

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	19-11-2019	REFERENTIE	Marielle Zeilstra
ONS NUMMER	81FF5946	DOORKIESNUMMER	06-18300522
NUMMER PS	Voer "nummer PS" in.	E-MAILADRES	Marielle.Zeilstra@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Kwartaalrapportage 2019 Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

- **Start exploitatie Tram22 op 16 december 2019**
- **Derde Kwartaalrapportage 2019 Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn**

Voorgestelde behandeling: Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Hierbij ontvangt u de derde Kwartaalrapportage Werkend Tramvervoersysteem Uithoflijn over 2019. Sinds de peildatum van deze rapportage, 30 september 2019, hebben zich in het project Uithoflijn diverse ontwikkelingen voorgedaan waarover we u in deze brief informeren. Het belangrijkste nieuws is dat GS op 19 november op advies van de Stuurgroep Uithoflijn hebben besloten om de Uithoflijn (Tram 22) op 16 december 2019 in gebruik te nemen met een frequentie van 10 keer per uur per richting met gekoppelde tramstellen, onder voorwaarde dat de indienstellingsvergunning voor het rijden met betalende reizigers voor 16 december is verstrekt door RUD. Afgelopen periode hebben we u middels een werkbezoek (tramrit) en tijdens een informatiebijeenkomst nader geïnformeerd over de voortgang van het project. Op de verschillende aspecten die we toen besproken hebben, gaan we in de derde kwartaalrapportage en in onderstaande brief nader in. Een voortgangsbrief met gelijke strekking is ook verzonden aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht.

Essentie/ samenvatting:

Zoals we u in onze voortgangsbrief bij de tweede voortgangsrapportage gemeld hebben, hebben we na de zomer 2019 een nieuwe stuurplanning vastgesteld, die erop gericht was om - conform hoofdlijnenplanning - uiterlijk 16 december 2019 te kunnen starten met de exploitatie van Tram 22. Van de geformuleerde randvoorwaarden moesten we nog aan twee voorwaarden voldoen:

- middels robuustheidsproeven aantonen dat we in staat zijn zonder noemenswaardige verstoringen 5 dagen achter elkaar met een betrouwbare dienstregeling te rijden.
- het verkrijgen van de indienstellingsvergunning voor het rijden met betalende reizigers.

Tijdens de informatiebijeenkomst op 10 oktober jl. konden we u melden dat de robuustheidsproeven voor het rijden met een dienstregeling van 6 keer per uur per richting geslaagd waren. Afgelopen weken zijn ook de robuustheidsproeven voor het rijden met 10 keer per uur per richting succesvol uitgevoerd. Deze frequentie is bij de start op 16 december 2019 nodig om zonder ondersteuning van een aanvullende busdienst voldoende vervoerscapaciteit te kunnen bieden. Op dit moment bieden de bussen van lijn 12 in het drukste uur van de ochtendspits een capaciteit van ca. 4.000 reizigers. Met een frequentie van 10 keer per uur per richting gaat er bij de start van de dienstregeling op 16 december 2019 iedere 6 minuten een dubbel tramstel rijden. De capaciteit

die Tram 22 biedt, is daarmee 4.320 reizigers per uur. Dit biedt voldoende capaciteit om de huidige busreizigers comfortabel per tram te kunnen vervoeren, plus ruimte voor een verwachte groei van het aantal reizigers in de eerste helft van 2020.

In 2020 zal stapsgewijs de aantoning moeten gaan plaatsvinden om naar een frequentie van eerst 12 keer en uiteindelijk de beoogde frequentie van 16 keer per uur per richting te kunnen groeien. Het daadwerkelijk gaan rijden met een hogere frequentie is onderdeel van het vervoerplan. Bij de start van het nieuwe collegejaar (september 2020) verwachten we een frequentie van 12 keer per uur per richting nodig te hebben, met mogelijk in de ochtendspits nog twee extra ritten richting Utrecht Science Park. Naar verwachting zal de frequentie van 16 keer per uur per richting niet eerder nodig zijn dan december 2020.

Voorwaarden voor start exploitatie

Op 4 november 2019 is het volledige veiligheids-informatiedossier aangeboden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). We verwachten dat ILT een positief advies zal afgeven aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD). Op basis hiervan zal RUD naar verwachting begin december een indienststellingsvergunning afgeven voor het rijden met betalende reizigers.

Op basis van het aantonen van een robuuste frequentie van iedere 6 minuten een tram in beide richtingen (dus 10 keer per uur per richting) en de te verwachten indienststellingsvergunning, heeft de Stuurgroep Uithoflijn op 11 november 2019 geconstateerd dat aan alle voorwaarden is voldaan om Tram 22 in gebruik te nemen. Ook de Adviesraad Tram heeft positief geadviseerd over de start van de exploitatie.

Met Qbuzz zijn afspraken gemaakt over de maatregelen die nodig zijn om van start te gaan, zoals een calamiteitenvloot bestaande uit 11 gelede bussen gedurende het eerste halfjaar van exploitatie. Ook zijn er op verzoek van de vervoerder nog een aantal aanpassingen uitgevoerd om het zicht van de trambestuurders bij de haltes te verbeteren. Hierop heeft ook de vervoerder groen licht gegeven voor een start van de tramlijn.

De Stuurgroep Uithoflijn heeft Gedeputeerde Staten geadviseerd om de tramlijn in gebruik te nemen en daarbij rekening te houden met een aantal aandachtspunten (zie hieronder). Op 19 november 2019 hebben Gedeputeerde Staten besloten om Tram 22 op 16 december 2019 in exploitatie te nemen, onder voorbehoud dat dan ook de indienststellingsvergunning door RUD is verstrekt.

We bereiden nu alles voor om op maandag 16 december 2019 in exploitatie te gaan. Die voorbereiding is voor een belangrijk deel nog papierwerk, zoals het afronden van de vergunningprocedures, overdracht van stukken en verantwoordelijkheden en het vaststellen van het vervoerplan 2020. Maar ook moeten we ervoor zorgen dat er voldoende materieel klaar staat bij de P+R en op de remise om de dienstregeling uit te kunnen voeren. We hebben in totaal 10 dubbele tramstellen nodig voor deze dienstregeling. In combinatie met de diverse buslijnen richting het Utrecht Science Park (USP) hebben we daarmee voldoende vervoerscapaciteit van en naar het USP. Wel houden we de eerste helft van 2020 een aantal gelede bussen paraat die kunnen bijspringen indien nodig. Deze bussen rijden alleen bij een tekort aan capaciteit of bij verstoringen op de tramlijn. Deze bussen kunnen niet de volledige capaciteit leveren die nodig is om alle reizigers tijdens de spits te vervoeren, dus bij een verstoring zullen reizigers vertraging oplopen en kan worden geadviseerd om alternatieve reismogelijkheden te gebruiken.

Stapsgewijs naar hogere frequentie

In de loop van 2020 moeten we de robuustheid van hogere frequenties (12 en 16 keer per uur per richting) stap voor stap aantonen. Hiertoe moet eerst nog een aantal technische aanpassingen (aan software en hardware) worden aangebracht en getest, voordat automatisch inleggen van rijwegen geheel automatisch verloopt en ook de aansturing van de dynamische reis informatie goed op orde is. We starten de dienstregeling op, maar de ervaring leert dat er ook tijdens de beginperiode van exploitatie nog zaken aan het licht kunnen komen die tijdens de testfase niet naar voren zijn gekomen. Voor de stapsgewijze aantoning van een robuuste hogere frequentie wordt een stuurplanning gemaakt, waarbij we op advies van de Adviesraad Tram ook een terugvaloptie hebben uitgewerkt voor de aansturing van de AHOB (slagbomen) bij de Koningsweg. Dit hebben we gedaan om in geval van tegenvallers een alternatief achter de hand te hebben dat relatief snel operationeel kan worden gemaakt.

De start van de tramlijn vierten we op zaterdag 14 december 2019 in de middag, middels een feestelijk opening, waarvoor u een uitnodiging tegemoet kunt zien. Die middag zijn er ook gratis kennismakingsritten voor het publiek, zodat eenieder die dat wil een ritje met de tram kan maken. De maandag daarna rijden de eerste trams om 5.30 uur de baan op als Tram 22 naar USP.

Hoewel op dit moment is voldaan aan de voorwaarden om met de exploitatie te starten op 16 december 2019, is nog niet voldaan aan de volledige projectscope van het project Uithoflijn. Het meest in het oog springende onderdeel is het aantonen van een frequentie van 16 keer per uur per richting en het realiseren van een rijtijd van 17 minuten. Daarnaast dient de projectorganisatie Uithoflijn nog een aantal restpunten af te ronden of over te dragen, zoals vervanging van de combi deklaag, zwervstromen en vernieuwing van de IRV's (isolerende rijdraad verbinding). Ook zal nog de definitieve overdracht van dossiers en verantwoordelijkheden plaatsvinden.

Dit betekent dat een deel van de projectorganisatie Uithoflijn tot het moment van decharge nog in afgeslankte vorm blijft bestaan om deze onderwerpen af te ronden. Gedurende die periode blijven ook Directieraad en Stuurgroep Uithoflijn hun rol vervullen. Voor de periode na de start exploitatie wordt een Plan van Aanpak gemaakt, met een stuurplanning, waarmee de projectorganisatie en de lijnorganisaties van gemeente en provincie goed weten wie waarvoor verantwoordelijk is en wat er wanneer moet gebeuren. Ook wordt een Plan van Aanpak opgesteld voor het proces van decharge. Beide plannen worden begin december voorgelegd aan de Adviesraad Tram en vastgesteld in de Stuurgroep Uithoflijn.

Aandachtspunten na start van de exploitatie

- Het geautomatiseerde systeem dat reizigers aangeeft van welk perron de eerstvolgende tram vertrekt is voor de haltes UCC en P+R Science Park voorlopig niet beschikbaar. Er wordt gewerkt aan een tijdelijke oplossing zodat de reiziger tijdig weet op welk spoor het eerstvolgende voertuig zal vertrekken.
- We gaan in exploitatie met een frequentie van 10 gekoppelde trams per uur per richting. Deze frequentie is voldoende om het huidige reizigersaanbod te vervoeren. Na een gewenningsperiode gaan we een nieuwe versie van besturingssoftware installeren om een hogere frequentie te kunnen testen. De verwachting is dat het daarmee mogelijk is om een frequentie van 12 keer per uur per richting aan te tonen en daarna op te nemen in de dienstregeling voor september 2020. Daarna volgt het aantonen van 16 keer per uur per richting. Op termijn kan dit als exploitatie-frequentie worden doorgevoerd. De genoemde frequenties gelden voor maandag t/m vrijdag overdag en worden door U-OV in een dienstregeling geconcretiseerd. 's Avonds en tijdens de kerst- en zomervakantie wordt minder frequent gereden.
- We gaan in exploitatie gebruikmaken van de nieuwe CAF-voertuigen. Het is gebruikelijk om bij een nieuwe vloot, welke een beperkt aantal kilometers hebben gereden, rekening te houden met de mogelijkheid op nieuwe storingen waardoor de beschikbaarheid van voertuigen tijdelijk onvoldoende is. In dat geval zullen, conform het calamiteitenplan, passende maatregelen getroffen worden om de reizigers comfortabel naar hun bestemming te brengen.
- De twee grootste technische issues, de Automatische Rijweg Inlegging en assentellers, zijn nog niet voor de volle 100% opgelost. Daardoor bestaat de kans, dat door onvoorziene storingen de beschikbaarheid van de infrastructuur tijdelijk lager is dan voorzien. Om de reiziger te kunnen blijven bedienen op het tracé tussen halte UCC en P+R Science Park, beschikt de vervoerder over een calamiteitsvloot van 11 bussen welke ingezet zal worden ter ondersteuning van buslijn 28 zodra de traminfrastructuur niet beschikbaar is. Zes bussen zullen de eerste weken paraat staan tijdens de ochtendspits op halte UCC en in de middagspits staan vier bussen paraat bij halte P+R Science Park. De overige bussen moeten binnen 30 minuten operationeel zijn.
- De problematiek rondom de zwerfstromen vormt geen belemmering voor start exploitatie. Er is een softwaremodel gemaakt om te bekijken welke maatregelen kunnen helpen bij het wegnemen of verminderen van deze zwerfstromen. Vervolgens is een maatregel in de baan getest. De resultaten waren zeer positief. De komende periode zal aanvullend worden getest om aan te tonen of de norm nu overal wordt gehaald. Zo ja, dan zullen de maatregelen getroffen worden om de baan zo aan te passen dat er geen hinder meer is van zwerfstromen in USP. Uiteraard worden de Uithofpartners volledig meegenomen in dit proces.
- Als gevolg van de vervanging van de combideklaag en andere nog resterende technische maatregelen dient na start van de exploitatie rekening te worden gehouden met een gehele of gedeeltelijke buitendienststelling. Er worden dan bussen ingezet. Uitgangspunt is dat deze werkzaamheden in een rustige periode worden uitgevoerd opdat zo min mogelijk reizigers daarvan hinder ondervinden.
- Door belangenorganisaties zijn vragen gesteld betreffende de kwaliteit van de haltes en met name de toegankelijkheid van de trams voor mensen met hulpmiddelen, als rolstoel, rollator of kinderwagen. Op dit moment worden samen met adviesorganen metingen verricht om een gedeeld beeld te creëren bij alle partijen. Op basis daarvan bepalen we eventuele vervolgstappen.
- Hoewel de Uithoflijn voldoet aan de normen voor geluid, geven trams soms ongewenste geluidsoverlast. Die overlast proberen we natuurlijk zo veel mogelijk te beperken. Van de bewoners in de woontoren Apolloflat (aan het Galgenwaard stadion) krijgen we al enige tijd klachten over zogenaamd 'booggeluid'. Dat is een snerpend geluid van staal op staal dat trams kunnen maken als ze door een bocht rijden. Door rails te slijpen en waar nodig te smeren kan dat geluid beperkt worden. Ook regelmatig rijden helpt bij het verminderen van het booggeluid. De rails zijn bij de start van het proefbedrijf geslepen en de trams rijden steeds frequenter. Daarmee is het booggeluid aanzienlijk afgenomen. Het geluid zal echter niet geheel kunnen worden weggenomen. Tijdens de exploitatiefase gaan we de smeerinstallatie inregelen. Daarmee beperken we de overlast verder.
- Vanuit de Safety Board is het advies gegeven om aanvullende maatregelen te onderzoeken voor de schuine kruising van de trambaan en de weg ter hoogte van de Mytylweg. Dit is specifiek gericht op

voetgangers die de rijweg en trambaan oversteken ter hoogte van de verkeerslichten voor auto's, in plaats van gebruik te maken van de voetgangersoversteek nabij het Herculesplein. Een aantal maatregelen om voetgangers de goede richting op te leiden, zijn reeds genomen. Eventueel aanvullende maatregelen zullen besproken worden in het verkeersveiligheidsoverleg waar gemeente, provincie en vervoerder aan deelnemen.

- Er is een uitgewerkt communicatieplan beschikbaar om de reiziger te begeleiden bij zijn keuze voor het openbaar vervoer richting USP. Dit plan is door de vervoerder op 5 november 2019 ingediend bij de Provincie. Dit plan geeft aan hoe naar de reizigers gecommuniceerd wordt over relevante aspecten van Tram 22 en welke extra middelen (o.a. stewards) de vervoerder gedurende de eerste weken inzet om de reizigers in hun reis te begeleiden. Ook wordt beschreven hoe de reizigers bij een verstoring van de tram geïnformeerd worden.
- Per 16 december is Projectorganisatie Uithoflijn niet langer meer het eerste aanspreekpunt voor vragen, klachten of meldingen over de tram(baan) is. Regiotram Utrecht van de Provincie Utrecht neemt dit over. Regiotram Utrecht zorgt namelijk voor het beheer en onderhoud van de trams en de trambaan. Reizigerscommunicatie over de dienstregeling wordt verzorgd door U-OV. Afhandeling vragen, meldingen en klachten over de verkeers- en waarschuwingslichten bij de kruisingen met de trambaan worden door de gemeente Utrecht overgenomen, die hiervoor verantwoordelijk is.

Actuele ontwikkelingen

Zoals u van ons gewend bent, geven we in de voortgangsbrief bij de kwartaalrapportage ook een overzicht van actuele ontwikkelingen, die zich hebben voorgedaan na de peildatum van de rapportage (30 september 2019).

Proefbedrijf, rijden onder testregime

Zoals we u hebben gemeld rijden we tot de start van de exploitatie nog regelmatig instructieritten en testritten. Zo testen we nieuwe versies van software en hardware, om deze te kunnen verbeteren en later te kunnen gebruiken voor het verhogen van de ritfrequentie. Ook voor spoor en materieel is het goed om regelmatig te rijden. Om de dienstregeling te oefenen, rijden we in deze periode ook regelmatig met dubbele tramstellen.

Technische issues en restwerkzaamheden

De nieuwste versie firmware die we geïnstalleerd hebben in de **assentellers** geeft een goed resultaat, waardoor de belangrijkste belemmering voor een stabiele dienstregeling is weggenomen. Het aantal storingen is aanzienlijk afgenomen. De storingen die nog af en toe optreden kunnen we snel verhelpen. Daarom zijn er geen verkeersregelaars meer bij de kruising met de Koningsweg nodig. De aansturing van de slagbomen bij die kruising functioneert goed. We werken nog aan het verder verbeteren van het functioneren van de assentellers, zodat we kunnen voldoen aan de normen die we hiervoor met elkaar hebben afgesproken.

Het vervangen van de transponders onder alle trams, zodat het **automatisch inleggen van rijwegen** (wisselsturing) beter gaat werken, is nog niet afgerond. De nieuwe transponders moeten nog gekeurd worden door CAF, waarbij wordt gekeken of de systemen geen verstoring veroorzaken in andere elektrische onderdelen van de tram. Zodra CAF instemt, kunnen de transponders worden ingebouwd. Hoewel de nieuwe transponders tot een verbetering moet leiden, blijven we ook daarna te maken houden met storingen bij het automatisch besturen van de wissels. In die gevallen moet de verkeerscentrale de rijweg 'handmatig' inleggen. Dat gebeurt met een computer vanuit de remise in Nieuwegein. Deze handelingen kosten tijd en aandacht, waardoor robuust met een hogere frequentie rijden dan 10 keer per uur per richting in december 2019 nog niet haalbaar is. Om dit issue volledig op te lossen zal een update nodig zijn van de software van Bombardier. Deze nieuwe software wordt in de loop van het eerste kwartaal van 2020 verwacht.

Beperking op gekoppeld rijden tramstellen opgeheven

In de vorige voortgangsbrief hebben we u gemeld dat er na een veiligheidsincident op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal een beperking is ingesteld op gekoppeld rijden met de nieuwe tramstellen. Na onderzoek is gebleken dat de ontkoppeling niet is voortgekomen door een technische oorzaak. Aangezien een technische oorzaak kan worden uitgesloten is het zeker dat de betreffende tramstellen mechanisch niet goed gekoppeld waren. De procedure voor het koppelen van toestellen is aangescherpt, de markeringen om de koppeling te controleren zijn duidelijker gemaakt en de monteurs hebben een aanvullende instructie ontvangen. Ook wordt een vier ogen principe toegepast, waardoor een dergelijk veiligheidsincident zich niet zal herhalen. In oktober 2019 is de beperking op gekoppeld rijden opgeheven.

Beheerovereenkomsten Provincie, Gemeente en derden

Tussen provincie en gemeente zijn afspraken gemaakt over de verdeling en uitvoering van dagelijks beheer. Dat is vastgelegd in beheergrenstekeningen met toelichting en wordt sinds start proefbedrijf voor dagelijks beheer gehanteerd. Provincie en Gemeente zijn in overleg over de financiering van het groot onderhoud en de op termijn uit te voeren vervangingsinvesteringen. Voorstellen hiertoe zullen via Directieraad en Stuurgroep Uithoflijn richting colleges gaan.

Met de Uithofpartners worden afspraken over gebouwbeheer langs de baan en dagelijks beheer in het

Uithofgebied komende periode afgerond. Dat wordt vastgelegd in overeenkomsten, op basis waarvan de benodigde zakelijke rechten kunnen worden uitgewerkt en vervolgens gevestigd. Met 'derden' als NS, ProRail en Nood- en Hulpdiensten (VRU, RAVU, politie, etc.) zijn benodigde afspraken gemaakt en waar van toepassing vastgelegd in overeenkomsten.

Financiële aspecten ingebruikname

Door het lager uitvallen van de op voorhand ingeschatte verdragingskosten kan het project Uithoflijn tot en met de nazorgfase naar verwachting binnen het beschikbaar gestelde projectbudget worden afgerond.

Op basis van een startfrequentie van 10 keer per uur per richting, is de prognose dat het resterend projectsaldo tot en met de nazorgfase € 5,3 miljoen is (exclusief het deelproject Materieel dat door de provincie uit exploitatie-opbrengsten wordt gefinancierd). Daarmee blijft het project naar verwachting binnen de kaders van het aanvullende budget van €84 miljoen en zal er geen gebruik worden gemaakt van gereserveerde additionele middelen ad € 18 miljoen euro.

In de kwartaalrapportage is een resultaat genoemd van € 4,6 miljoen. Hier is nog uitgegaan van een start van tram 22 met een frequentie van 6x per uur per richting, ondersteund met extra bussen. Aangezien tram 22 start met 10x per uur per richting is een ondersteunende inzet van bussen niet nodig, waardoor het verwachte resultaat 0,7 miljoen hoger is.

De Provincie als OV-autoriteit bekostigt de exploitatie van de tram middels de lopende begroting. Vanaf 1 januari 2020 staat Tram 22 voor €12,5 miljoen in de provinciale begroting met een ritfrequentie van 12 keer per uur per richting. Met een startfrequentie van 10 keer per uur per richting blijft de exploitatie binnen deze begroting.

Planning en vervolg

Tijdens een gezamenlijke informatiebijeenkomst over de Uithoflijn van staten- en raadsleden zullen we u begin 2020 nadere toelichting geven op de bijgevoegde kwartaalrapportage en de eerste resultaten van de exploitatie. In overleg met uw griffie wordt hiervoor een datum gezocht.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,