

Opnieuw problemen bij vernieuwen trambaan Utrecht–Nieuwegein/IJsselstein

Technische problemen nog niet opgehelderd

Bij het vernieuwen van de trambaan Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein zien Bestuur Regio Utrecht en aannemer VolkerRail zich opnieuw geconfronteerd met scheuren in de onlangs aangelegde spoorstaven. Dit betekent in ieder geval dat de tram ook begin november niet zal rijden. Dit heeft Arjen Gerritsen, portefeuillehouder OV van BRU vanochtend meegedeeld. Vandaag en morgen worden belanghebbenden geïnformeerd over de ontstane situatie.

Begin augustus werd voor het eerst scheurvorming geconstateerd in de lassen en de spoorstaven die zijn gebruikt bij de vernieuwing van de trambaan op het stuk tussen de tunnel Noordstedeweg en Nieuwegein Stadscentrum. Samen met onderzoeksbureau DeltaRail uit Utrecht zijn toen direct de toegepaste lasmethoden onderzocht. Daarnaast heeft BRU een aantal proeflassen laten maken waarbij gebruik is gemaakt van de zogenaamde stomplasmethode. Dit leverde geen scheuren op: diverse proeven lieten zien dat de lassen ook onder grote spanning stand hielden. Dat gaf begin oktober voldoende vertrouwen voor zowel aannemer als opdrachtgever om het werk te hervatten.

Eind vorige week is gebleken dat er ter plaatse van de werkzaamheden opnieuw problemen zijn ontstaan: tien van de achttien lasverbindingen die onlangs met de gewijzigde methode en volgens de daarbij behorende procedure zijn gelast, vertonen thans scheuren.

Scenario'sIn nauw overleg met diverse experts buigen opdrachtgever en aannemer zich nu over een aantal scenario's die op een zo snel mogelijke termijn voor de juiste oplossing moet zorgen. De verwachting is dat na het weekend meer kan worden gemeld over de voortgang van dit onderzoek. Pas als het te volgen scenario gekozen is, wordt duidelijk met welke termijn rekening gehouden moet worden voor wat betreft het afronden van de werkzaamheden.

Intensivering vervangend vervoerOp basis van ervaringen van de afgelopen weken en het feit dat de herfst nu echt zijn intrede doet, wordt de dienstregeling van het vervangend busvervoer vanaf zondag 21 oktober a.s. verbeterd en geïntensiveerd. In de tramvervangende bussen worden flyers uitgereikt met daarop de aangepaste dienstregeling.

Vragen en antwoorden bij persconferentie GVI fase 1a

Wanneer gaat de tram weer rijden?

Dat hangt af van het scenario dat we kiezen. Dat kunnen we pas met zekerheid zeggen als er een keuze is gemaakt. Alles is erop gericht snel een zorgvuldig afgewogen keus te maken. Zodra bekend, informeren wij u opnieuw.

Wat is de oorzaak van de scheuring in de spoorstaven?

De oorzaak van de spoorstave scheuring is nog altijd niet duidelijk. De kopgeharde spoorstaven (dit zijn spoorstaven die extra slijtvast zijn en die over de levensduur van de spoorstaven qua kosten gunstiger scoren dan gewone spoorstaven) voldoen, voorzover tot nu toe onderzocht en bekend, aan de kwaliteitseisen. Datzelfde geldt voor de uitgevoerde laswerkzaamheden. Het koolstofgehalte in de spoorstaven, belangrijk voor de hardheid van het staal en het lasproces, valt naar het zich laat aanzien binnen de normen. Of de gebruikte lasmethode oorzaak is van de nu ontstane problemen moet nog verder onderzocht worden.

Wat en door wie heeft BRU onderzoek laten doen naar de oorzaak?

De leverancier van de spoorstaven, Voestalpine uit Oostenrijk, heeft schriftelijk verklaard dat de spoorstaven voldoen aan de hoogste kwaliteitseisen.

BRU en VolkerRail hebben samen DeltaRail uit Utrecht gevraagd de lasmethoden te onderzoeken. Daarnaast heeft BRU een aantal proeflassen laten maken waarbij gebruik is gemaakt van de stomplasmamethode. Dit leverde in eerste instantie geen scheuren op: proeven lieten zien dat de lassen ook onder grote spanning stand hielden. Nu is gebleken dat er ter plaatse van de werkzaamheden – buiten het laboratorium dus – wel degelijk problemen ontstaan: maar liefst tien van de achttien lasverbindingen die onlangs met de gewijzigde methode en volgens de daarbij behorende procedure zijn gelast, vertonen thans scheuren.

Wie is er verantwoordelijk?

Er is op dit moment geen verantwoordelijke aan te wijzen om de eenvoudige reden dat de oorzaak niet vaststaat. Voor zover nu bekend waren de materialen goed en is volgens de gangbare procedures gewerkt. De focus is nu gericht op het zo snel mogelijk laten rijden van de tram; de verantwoordelijkheid van de vertraging is als onderwerp nu geparkeerd.

Wat gaat deze vertraging kosten?

Ook dat hangt weer af van het te kiezen scenario. Voor wat betreft het vervangend vervoer is er wel duidelijkheid. Tot op heden ging het om ca. € 150.000 per week en dat bedrag gaat met circa 10% omhoog na de optimalisering van de dienstregeling van 21 oktober.

Wie betaalt deze kosten?

Ook dit onderwerp is geparkeerd, omdat we onze focus eerst richten op het weer zo snel mogelijk laten rijden van de tram. Wie welke kosten zal betalen is te zijner tijd een onderdeel van de afwikkeling van het project met betrokken partijen. De intentie is om daar gezamenlijk uit te komen.

Gaat BRU de extra kosten voor reizigers compenseren nu de vertraging zoveel langer duurt als van tevoren gecommuniceerd?

Nee. BRU gaat niet over tot compensatie omdat er vanaf het begin is gezorgd voor vervangend vervoer. Vanaf 21 oktober gaat een aangepaste dienstregeling in: er wordt gezorgd voor betere aansluitingen en ook de frequentie van de tramvervangende bussen gaat omhoog. Vanaf dit weekend ontvangen reizigers in de bus flyers met daarop de aangepaste dienstregeling.

Overzicht van gebeurtenissen

bij grootschalige vervanging trambaan Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (8 augustus tot en met 18 oktober)

- In de week van 6 augustus 2012 wordt er scheurvorming geconstateerd in de lassen en de spoorstaven die worden gebruikt bij de vernieuwing van de trambaan tussen de tunnel Noordstedeweg en Nieuwegein Stadscentrum. Vanwege het grote aantal scheuren worden de laswerkzaamheden aan de trambaan gestopt .
- Nog diezelfde week is er op initiatief van BRU een overleg met de leverancier van de spoorstaven, een betonspecialist en de aannemer om de problematiek te bespreken en een plan van aanpak op te stellen.
- Ook krijgt onafhankelijk bureau DeltaRail de opdracht van BRU en VolkerRail om onderzoek te doen naar de oorzaak van de scheurvorming. DeltaRail kon na een eerste onderzoek niet aangeven wat de oorzaak van de scheurvorming was. Aanvullend onderzoek bleek noodzakelijk.
- Op maandag 13 augustus heeft BRU de media geïnformeerd. We hebben meegedeeld dat de vertraging 6 tot 8 weken zou duren.
- Vanaf het moment dat de tram niet reed zorgt BRU voor vervangend vervoer.
- Begin september wordt duidelijk dat de oorzaak van de problemen waarschijnlijk niet in de spoorstaven zit die door BRU aan de aannemer als directielevering zijn aangeboden. Uit onderzoek blijkt dat deze voldoen aan de gestelde eisen aan de materiaalsamenstelling.
- Halverwege september hebben BRU en de aannemer opnieuw contact om te overleggen over het vervolg van de werkzaamheden om de tram weer zo spoedig mogelijk te laten rijden. Het bepalen van een alternatieve werkwijze en de bijbehorende condities kosten meer tijd dan verwacht.
- Op 24 september is er overleg tussen BRU en VolkerRail waarin overeenstemming wordt bereikt over de technische oplossing. VolkerRail zal een andere lastechniek toepassen. Later die week bereiken BRU en VolkerRail ook overeenstemming over de condities waaronder de werkzaamheden hervat worden.
- Op woensdag 3 oktober deelt Arjen Gerritsen, portefeuillehouder OV mee aan het Algemeen Bestuur van BRU dat de aannemer op 8 oktober de werkzaamheden hervat en deze zo snel als mogelijk zal afronden.

- Op vrijdag 5 oktober worden direct belanghebbenden via de mail geïnformeerd en wordt een bewonersbrief verstuurd naar alle bewoners van City Plaza met de mededeling dat het werk wordt hervat en zo snel als mogelijk zal worden afronden.
- Op donderdag 11 oktober worden opnieuw problemen geconstateerd: 10 van de 18 spoorstaven die met de gewijzigde lasmethode zijn gelast, vertonen scheuren.
- Vanaf maandag 15 oktober worden opnieuw experts uitgenodigd voor onderzoek en worden diverse scenario's uitgewerkt voor vervolgacties.
- Op donderdag 18 oktober worden publiek en pers geïnformeerd over de stand van zaken op dit moment.
- Op 21 oktober gaat de aangepaste dienstregeling van Connexxion in voor het vervangend busvervoer.