

MEMORANDUM



PROVINCIE ■■ UTRECHT

UPDATE VRT MOGELIJKE RISICO'S VOOR CIE. M&M 20-4-2022

PS2022MM10

DATUM 11-4-2022
VAN Gedeputeerde Schaddelee
AAN Provinciale Staten

Geachte leden van Provinciale Staten,

In uw commissie van 20 april staat de SB Voortgangsrapportage 1 oktober 2021 tm 31 december 2021 programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) (2022MM42) geagendeerd. Zoals gebruikelijk wordt in de Statenbrief naast de stand van zaken over het betreffende kwartaal ook een actuele stand van zaken rond dit programma gegeven. In de Statenbrief van 15 maart 2022 heb ik toegezegd u een memo te sturen met een actuelere stand van zaken met betrekking tot het VRT-traject. De ontwikkelingen in de projecten VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City volgen elkaar zo snel op dat de informatie van de Statenbrief op 20 april niet meer actueel is.

Daarnaast zijn, zoals u bekend, op 12 januari 2022 in het Statendebat afspraken gemaakt met betrekking tot de informatievoorziening over de werkzaamheden en de daarbij gepaard gaande mee -en tegen vallende ontwikkelingen. Tevens is besloten tot een externe audit VK+ en Spooromlegging Nieuwegein City.

Daarom hecht ik eraan, ook in het licht van de afspraken die op 12 januari zijn gemaakt in het Statendebat en de toezegging van 15 maart, u met deze memo nader te informeren over de stand van zaken van beide projecten.

Spooromlegging Nieuwegein City

Sinds de statenbrief van 15 februari 2022 hebben de ontwikkelingen voor Spooromlegging Nieuwegein City (hierna: NGC) elkaar snel opgevolgd:

Afronding ontwerpen

In februari zijn de ontwerpen van Dura Vermeer Railinfra BV (hierna DVRI) volledig afgerond. Voor de start van de buitendienststelling op 26 februari is ook het uitvoeringsontwerp afgerond en zijn de laatste opmerkingen behandeld en afgerond. Daarmee hebben de ontwerpen de gewenste kwaliteit bereikt en is de ontwerpfase afgesloten.

Gevolgen verlate WijT-vergunning

Op 31 januari is DVRI gestart met de realisatiewerkzaamheden. Zoals al vermeld in de Statenbrief van d.d. 15-02-2022 was dit later dan gepland wegens het later verkrijgen van de benodigde WijT-vergunning. DVRI is daaropvolgend wel gestart met de geplande werkzaamheden, maar heeft de vertraging niet meer volledig in kunnen lopen. Om te voorkomen dat de verlate WijT-vergunning leidt tot een latere afronding van de werkzaamheden, heeft DVRI een deel van de vertraagde werkzaamheden parallel uitgevoerd tijdens de buitendienststelling om zo tijd te winnen. Daarmee komt de uitvoeringsplanning van DVRI wel meer onder druk te staan. Door deze druk wordt de uitvoeringsplanning gevoeliger voor vertraging, onder andere bij het optreden van andere risico's, zoals bijvoorbeeld de trillingsbeperkende maatregelen.

Trillingsbeperkende maatregelen

In de statenbrief d.d. 15-03-2022 bent u op de hoogte gesteld dat er aanvullende trillingsbeperkende maatregelen zouden worden genomen. Deze maatregelen, in combinatie met de extra werkzaamheden in de buitendienststelling ten gevolge van de vertraagde WIJT vergunning, zijn inmiddels uitgevoerd en hebben geleid tot een twee weken langere doorlooptijd van de realisatie voorafgaand aan het test- en proefbedrijf.

Spoorligging in Zuidstedeweg

Bij het opbreken van het spoor zijn we een knelpunt tegengekomen m.b.t. de spoorligging in de Zuidstedeweg: de werkelijkheid bleek anders dan op tekening en voldeed niet aan de gewenste eisen voor onderhoud en veiligheid. Er zijn inmiddels aanvullende werkzaamheden uitgevoerd om dit probleem op te lossen. De kosten kunnen worden gedekt uit het programma onvoorzien. Wegens het winterse weer in de eerste week van april moesten de opvolgende asfalteringswerkzaamheden uitgesteld worden. Ook kabels- en leidingenwerkzaamheden en het aanbrengen van gietbeton moesten worden uitgesteld. Hoewel de tijdige afronding van de realisatiewerkzaamheden en daarmee de start van het testbedrijf hierdoor extra onder druk wordt gezet, is de verwachting nog steeds dat de tramexploitatie in de zomer hervat wordt.

Risico's

In de verwachting dat de tramexploitatie in de zomer hervat, wordt ook rekening gehouden met het optreden van risico's die wel geïdentificeerd zijn maar tot op heden nog niet zijn opgetreden. Dit betreft onder meer:

- De beschikbaarheid van specialistisch personeel. Dit is een algemeen zorgpunt, niet alleen voor dit project. Het heeft onder meer te maken met de krapte op de arbeidsmarkt en uitval door corona.
- Het tijdig verkrijgen van indienststellingsvergunning. Om tijdig in dienst te gaan is een indienststellingsvergunning nodig van de RUD op basis van de integrale safety case voor het hele project Spooromlegging Nieuwegein City. Het verkrijgen van deze vergunning vraagt veel opvolgende stappen waarin de veiligheid van het systeem wordt aangetoond. Daarnaast moet in de integrale safety-case de informatie van veel partijen samen komen en aantoonbaar weergegeven dat de kwaliteit van het gerealiseerde werk voldoet. De levering van al deze informatie door deze partijen op de juiste momenten, in de juiste vorm en met de gewenste kwaliteit is een risico. Om dit risico te beheersen worden de planning en verwachtingen tweewekelijks afgestemd met alle partijen aan de hand van een processchema. Ondanks deze beheersing blijft het echter een reëel risico, vanwege het grote aantal afhankelijkheden in de stappen. Op dit moment ligt het project nog op planning voor een tijdige indienststellingsvergunning.
- Het tijdig accepteren van opleverdossier deel 1. Op basis van opleverdossier 1 zal de beheerder het tramtracé weer in beheer nemen. Deze inbeheername is een startvoorwaarde voor het proefbedrijf. Het risico bestaat dat het opleverdossier volgens de beheerder onvoldoende kwaliteit heeft of tot inhoudelijke discussie leidt. Hierdoor kan de inbeheername vertragen, waardoor vervolgens het proefbedrijf en exploitatie ook zullen vertragen. Dit risico wordt door het projectteam, DVRI en TBO samen beheerst. Daartoe is de inhoud en vorm van het opleverdossier door projectteam, DVRI en TBO samen vastgesteld. Verder wordt tijdens het toetsproces nauw contact gehouden om eventuele opmerkingen over kwaliteit of inhoud snel te signaleren en samen op te lossen. Ook dit risico blijft een reële kans van optreden houden, aangezien de tijd voor aanpassingen in het opleverdossier deel 1 beperkt is. Op dit moment lopen de stappen voor de acceptatie van het opleverdossier nog volgens planning.

Tijdige teruggave van bouwterrein

Projectontwikkelaar Bridges stelt op dit moment haar terrein beschikbaar aan de provincie voor de bouwactiviteiten rondom Nieuwegein City voor de omleg van de trambaan. Gemeente Nieuwegein heeft middels haar coördinatieverplichting besloten om op deze manier de werkzaamheden mogelijk te

maken. Daarbij is afgesproken tussen de provincie en Bridges dat het terrein van Bridges vanaf 18 april weer beschikbaar is voor het heiwerk. Voor iedere week vertraging moet de provincie € 50.000 betalen. Het grootste deel van het terrein van Bridges is inmiddels vrijgeven. Op basis van de huidige planning en voortgang (inclusief de eerdergenoemde uitloop van twee weken van de realisatiewerkzaamheden) zal het spoorproject geen belemmering zijn voor de tijdige start van de heiwerkzaamheden van Bridges. Tijdens de commissievergadering wordt mondeling toegelicht of de mijlpaal daadwerkelijk behaald is.

Bezoek Inspectie Leefomgeving en Transport en safetyboard

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op 5 april hebben ILT en de safetyboard een locatiebezoek gebracht aan het werkt terrein van Spooromlegging Nieuwegein City. Tijdens dit locatiebezoek is aan beide partijen verdere achtergrondinformatie verstrekt over het project en duiding gegeven over de safetycase. Daarnaast zal volgend op dit bezoek een conceptversie van het safetydossier met beide partijen gedeeld worden. Met deze actie wordt het risico ondervangen dat ILT en/of de safetyboard voor verrassingen komen te staan bij het definitief indienen van het safetydossier.

Vervoerkundige koppeling Plus (VK+)

Het project Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+") omvat zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter tramstellen op het gehele Utrechtse tramnetwerk. Om dit te realiseren worden

- enkele fysieke aanpassingen op het traject uitgevoerd,
- de beveiligingssystemen geschikt gemaakt,
- aangepaste routes voor taxi's ingesteld
- en moet een indienststellingsvergunning verkregen worden.

Het proefbedrijf is op zaterdag 19 maart 2022 zonder problemen gestart. Kleine kinderziektes die worden opgemerkt op het traject kunnen worden verholpen. De trambestuurders raken bekend met het VK+ traject en de overige weggebruikers op het drukke traject rondom Utrecht Centraal kunnen wennen aan de lange trams. Elke zaterdag rijden 75m trams zonder reizigers van Westraven via Utrecht Centraal Jaarbeurszijde door naar halte Utrecht Centraal Centrumzijde om hier vervolgens te keren. Reizigers kunnen hierna op halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde weer instappen richting Nieuwegein/IJsselstein. Vanwege de werkzaamheden binnen het project NGC rijden deze trams zoals gepland niet verder dan halte P+R Westraven.

Taxi

Verkeersregelaars en verduidelijkende verkeersborden worden ingezet tijdens het proefbedrijf op zaterdagen, om verkeer wat zich niet op de trambaan zou moeten bevinden te weren. Op weekdagen, wanneer het proefbedrijf VK+ niet plaatsvindt, wordt de huidige situatie in de Leidseveertunnel en op het HOV-viaduct nog aangehouden. De situatie na afronding van VK+ is dat taxi's vanaf juli 2022 geen gebruik meer mogen maken van het HOV-viaduct en de Leidseveertunnel in een west-oost richting (stad in). De taxibranche heeft aangegeven het niet eens te zijn met deze situatie. Samen met de gemeente is gezocht naar oplossingen om taxichauffeurs tegemoet te komen in een nieuwe route door de stad. Deze oplossingen betreffen maatregelen om de doorstroming door de Daalsetunnel te verbeteren voor de taxichauffeurs.

Wisselbeveiligingssysteem

Vanwege vertraging bij een externe leverancier bevinden de aanpassingen aan het wisselbeveiligingssysteem op het Jaarbeursplein zich op het kritieke pad. Waar in een eerder stadium de levering van de benodigde documentatie van het wisselbeveiligingssysteem moest worden uitgesteld naar 1 mei (wat binnen de buffer voor projectuitloop valt), heeft de leverancier recent aangegeven dat deze deadline mogelijk niet gehaald gaat worden. Om deze potentiële vertraging te voorkomen, zijn meerdere beheersmaatregelen ingezet. Eind maart zijn stappen gezet om het leveringsproces van de documentatie t.b.v. het wisselbeveiligingssysteem te versnellen. Impact op de restpunten van de al uitgevoerde werkzaamheden en de start van het proefbedrijf is hier niet door ontstaan. Wel is deze documentatie noodzakelijk voor de veiligheidsbewijsvoering en de beoordeling hiervan. Halverwege

april zal het aangepaste wisselbeveiligingssysteem worden getest op het VK+ traject. Op dit moment lijkt door de genomen beheersmaatregelen de deadline van 1 mei 2022 voor het aanleveren van alle documentatie toch door de leverancier te worden gehaald.

Volgens planning is op 1 april 2022 een conceptversie van de Safety Case VK+ gedeeld met de Independent Safety Assessor (ISA), zodat er een start kan worden gemaakt met de beoordeling en later de laatste puzzelstukjes (documentatie van de wisselbeveiliging en de resultaten van het proefbedrijf) kunnen worden toegevoegd.

Nagenoeg alle werkzaamheden op het traject VK+ zijn afgerond.

Maandag 11 april 2022 is op de halte Utrecht Centraal Jaarbeurszijde een raakvlakproject gestart, waarbij de verharding tussen de sporen over een lengte van ongeveer 20m wordt vernieuwd. Vanwege de samenhang tussen de aanpassingen in het wisselbeveiligingssysteem, de tramritten tijdens het proefbedrijf VK+ en het vervangen van deze verharding is regelmatig afstemming tussen de verantwoordelijke personen van het Trambedrijf en de projectorganisatie VK+. De werkzaamheden duren twee tot drie weken. Tijdens deze periode kan er alleen met enkele tramvoertuigen van 41m worden gereden.

Er bevindt zich een grote afhankelijkheid tussen de projecten NGC, ULTRA en VK+. Het project ULTRA omvat de uitrol van nieuwe boordcomputers op de tram door het Trambedrijf Beheer en Onderhoud. Dit is geen onderdeel van het VRT-programma, maar heeft wel invloed op het VRT-programma. Om niet verrast te worden door onverwachte tegenslagen bij de andere projecten binnen VRT, worden er binnen het project VK+ meerdere dienstregelingen uitgewerkt. Zo kan gegarandeerd worden dat bij eventuele uitloop van een ander project, er toch trams met reizigers kunnen blijven rijden op het VK+ traject na de geplande indienststelling, begin deze zomer.

Audit

In de afgelopen twee maanden is in opdracht van de Provincie Utrecht door een externe partij (AT Osborne) een brede audit uitgevoerd rondom de tramprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en Vervoerkundige Koppeling Plus. Deze audit is een momentopname van de statussen van beide projecten met als doel:

1. Mogelijkheid geven voor het signaleren van blinde vlekken binnen de projecten.
2. Mogelijkheid geven voor het informeren en het geven van maximale transparantie richting Provinciale Staten.
3. Mogelijkheid geven tot het leren voor de bestaande projectorganisaties en de lessen meenemen voor toekomstige projecten van de provincie Utrecht.

Daarnaast is de onderstaande vraagstelling aangehouden door de auditors om specifiek te beantwoorden in de eindrapportage van de audit:

1. Is de projectplanning haalbaar en zijn de buffers voldoende?
2. Zijn afhankelijkheden binnen het project goed geïdentificeerd (denk aan vergunningen etc.)?
3. Zijn de huidige projectbudgetten toereikend om de projecten binnen budget af te kunnen ronden?
4. Is de naleving van de spelregels voor het inzetten van posten onvoorzien en het verschuiven van budgetten tussen deelactiviteiten conform afspraken?
5. Zijn de risico's geïdentificeerd en wordt er opvolging gegeven aan de mitigerende maatregelen?
6. Wordt er opvolging gegeven aan de aanbevelingen vanuit de voorgaande rekenkameronderzoeken?
7. Wordt het juiste proces gevolgd met betrekking tot de Wet Lokaal Spoor en is de bewijsvoering voor de indienststellingsvergunning up to date?
8. Is de documentatie op orde?

9. Heeft de auditor “blinde vlekken” geconstateerd?

Tijdens de audit hebben de auditors tot 14 maart 2022 interviews afgenomen zowel met de medewerkers van de projectorganisaties als met vertegenwoordigers van de Trambeheer Organisatie (TBO) en met vertegenwoordigers van QBuzz. Daarnaast hebben de auditors volledige inzage gehad in de projectdocumentatie. Daarbij is de projectdocumentatie, die beschikbaar was vóór 18 maart 2022, meegenomen als input voor deze audit. De tussentijdse voortgang van de audit is besproken met een klankbordgroep met vertegenwoordigers van de projectorganisaties en het domein Mobiliteit van de Provincie Utrecht.

De resultaten van de audit zijn besproken in de klankbordgroep en daarin hebben de auditors de belangrijkste bevindingen gedeeld. Na de oplevering van een conceptrapportage waar de Klankbordgroep op heeft kunnen reageren, is op 8 april 2022 de definitieve rapportage opgeleverd. Dit auditrapport bevat gedetailleerde project-specifieke en vooral technische informatie. De belangrijkste conclusies worden onderstaand nader toegelicht. Het auditrapport kan desgewenst ingezien worden. De belangrijkste conclusies van de auditors zijn:

1. Dat het auditteam de benoemde buffers in de stuurplanning onvoldoende vindt om de risico's op te vangen en de stuurmijlpaal te behalen. Volgens het auditteam onderkennen de projectteams dit onvoldoende. Beide projectteams hebben wel al geanticipeerd op deze bevinding door in de bestuurlijke communicatie voor de mijlpaal start exploitatie in de zomer aan te houden. Deze bestuurlijke mijlpaal, start exploitatie in de zomer, lijkt volgens het auditteam voor beide projecten haalbaar.
2. Dat beide projecten met grote zekerheid binnen de vrije financiële ruimte op programmaniveau gerealiseerd kunnen worden.
3. Dat het auditteam de indruk heeft dat het juiste proces wordt gevolgd en dat de juiste stappen worden genomen t.b.v. de indienstellingsvergunning.
4. Dat het niet tijdig slagen van de voorlopige overdracht aan het Trambedrijf het belangrijkste risico is dat door de auditors wordt geconstateerd.
5. Dat voor het auditteam zichtbaar is dat in de projecten goed opvolging is gegeven aan de aanbevelingen uit de voorgaande rekenkameronderzoeken.
6. Dat de auditors hebben vastgesteld dat er een duidelijk beeld is welke documenten op welk moment gereed moeten zijn voor zowel de veiligheidsbewijsvoering als de overdracht naar de beheerorganisatie. Daarnaast geeft het auditteam aan dat het duidelijk is dat de projecten zeer veel aandacht besteden aan het proces van opstellen en toetsen van de benodigde documentatie, waardoor het auditteam vertrouwen heeft dat de documentatie tijdig op orde komt
7. Dat het auditteam wel nog een blinde vlek ziet in de samenwerking tussen het projectteam en TBO.

Daarbij aangetekend dat het auditrapport een momentopname is van twee dynamische projecten. Dat betekent dat sommige projectrisico's, die in de rapportage als zodanig vermeld of benoemd worden, ondertussen gemitigeerd zijn. Daarnaast hebben beide projecten ook al meerdere maatregelen getroffen op basis van de gevoerde gesprekken en de concept auditrapportage. De genoemde blinde vlek in de samenwerking is bekend. Hiervoor wordt zowel op de korte termijn als op de langere termijn gestuurd door de Opgavemanager Project en de Integraal Opdrachtgever Trambedrijf. Zij sturen samen op de samenwerking tussen het projectteam en TBO.

Financiën

Het is de verwachting dat de kosten van alle actuele ontwikkelingen die genoemd worden in deze memo gedekt kunnen worden uit het programma budget. Daarvoor zal een deel van de risicoreservering ingezet worden. Daarnaast zal een deel van de aanwezige ruimte in het budget ingezet worden. Voor verdere informatie en details wordt verwezen naar de kwartaalrapportage over kwartaal 1 van 2022, welke momenteel wordt opgesteld.