

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	27-10-2020	REFERENTIE	Dick Jonkers
ONS NUMMER	82199C5B	DOORKIESNUMMER	06 46994704
NUMMER PS	2020MM144	E-MAILADRES	Dick.jonkers@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT), voortgang indienststelling: update oktober 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) omvat een aantal deelprojecten. De aanpassingen op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn bevinden zich in de afrondende fase.

Met deze statenbrief brengen wij u, zoals toegezegd, op de hoogte van de verdere ontwikkelingen bij het verkrijgen van de indienststellingsvergunning en de inspanningen die zijn gedaan om tot een realistische en haalbare planning te komen. Daarnaast geven wij inzicht in de meerkosten van de vertraging. Dit heeft betrekking op het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn. De voortgang van de overige deelprojecten is onderdeel van de kwartaalrapportage die u in december zult ontvangen.

VRT bestaat uit de volgende 5 deelprojecten:



Voorgeschiedenis

De afgelopen periode bent u herhaaldelijk geïnformeerd over de voortgang van het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn. Aangaande de risico's van corona, baanstabieleit en spleetbreedte hebben wij u op 14 april jl. (docnr. 82010C49) en 2 juni jl. (docnr. 82010C4B) middels statenbrieven geïnformeerd. Daarnaast is bij de behandeling van het statenvoorstel (docnr. 82010C4B) voor aanvullend krediet op 15 juli jl. mondeling de voortgang van het project toegelicht.

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). Op 29 september jl. hebben wij u tot slot geïnformeerd over de omvang van de uitloop (docnr. 8217A6C5).

Essentie / samenvatting:

De afgelopen tijd is in samenspraak met interne en externe betrokkenen de projectplanning verder uitgewerkt. De nieuwste inzichten in de doorlooptijden en de onderliggende afhankelijkheden zijn verwerkt. Mede gezien het aantal betrokkenen is dit een intensief en complex traject geweest: het betreft een werkend vervoerssysteem waarbij veel afstemming vereist is. Op grond van de huidige inzichten is de planning om op het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid eind januari 2021 in dienst te gaan. De voorwaarden hiervoor zijn dat het indienen van integrale safetycase en de externe beoordelingen hiervan geen vertraging oploopt en/of onoverkomelijke tekortkomingen worden geconstateerd. Daarnaast moeten bij het proefbedrijf (waar de exploitatie wordt gesimuleerd), geen grote (technische) risico's optreden. Als aan deze voorwaarden voldaan wordt en er geen andere grote tegenslagen plaatvinden is eind januari voor het traject Utrecht CS - Nieuwegein Zuid haalbaar. Daarnaast wordt de komende periode gebruikt om in goed overleg dit proces waar mogelijk te verkorten. Er zijn buffers ingebouwd, de kans bestaat dus ook dat eerder in dienst gegaan kan worden.

Op het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid is nog onzeker of de feitelijke werkzaamheden m.b.t. het verstevigen van de damwand ter hoogte van IJsselstein Zuid op tijd afgerond zijn. Gezien de onzekerheid rond de afronding van deze werkzaamheden is besloten om te focussen op het proces omtrent de indienststellingsvergunning voor het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid. Het doel is om zo het reizen op dit traject niet te laten vertragen door het werkzaamheden bij IJsselstein Zuid. Dit betekent dat de SUNIJ-lijn gefaseerd in exploitatie genomen zal worden en dat voor het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid langer gebruik moet worden gemaakt van tramvervangend busvervoer. De verwachting is de exploitatie op het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid waarschijnlijk in februari kan starten, met ook hier de kanttekening dat bij grote tegenslagen het kan voorkomen dat dit traject later in dienst gaat.

Voortgang verkrijgen indienststellingsvergunning

Voordat de exploitatie kan starten moeten de volgende stappen worden doorlopen:

1. Afronden testbedrijf en overdracht assets aan de beheerder van de provincie,
2. Aanleveren complete safetycase bij de Independent Safety Assessor (ISA),
3. Aanleveren van het informatiedossier inclusief integrale safetycase bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (na een positieve beoordeling van de ISA),
4. Ná de positieve beoordeling door ILT en ontvangst van de voorlopige indienststellingsvergunning van ILT/RUD starten en succesvol afronden van het proefbedrijf.

Als deze stappen voor het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid zijn doorlopen, kan de exploitatie op dit traject starten. Voor het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid moeten allereerst de feitelijke werkzaamheden m.b.t. het verstevigen van de damwand ter hoogte van IJsselstein Zuid afgerond zijn.

Deze stappen worden onderstaand toegelicht.

1. Afronden testbedrijf en overdracht assets aan de beheerder

De hoofdaannemer (BAM Infra B.V.) heeft het merendeel van de werkzaamheden afgerond. Voordat het werk opgeleverd en overgedragen aan de provincie kan worden, dient nog een aantal restpunten door de hoofdaannemer opgelost te worden. Daarna kan de provincie toetsen of de restpunten naar behoren zijn opgelost en kan de provincie het werk accepteren. Deze overdracht aan de provincie dient vóór de start van het proefbedrijf afgerond te zijn.

2. Aanleveren integrale safetycase bij de Independent Safety Assessor (ISA)

Een belangrijke mijlpaal in het proces is het aanleveren van een integrale safetycase bij de Independent Safety Assessor (ISA). De ISA is een door de provincie ingehuurde partij die de integrale safetycase beoordeelt en deze moet voorzien van een positief advies. De planning voor het aanleveren van de integrale safetycase was 7 oktober jl.. Op 5 oktober is een concept aangeleverd. Op basis van reviewcommentaar van de interne safetyboard en de reactie van de ISA is de conclusie dat het dossier nog niet rijp was om een goedkeurende verklaring van de ISA te verkrijgen. Dit vertraagt het proces.

Oorzaak hiervan is onder andere dat de aantoonbaarheid van bepaalde processen en documenten niet van voldoende kwaliteit is. Daarnaast waren niet alle vereiste safetycases van externe partijen tijdig ontvangen, terwijl deze documenten wel een verplicht onderdeel zijn van de integrale safetycase. Op grond van dit commentaar zijn aanvullende acties binnen het project genomen maar dit kon niet voorkomen dat dit tot een verdere vertraging van een aantal weken heeft geleid. Dit is in de vigerende planning verwerkt.

Daarnaast is ISA akkoord gegaan met een tussentijdse beoordeling van de onderdelen van de integrale safetycase die compleet zijn. Dit vergroot de kans dat met het opnieuw indienen van de integrale safetycase spoedig een positieve beoordeling afgegeven kan worden. Immers is een deel van de integrale safetycase dan al positief beoordeeld.

3. Het aanleveren van het informatiedossier inclusief integrale safetycase bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (na een positieve beoordeling van de ISA)

Formeel kan de integrale safetycase pas ná de ontvangst van de positieve ISA verklaring bij ILT ingediend worden. Om de doorlooptijd van het proces te versnellen is de ILT bereid om gelijktijdig met het aanleveren van de complete integrale safetycase aan de ISA, de integrale safetycase ook bij de ILT in behandeling te nemen. De vereiste positieve verklaring van de ISA wordt daarbij gevoegd zodra deze ontvangen is. De verwachting is dat dit de formele doorlooptijd van de ILT zal bekorten. In de vigerende planning is daar vooralsnog niet van uit gegaan.

4. Ná de positieve beoordeling door ILT en ontvangst van de voorlopige indienststellingsvergunning van RUD starten en succesvol afronden van het proefbedrijf

Na het verkrijgen van een positieve beoordeling van de ILT en ontvangst van de voorlopige indienststellingsvergunning van de RUD zal het proefbedrijf uitgevoerd worden. In het proefbedrijf wordt gereden in de openbare ruimte maar zonder de aanwezigheid van betalende passagiers en wordt de exploitatie gesimuleerd. Eventuele tekortkomingen die uit het proefbedrijf naar voren komen dienen voor de start exploitatie opgelost te worden. De planning voor het uitvoeren van het proefbedrijf is twee weken, daarnaast is er één week in de planning opgenomen om eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. Na een succesvolle uitvoering kan de definitieve indienststellingsvergunning verleend worden door de RUD en kan de exploitatie starten. Waar mogelijk worden in de planning werkzaamheden en testen van het proefbedrijf naar voren getrokken om vertragingrisico's te verkleinen.

Vertraging op traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid

Bij de uitvoering van het project bleek eerder dit jaar dat de baanstabieleit op meerdere plaatsen niet voldeed aan de vereisten, wij hebben u hierover middels de statenbrieven van 14 april jl. en 2 juni jl. geïnformeerd. Voor de versteviging zijn nieuwe damwanden geplaatst of bestaande damwanden verstevigd. Waar dit geen optie was, is gezocht naar een alternatieve oplossing. Met het treffen van deze maatregelen is dit probleem opgelost, met uitzondering van de te verstevigen damwand ter hoogte van de halte IJsselstein Zuid.

Tijdens de uitvoering is medio oktober gebleken dat de feitelijke ondergrondse situatie afwijkt van de beschikbare tekeningen waarop het ontwerp voor de versteviging van de damwand is gebaseerd. Dit noodzaakt tot verder onderzoek en wijzigingen in het ontwerp en de uitvoering. Inmiddels is er overeenstemming over de oplossing en zijn de werkzaamheden hervat. De consequentie voor de planning is dat de werkzaamheden met circa drie weken uitlopen. Gezien de onzekerheid rond de afronding van deze werkzaamheden is besloten om te blijven focussen op het proces omtrent de indienststellingsvergunning voor het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid, en deze als eerste te verkrijgen. Het doel is om zo het reizen op dit traject niet te laten vertragen door het werkzaamheden bij IJsselstein Zuid. Dit betekent dat de SUNIJ-lijn gefaseerd in exploitatie genomen kan worden en dat voor het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid langer gebruik moet worden gemaakt van tramvervangend busvervoer. Nu de nieuwe planning van het verstevigen van de damwand bekend is, wordt onderzocht hoe de integrale safetycase en het proefbedrijf voor dit tracé zo snel mogelijk opgepakt en afgerond kunnen worden en of

het mogelijk is dat toch het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid gelijktijdig met het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid in dienst genomen kan worden. Dit is nog niet bekend en gebeurt enkel onder de voorwaarde dat de samenvoeging geen extra risico's oplevert.

De verwachting is de exploitatie op het traject Nieuwegein – IJsselstein Zuid waarschijnlijk in februari kan starten, met ook hier de kanttekening dat bij grote tegenslagen het kan voorkomen dat dit traject later in dienst gaat.

Onzekerheden en aannames bij in de planning opgenomen tijdsbuffers

Er zijn meerdere tijdsbuffers in de planning opgenomen. Waar mogelijk zijn maatregelen getroffen om risico's te verkleinen. Echter kan het ook voorkomen dat de exploitatie bij grote tegenslagen verder vertraagd wordt.

Daarom dienen de volgende onzekerheden in acht genomen te worden omdat, als deze plaatsvinden, het risico bestaat dat de planning om eind januari respectievelijk februari te starten met de exploitatie wellicht niet gehaald kan worden.

- De acties die volgen uit de ontvangen reactie van ISA en interne review zijn helder en de taken zijn verdeeld. Het risico blijft echter bestaan dat er belemmeringen aan het licht komen die nu nog niet bekend zijn.
- De beoordeling van de integrale safetycase en het informatiedossier door ISA en ILT moet op het moment van het schrijven van deze statenbrief nog plaatsvinden. Er is een tijdsbuffer opgenomen om eventuele herstelwerkzaamheden die uit deze beoordeling volgen uit te kunnen voeren. Echter blijft het risico bestaan dat tegenvallers naar voren komen uit de beoordeling door de ISA en de ILT die meer dan één week hersteltijd vragen.
- Gedurende het proefbedrijf wordt de exploitatie gesimuleerd. In de planning is één week opgenomen om eventuele tegenvallers te herstellen, de verwachting is dat dit voldoende tijd is. Het risico blijft echter bestaan dat het proefbedrijf leidt tot significante tegenvallers die niet in de hiervoor geplande tijdsbuffer van één week kunnen worden opgelost.
- De criteria waaraan het proefbedrijf moet voldoen, worden van tevoren goed afgestemd tussen de betrokken partijen. Alle betrokken partijen hebben een eigen planning waarbinnen zij hun werkzaamheden uit moeten voeren. Dit betreft bijvoorbeeld de beschikbaarheid van de lijn en de vraag of de voorgenomen dienstregeling gereden kan worden. Het risico blijft bestaan dat onverwachte situaties optreden, waardoor deze separate plannings aan sich uitlopen. Dit kan effect hebben op start exploitatie.
- Het proces rondom het verkrijgen van een indienststellingsvergunning vergt een specifieke expertise. Het op orde krijgen van alle blokkerende bevindingen vraagt veel van een beperkt aantal mensen en leidt tot hoge werkdruk. Daarnaast vormt het coronavirus een steeds reëler risico op het gebied van personele bezetting, te meer omdat fysieke aanwezigheid van personeel bij sommige onderdelen vereist is. Denk hierbij aan de controle door de provincie of de restpunten door de hoofdaannemer naar behoren zijn opgelost, maar ook aan het opleiden van de bestuurders van de tram dat zoals gebruikelijk tijdens het proefbedrijf gebeurt. Daarnaast zou, bijvoorbeeld, een besluit voor een totale lockdown met avondklok, zeer grote impact hebben op de testritten die 's avonds worden uitgevoerd. Dit maakt het proces op sommige onderdelen kwetsbaar. Waar mogelijk en van meerwaarde is gezorgd voor versterking van het projectteam. Omdat het project zich in de afrondende fase bevindt, is het beperkt mogelijk om andere maatregelen te treffen waarmee dit risico verder verkleind wordt.

Reizigersbelang

Wij willen de reizigers graag compenseren voor het ongemak van de lange buitendienststelling. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan een periode gratis reizen met de tram zodra deze rijdt. Vervoerder U-OV werkt hiervoor in overleg met ons een concreet voorstel uit. Door U-OV wordt nu verkend hoe gezorgd kan worden dat zo veel mogelijk reizigers, zeker de vaste reizigers, daadwerkelijk profiteren van de compensatieregeling. Bijzonder aandachtspunt bij het uitwerken is de huidige coronasituatie, waarin van reizigers gevraagd wordt om terughoudend te zijn met reizen. Het aanbieden van gratis reizen staat hier haaks op, omdat het een stimulerend effect kan hebben op reizen, en omdat reizigers die in die periode thuisblijven geen baat hebben bij de compensatie. Daarom zal het aanbieden van gratis reizen, of soortgelijke vormen van compensatie, plaatsvinden zodra de oproep om terughoudend te zijn met reizen weer vervallen is.

Ook wil de provincie in gesprek met de ondernemers die hinder ondervinden van de vertraging. De bijeenkomsten met de ondernemers vinden op korte termijn plaats.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Met een goed OV systeem kunnen inwoners en bezoekers zich verplaatsen van en naar werk, school of een activiteit. Een goede bereikbaarheid is ook een belangrijke voorwaarde voor de groei van het aantal inwoners en

bezoekers van de provincie en voor de regionale economie. Het project VRT draagt bij aan duurzaam, toekomstbestendig en kwalitatief openbaar vervoer.

Financiële consequenties

De vertraging van de indienststelling leidt tot meerkosten. De meerkosten bestaan voornamelijk uit extra verbussingskosten, extra door verkeersregelaars begeleide overbrengingsritten van trams van de Uithoflijn naar de tramremise en extra/langere personele inzet. Daarnaast wordt onder meer rekening gehouden met extra kosten voor communicatie naar reizigers. De kosten zijn sterk afhankelijk van de daadwerkelijke vertraging en worden bij een uitloop tot eind januari 2021 voor traject Utrecht CS – Nieuwegein en een latere indienststelling van het traject naar IJsselstein Zuid geschat op ca. € 6,3 miljoen. Kosten voor compensatie van reizigers voor het ontstane ongemak zijn niet opgenomen omdat het plan hiervoor nog uitgewerkt wordt.

Daarnaast wordt, op basis van de nieuw opgedane inzichten, geïnventariseerd wat de financiële consequenties zijn voor de overige deelprojecten. Wij zullen u in januari 2021 een voorstel doen omtrent de financiële afwikkeling van de meerkosten op VRT, zoals onder meer de meerkosten van de vertraging.

Vervolprocedure / voortgang

De aanvraag voor de indienststellingsvergunning is momenteel in volle gang. Daarnaast wordt u nader geïnformeerd over de voortgang van VRT middels de bestuurlijke voortgangsrapportage en volgt aan u een statenvoorstel voor de financiële afwikkeling. Hierbij zal ook inzichtelijk worden gemaakt of een deel van de meerkosten uit het reeds toegekende aanvullende krediet gedekt kan worden. Dit zal via een statenvoorstel in januari 2021 worden gedaan.

Een afschrift van deze statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden. Omwonenden zullen worden geïnformeerd via een separate bewonersbrief. Reizigers zullen via lokale en digitale media op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,