe leidt dat ook informatie aangeleverd moest worden over onderdelen van de infrastructuur die door het project niet gewijzigd zijn. Omdat dit veelal componenten (bijvoorbeeld wissels, wisselsturing en dergelijke) betreft die al vóór de invoering van de WLs geïnstalleerd zijn, beschikt de provincie niet over een Safetycase voor deze componenten. Hoewel dit destijds ook niet vereist was vóór de WLs, moeten deze alsnog door de provincie en de toenmalige leveranciers opgesteld worden. Dit is niet tijdig genoeg onderkend. Dit is oorzaak van een substantieel deel van de vertraging. Het scherp moeten krijgen van wat in deze precies gevraagd is vergde daarbij ook de nodige tijd.

## *2. Beoordeling informatiedossier door onafhankelijke auditor (ISA)*

Het compleet maken van het informatiedossier gebeurt dus gedurende de looptijd van het gehele project, maar de aanvraag van de indienststellingsvergunning gebeurt (op basis van een compleet informatiedossier die we opbouwen in de loop van jaren) in de laatste fase van het project. Tussentijds wordt de inhoud en compleetheid van het dossier wel getoetst door een externe auditor: de zogeheten Independent Safety Assessor (ISA). Daarnaast wordt de voortgang van het opstellen van het informatiedossier door de in 2018, intern opgerichte safetyboard, besproken. In de safetyboard nemen de Beheerder WLs, de safetymanager van TBO (Trambeheer en onderhoud), de safetymanager van de Uithoflijn en de safetymanager van VRT deel, onder voorzitterschap van de opgavemanager Uithoflijn. De safetyboard doet een globale check op de voortgang van de opbouw van het informatiedossier en adviseert waar noodzakelijk. Op basis hiervan geeft de safetyboard een statement af. Dit statement is onderdeel van het informatiedossier dat wordt aangeboden aan de ILT.

De ISA is nauw betrokken bij het project en legt bevindingen tussentijds vast in voortgangsrapportages die onder andere in de safetyboard besproken worden. De ISA classificeert zijn bevindingen. De zogeheten "blokkerende bevindingen" dienen grotendeels opgelost te zijn of voorzien te zijn van een verbeterplan alvorens de ISA het informatiedossier positief kan beoordelen en het informatiedossier kan worden aangeboden aan ILT. Op deze manier wordt een deel van de toetsing gedurende het proces al door ISA gedaan. De ILT toetst het doorlopen

proces, doet steekproeven en geeft vervolgens een advies aan de RUD die de voorlopige indienstellingsvergunning verleent (zie processchema in de bijlage).

### *3. Voorlopige indienstellingsvergunning door ILT en RUD*

Inmiddels zijn de laatste benodigde stukken beschikbaar en wordt de laatste hand gelegd aan het informatiedossier. De huidige planning is dat dit dossier op 7 oktober 2020 aan de ISA wordt aangeboden. De safetycase wordt globaal getoetst door de safetyboard om het risico op bevindingen te verkleinen. De ISA heeft dan twee weken om het dossier te beoordelen en haar oordeel te vellen over de compleetheid en eventuele omissies. Na eventueel herstel van omissies en definitieve vrijgave van de ISA wordt het informatiedossier aan de ILT aangeboden. Formeel heeft de ILT acht weken de tijd om een oordeel te vellen en een advies over de indienstellingsvergunning aan de RUD aan te bieden. De ILT beseft de urgentie van het reizigersbelang en is daarom bereid het informatiedossier dat op 7 oktober aan de ISA aangeboden wordt al als concept in behandeling te nemen. Het frequente contact met het ILT is goed en we zijn blij dat ze deze bereidheid hebben getoond. Op 28 september is dit door ILT tijdens een bestuurlijk overleg met de gedeputeerde bekrachtigd. Vooralnog is de intentie dus om het informatiedossier gelijktijdig aan te bieden aan ISA en ILT, opdat de beoordelingsperiode korter wordt. De verwachting is dat na het oordeel van de ISA en het indienen van het definitieve dossier, de ILT binnen een paar weken hun advies zal geven. Op basis van dit advies wordt dan binnen enkele dagen een voorlopige indienstellingsvergunning door de RUD verleend.

### *4. Succesvol afronden proefbedrijf*

Na het verkrijgen van de voorlopige indienstellingsvergunning mag er gestart worden in de openbare ruimte met het proefbedrijf. In het proefbedrijf wordt aangetoond dat de exploitatie gereden kan worden. Waar nodig worden zaken hersteld of bijgesteld. De trambestuurders zijn inmiddels op de tramsimulator getraind en ronden hun opleiding af met praktijkproeven op het vernieuwde tracé met de nieuwe trams. Hiervoor zijn vooralnog twee weken gepland. Hoewel de verwachting is dat dit voldoende is, blijft het risico bestaan dat tijdens het proefbedrijf issues naar voren komen die leiden tot extra vertraging. Dit risico wordt waar mogelijk gemitigeerd, maar 100% zekerheid kan bij dit soort complexe projecten nooit geboden worden. Waar mogelijk en toegestaan worden proeven naar voren getrokken om de druk op deze krappe planning te verlichten.

### *5. Definitieve indienstellingsvergunning en start exploitatie*

Na het succesvol afronden van het proefbedrijf wordt de definitieve indienstellingsvergunning door de RUD verstrekt. Dan kan de exploitatie starten en kunnen de reizigers gebruik maken van de vernieuwde SUNIJ-lijn en het nieuwe CAF-materieel.

### **Achtergrond uitloop**

Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om het informatiedossier compleet aan te leveren. Het verkrijgen van een indienstellingvergunning gebeurt op basis van een uitgebreid informatiedossier. Dit informatiedossier samenstellen door het project is onderschat en duurt langer dan eerder is aangenomen vanwege het ontbreken van een informatiedossier van de oude tramlijn (wat voorheen ook niet nodig was). Het completeren van het informatiedossier is een complex proces, waarbij het project de informatie moet verkrijgen van meerdere partijen die op hun beurt weer afhankelijk zijn van elkaars testresultaten. Wanneer bij één partij de planning uitloopt, kan dat direct gevolgen hebben op de documenten die door de andere partijen geleverd moeten worden. In de planning had hiermee rekening gehouden moeten worden. Uitloop van het testbedrijf of het proefbedrijf leidt nu, omdat er geen tijdbuffers hiervoor zijn opgenomen, linea recta tot een latere start exploitatie. Omdat dit tevens de laatste fasen zijn binnen het project, leiden de eerder gedane onjuiste aannames in deze laatste fase tot significante uitloop van de oorspronkelijke en achteraf gezien irreële planning. Zoals aangegeven is een gedegen onderzoek nodig om onder andere de oorzaak van deze onjuiste aannames te kunnen achterhalen. Daarbij is een evaluatie bij omvangrijke projecten als deze, altijd van grote meerwaarde. Zeker is dat in de planning onvoldoende rekening is gehouden met tijds marges om onvoorziene vertragingen in het project op te kunnen vangen. Dit is een gevolg van het feit dat veel van de uiteindelijk benodigde informatiestappen niet waren voorzien.

### *Eerdere signalen ISA*

De ISA is sinds het begin van het project in april 2018 betrokken bij het opstellen van het informatiedossier en heeft op 11 maart 2019 een zogeheten "letter of concern" aan de projectmanager gestuurd. In deze brief duidt de ISA op het feit dat het project VRT niet over een kwaliteitsmanager beschikt en dat er nog veel blokkerende bevindingen zijn die opgelost moeten worden voordat zij het informatiedossier positief kunnen beoordelen. De ISA geeft tevens aan dat zij verwacht dat zij binnen vier weken een plan ontvangt waaruit blijkt hoe het project de noodzakelijke verbeteringen uit gaat voeren. Op 16 april 2019 is naar aanleiding van deze letter of concern bij ISA puntsgewijs aangegeven hoe de blokkerende bevindingen oplost zullen worden. Hoewel deze letter of concern

niet bindend is, was deze wel een waarschuwing dat maatregelen getroffen moesten worden om uitloop bij de indienststellingsvergunning te voorkomen.

De voortgang van het opstellen van het informatiedossier is periodiek gerapporteerd in de safetyboard. Het informatiedossier van de VRT is vanaf 2019 een regelmatig terugkerend onderwerp geweest in de safetyboard. Uit verslagen van de safetyboard blijkt dat het implementeren van de verbeteringen een lange doorlooptijd heeft gekend. In het verslag van de safetyboard van 30 april 2020 is te lezen dat de safetyboard er vertrouwen in heeft dat het project VRT de eigen processen onder controle heeft c.q. gaat krijgen maar ook wordt de winstwaarschuwing afgegeven dat het 5 voor 12 is. De focus ligt hierbij op het kwaliteitsmanagement en de verificatie en validatie. Op 13 augustus 2020 is de safetyboard bijeengekomen om de integrale safetycase en de bijbehorende verklaring van de ISA ter instemming te behandelen. Omdat er nog geen eindversie van het dossier lag en geen ISA-verklaring heeft de safetyboard geen statement afgegeven. De safetyboard was van mening dat het dossier nog niet compleet was, er te veel blokkerende bevindingen waren en hebben betrokkenen geweest op en ook schriftelijk geïnformeerd over het risico van een mogelijke vertraging van de start van de exploitatie.

Naar aanleiding van dit signaal bent u, met de statenbrief van 1 september jl., op de hoogte gebracht van de verwachte uitloop van enkele weken. Vervolgens is bij het uitwerken van de nieuwe planning gebleken dat de blokkerende bevindingen niet binnen deze enkele weken teruggebracht kunnen worden tot een acceptabel minimaal niveau. Om die reden is bij uw commissievergadering Milieu en Mobiliteit op 16 september jl. mondeling gemeld dat de duur van de eerder gecommuniceerde uitloop niet juist was.

Om een definitieve uitspraak te kunnen doen over wanneer de tram uiterlijk in exploitatie gaat, hebben wij nog het volgende nodig:

- zicht op alle gestelde (kwaliteits)eisen aan benodigde documentatie voor verkrijging van de indienststellingsvergunning;
- zicht op en comfort bij gereedheid van de partijen die verantwoordelijk zijn voor beheer en onderhoud en exploitatie;
- oplevering van safetycases door individuele leveranciers.

Wij streven ernaar om uiterlijk eind oktober de geplande exploitatiedatum en de haalbaarheid daarvan te kunnen afgeven. Dat moet mogelijk zijn omdat dan het oordeel van de ISA op het informatiedossier bekend is en er meer zekerheid gegeven kan worden over de doorlooptijd van vervolgstappen en de noodzakelijke risicobuffers die wij moeten opnemen.

### **Reizigersbelang en planning**

De tramlijn snel en veilig in gebruik nemen is van het grootste belang. Niet alleen reizigers ervaren hinder en ongemak, dat geldt ook voor winkeliers en andere ondernemers die afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid, waarbij de tram een belangrijke functie heeft. Daarom hebben wij dit slechte nieuws ook direct persoonlijk gedeeld met de wethouders uit de drie betrokken gemeenten, IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht. We begrijpen heel goed de terechte teleurstelling en zorgen van raadsleden, bewoners en ondernemers. Uiteraard spannen wij ons met de vervoerder in voor goed tramvervangend busvervoer om de hinder te minimaliseren. Dat neemt de terechte zorgen echter niet weg.

Momenteel worden alle beschreven stappen in een detailplanning uitgewerkt en bewaakt. Waar mogelijk worden stappen parallel uitgevoerd of worden zaken naar voren getrokken. Daarnaast worden ook de risico's die de doorlooptijd tot de start van de exploitatie kunnen beïnvloeden herbeschouwd en gekwantificeerd.

De reizigers worden tot de indienststelling geïnformeerd over de voortgang van het project en wanneer zij weer met de tram kunnen reizen. Dit gebeurt conform het vigerende communicatieplan van VRT. Vervoerder U-OV informeert de reizigers met input van de provincie. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van diverse kanalen zoals bijvoorbeeld [www.u-ov.info/tram](http://www.u-ov.info/tram), twitter en Facebook.

De projectcommunicatie met directe bewoners langs de tramlijn en stakeholders wordt door de provincie Utrecht verzorgd door informatiebrieven en flyers met directe verspreiding langs de tramlijn en nieuwsupdates naar de lokale en regionale media.

Een goede samenwerking met de gemeenten Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht is van groot belang voor de provincie. Op bestuurlijk niveau vindt met de gemeenten periodiek het "Bestuurlijk overleg ombouw SUNIJ-lijn" plaats waarbij de voortgang van het project VRT besproken wordt. Op 28 september jl. zijn de wethouders van de drie gemeenten in dit overleg in detail bijgepraat en zijn hun zorgen gedeeld. Ook ontvangen de gemeenten een afschrift van de statenbrieven zodra deze aan u zijn verstuurd. De Provincie begrijpt dat de uitloop voor de inwoners van deze gemeenten grote consequenties heeft en hecht er veel waarde aan om deze samenwerking op een constructieve wijze voort te zetten.

Met de huidige inzichten is de inschatting dat de uitloop een aantal maanden zal zijn. Op 7 oktober wordt het informatiedossier bij ISA aangeboden. De ISA heeft dan twee weken om het dossier te beoordelen en haar oordeel te vellen over de compleetheid en eventuele omissies. Dit is een belangrijke stap binnen het proces, alvorens wij het informatiedossier aan ILT kunnen aanbieden voor hun onderdeel en advies. Wij verwachten u om deze reden eind oktober te kunnen informeren over de verwachte datum van indienststelling.

### **Projectfocus**

De afgelopen jaren is de provincie betrokken geweest bij grote OV-projecten, waarbij de Uithoflijn nog vers in het geheugen ligt. De komende jaren heeft ons College grote ambities omtrent het verder ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer. Grote projecten zijn niet zonder risico. Er spelen grote belangen in tijd en geld en dat vraagt veel van zowel de organisatie als het provinciebestuur. Dit vereist een continu proces van leren en verbeteren. Dat gaat niet altijd vloeiend, en soms schoksgewijs. De ontwikkelingen rond project VRT hebben impact op de Provincie als organisatie. Fouten moeten we voorkomen. Daar waar ze echter wel gemaakt worden vraagt dat professionaliteit om te evalueren en te leren teneinde samen vooruit te komen. Door een extern bureau is de afgelopen maanden gewerkt aan een evaluatie van het project Uithoflijn. Wij zullen een soortgelijk extern onderzoek ook laten uitvoeren voor het project VRT, zodat beide projecten op een vergelijkbare wijze geëvalueerd worden. Op basis van de gezamenlijke resultaten kan gekomen worden tot aanbevelingen die wij met u zullen delen.

Om zo snel mogelijk alsnog met de exploitatie te kunnen starten, willen wij op dit moment het projectteam vooral laten focussen op het verkrijgen van de indienststellingsvergunning, het proefbedrijf en de start exploitatie. Daarvoor hebben we ook gezorgd dat het projectteam zich nu volledig richt op dit project. De overige verantwoordelijkheden zijn bij andere collega's belegd.

Parallel aan het verder uitwerken van de planning worden de financiële consequenties van de vertraging in kaart gebracht. Om verdere verrassingen te voorkomen wordt extra capaciteit vrijgemaakt om de gehele financiën van VRT en deelprojecten door te lichten. Dit doen we in de vorm van een reviewteam met collega's vanuit Concerncontrol en Financiën.

### **Bestuurlijk belang**

Als provinciaal bestuur hebben we steeds uitgesproken dat we gezamenlijk willen werken aan een open en transparante bestuurscultuur. Daarbij realiseerden we ons dat dit niet makkelijk zou zijn. Wij als Gedeputeerde Staten en u als Provinciale Staten hebben hierin een eigen rol en verantwoordelijkheid. Juist nu is het een gezamenlijke vraag wat nodig is om tot versterking van ons bestuur en verder herstel van vertrouwen te komen. Bij aanvang van deze bestuursperiode hebben we hiervoor met elkaar de handen ineengeslagen; u als Provinciale Staten, wij als College van Gedeputeerde Staten en de ambtelijke organisatie (Provinciale Utrechtse Bondgenoten). Daarnaast hebben wij u de afgelopen periode meerdere malen meegenomen in de verbeteringen die we willen realiseren in de ambtelijke organisatie en daarmee in de samenwerking tussen ambtelijke organisatie, GS en PS. Ook u heeft daarin geïnvesteerd. Wij zijn van mening dat we daarin samen ook noodzakelijke stappen maken. Ook hebben wij optimaal ingezet op transparantie naar u over ons handelen, ook waar zaken fout gaan. Het feit dat we stappen voorwaarts maken betekent helaas niet dat we overal al volledig in control zijn of optimaal de *checks & balances* hebben ingericht. In het geval dat er dan iets misgaat of een verkeerde inschatting wordt gemaakt kan dat vervelende gevolgen hebben, waar we van moeten leren. Dat leidt er in dit geval toe dat wij u twee keer kort achter elkaar met een ongewenste en aangepaste mededeling hebben moeten confronteren met gewijzigde omstandigheden met voor de reiger aanzienlijke consequenties.

Een goede samenwerking tussen bestuur en ambtelijke organisatie is niet alleen nodig om onze opgaven te realiseren, maar ook om de gewenste versterking van de ambtelijke organisatie en beoogde cultuurverandering te realiseren. We zetten daarin goede stappen, waarbij we elkaar aanspreken in een open dialoog. Dat wil echter niet zeggen dat er nooit fouten en/of verkeerde inschattingen gemaakt worden. Helaas lopen we daar in dit

project nu keihard tegenaan. Het maakt duidelijk dat we op een aantal plekken onze werkwijzen en kennis en kunde verder moeten versterken. Veel ingehuurde expertise ten tijde van de Uithoflijn hebben we op grond van wet- en regelgeving (aanbesteding, inkoop van diensten) niet langer kunnen behouden ten voordele van het VRT-project. Tegelijk zijn veel zaken wel goed gegaan daar we wel degelijk de geleerde lessen vanuit de Uithoflijn tot ons hebben genomen en hebben vertaald in de organisatie. Wij hebben u daarover ook geïnformeerd. Zoals eerder aan u toegezegd willen wij begin komend jaar met u in gesprek over de toekomst van ons trambedrijf als beheerder en exploitant van het Utrechts tramsysteem. Dit is een paralleltraject naast de evaluatie van de VRT-project. Duidelijkheid hieromtrent zal ons zeker verder helpen. Dit alles neemt niet weg dat de huidige situatie binnen het VRT-project dusdanig ernstig is dat niet gewacht kan worden op dit debat met u. Dit is onderwerp van intensieve gesprekken met het concernmanagement van de Provincie. Inmiddels zijn de nodige organisatorische maatregelen in gang gezet met als doel om verder in control te komen. U kunt hierbij denken aan het inrichten van een Review Board die op inhoud dwingend meekijkt binnen het project, maar ook het herverdelen van projecten ten behoeve van de span of control van leidinggevenden, zodat extra aandacht voor het project VRT wordt vrijgemaakt om de komende weken alles op alles te zetten en de reiziger zo min mogelijk te belasten.

#### **Meetbaar/beoogd beleidseffect**

Project VRT draagt bij aan een goed functionerend en toekomstbestendig 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.

#### **Financiële consequenties**

De meerkosten van de uitloop worden op dit moment in kaart gebracht en zijn sterk afhankelijk van de verwachte datum van indienststelling. Wij verwachten u eind oktober over de meerkosten te kunnen informeren.

#### **Vervolgprocedure/voortgang**

Ten behoeve van het reizigersbelang ligt de focus binnen het project op dit moment op het zo snel mogelijk starten met de exploitatie. Parallel hieraan worden de meerkosten in kaart gebracht. Zodra hier meer zekerheid over is, wordt u hierover geïnformeerd. Wij begrijpen dat u veel behoefte heeft om op de hoogte te worden gehouden van de ontwikkelingen binnen het project. Wij zullen de door u in de tussentijd gestelde vragen separaat beantwoorden. Zoals aangegeven zullen wij daarnaast een externe partij contracteren om een onderzoek uit te voeren dat begint na de start van de exploitatie. De reizigers worden tot de indienststelling geïnformeerd over de voortgang van het project en wanneer zij weer met de tram kunnen reizen.

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

#### **Concreet voorliggende vraag aan Provinciale Staten**

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,

## BIJLAGE 1 – INZICHT PROCES START EXPLOITATIE

