

**College van Gedeputeerde Staten
statenvoorstel**

DATUM	25 oktober 2016	NUMMER PS	PS2016MME13
AFDELING	OV	COMMISSIE	MME
STELLER	Pieter Arends	DOORKIESNUMMER	
DOCUMENTNUMMER	819A9D79	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Titel: Toekomstbestendig tramsysteem regio Utrecht

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag. 5
Toelichting	pag.

Bijlage(n): 1 (verbeelding tracés tramsysteem)

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Via onder andere de aanleg van de Uithoflijn, de vernieuwing van Utrecht Centraal en het aanleggen van busbanen wordt gewerkt aan hoogwaardig openbaar vervoer in de provincie Utrecht met als doel tevreden reizigers en reizigersgroei. In ons coalitieakkoord 2015-2019 In Verbinding! zijn wij uitgegaan van de koppeling van de Uithoflijn met de SUNIJ-lijn (tramlijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein). Daarnaast zijn het verouderde deel van de SUNIJ-lijn en de trams op deze lijn aan vervanging toe.

Voorgeschiedenis

De SUNIJ-lijn is gebouwd in de jaren tachtig en wordt sindsdien geëxploiteerd met de huidige trams. Het deel van de trambaan tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Stadscentrum is al vernieuwd. De meeste onderdelen van het tracé tussen Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid naderen nu het einde van de levensduur, alsmede de trams die er rijden.

Essentie / samenvatting

Om als vervoersautoriteit onze inwoners een goed functionerend en modern tramsysteem te kunnen bieden, is het noodzakelijk om drie investeringen te doen. Graag informeren wij u over deze drie opgaven.

Vervanging trams en trambaan

De SUNIJ-lijn is gebouwd in de jaren tachtig en wordt sindsdien geëxploiteerd met de huidige trams. Het deel van de trambaan tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Stadscentrum is al vernieuwd, maar nu naderen ook de delen van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid het einde van hun levensduur. De volgende onderdelen moeten hier vernieuwd worden:

- Spoor
- Bovenleiding
- Wissels en de bijbehorende aansturing
- Datanetwerk
- Een gedeelte van de onderbouw

Ook plaatsen we een wissel terug bij Nieuwegein Stadscentrum om daarmee de flexibiliteit en betrouwbaarheid van de exploitatie verder te vergroten.

Niet alleen het tracé, maar ook de huidige trams uit de jaren '80 naderen het einde van de levensduur. Om een veilige en betrouwbare verbinding voor de reizigers te kunnen blijven bieden, zijn dus zowel vernieuwing van de trambaan als nieuwe trams nodig. Conform het Integrale Programma van Eisen voor het tramsysteem van de provincie Utrecht worden de trams vervangen door lagevloertrams. De optie voor de bestelling hiervoor is opgenomen in het contract dat voor de Uithoflijn is gesloten om trams aan te schaffen. Daarnaast is het nodig de haltes te verlagen en te verlengen en daar waar nodig de infrastructuur geschikt te maken voor lagevloertrams.

Door de vervanging van de trams en vernieuwing van de trambaan is de veiligheid en betrouwbaarheid voor de komende 30 jaar weer geborgd. Ook biedt het ons de kans om deze aan te passen aan de laatste stand van de techniek en effectiever en efficiënter in te zetten om zo de kwetsbaarheid te verkleinen. Daarnaast kunnen we de tram nu beter inpassen in de omgeving en verbeteren we met het toepassen van verlaagde en verlengde tramhaltes de toegankelijkheid en bieden we een comfortabele instap. Waar mogelijk maken we gebruik van de bestaande faciliteiten.

Deze vervangingsinvestering die wij voorstellen als opgave A is noodzakelijk voor het voortbestaan van de tram.

Uitbreiding capaciteit Uithoflijn

Daarnaast biedt de vervangingsinvestering ons meekoppelkansen. We weten nu al dat de capaciteit van de Uithoflijn straks onder druk komt te staan door het groeiende reizigersaantal. Daarom stellen wij voor om voor de Uithoflijn trams van 41 meter te bestellen. Door trams van 41 meter te bestellen, kan tijdig voldoende capaciteit worden geboden voor de verwachte groei van de Uithoflijn (deze trams zijn namelijk langer dan de trams die voor de Uithoflijn zijn besteld). De recente vervoerwaardestudie bevestigt het beeld dat er voor de Uithoflijn inderdaad trams van 41 meter nodig zijn. Door nu bij de materieelvervangning te anticiperen op de reizigersgroei, kunnen we op het meest kosteneffectieve moment de capaciteit voor de Uithoflijn uitbreiden, namelijk als bijbestelling in het huidige contract met leverancier CAF, in plaats van door het moeten starten van een nieuwe aanbesteding.

De capaciteitsuitbreiding stellen wij voor als opgave B.

Koppeling Uithoflijn en SUNIJ-lijn

In ons Coalitieakkoord hebben wij de ambitie voor het koppelen van beide tramlijnen opgenomen om zo één tramverbinding te realiseren. In de zomer van 2018 gaat de Uithoflijn rijden tussen Utrecht Centraal Centrumzijde en P+R De Uithof. Door bouwwerkzaamheden rond Utrecht Centraal is de SUNIJ-lijn in 2013 ingekort, waarbij de eindhalte van de centrumzijde naar de Jaarbeurszijde is verplaatst. Hierdoor kunnen reizigers vanuit Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht-West niet met de tram doorreizen naar de centrumzijde van Utrecht. Het verkorten van de SUNIJ-lijn is altijd als een tijdelijke ingreep beschouwd die met het koppelen van beide tramlijnen weer wordt opgeheven. Hierdoor ontstaat één tramlijn die geïntegreerde exploitatie mogelijk maakt. Om de koppeling mogelijk te maken, is het nodig om op beide lijnen met dezelfde type trams (41 meter) te rijden. Hierdoor kunnen we beter invulling geven aan de eis uit het Integraal Programma van Eisen dat reizigers die langer dan 20 minuten reizen een zitplaats hebben. Dit vindt vooral plaats op de SUNIJ-lijn.

Deze vervoerkundige koppeling stellen wij voor als opgave C. Deze hebben wij verbeeld in de bijlage.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Met het vervangen van het spoor en het materieel en door te kiezen voor de capaciteitsuitbreiding ontstaat een tramsysteem dat ook voor de toekomst veilig en betrouwbaar openbaar vervoer levert.

Financiële consequenties

We hebben de uitgangspunten van de investeringsraming en de toename van de lasten die dit tot gevolg heeft hieronder weergegeven. Hierin wordt apart ingegaan op de drie opgaven.

Opgave	Investeringskosten	Jaarlijkse extra lasten
A. Vervanging trambaan en trams, incl. aanpassen haltes	€ 128,0	€ 4,4 (t.o.v. referentiesituatie)
B. Uitbreiden capaciteit Uithoflijn	€ 10,9	€ 0,3 (t.o.v. A)
C. Koppeling Uithoflijn en SUNIJ-lijn	€ 2,3	€ 1,1 (t.o.v. B)
Totaal (A+B+C)	€ 141,2	€ 5,8 (t.o.v. referentiesituatie)

(bedragen x1miljoen)

Jaarlijkse lasten

De genoemde investeringskosten leiden tot afschrijvingskosten over 30 jaar (0%, lineair), beheer- en onderhoudskosten, concessiekosten en reizigersopbrengsten.

Opgave A betekent ten opzichte van de referentiesituatie een toename van de lasten met € 4,4 miljoen per jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door een stijging in de kapitaallasten. In de huidige situatie zijn deze kapitaallasten niet opgenomen in de begroting voor de huidige trams en de trambaan, omdat deze dan al volledig zijn afgeschreven. Deze nieuwe afschrijvingslasten worden gedekt vanuit het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer, deel infra OV (RUVV – infra OV) en komen voor een deel oorspronkelijk uit de extra BDU-bijdrage die het Bestuur Regio Utrecht destijds heeft gekregen bij de overname van de SUNIJ-lijn van Prorail. Het deel beheer- en onderhoudskosten van circa € 170.000 wordt gedekt binnen de bestaande budgetten.

Opgave B kost jaarlijks € 0,3 miljoen ten opzichte van A. Dit wordt veroorzaakt door toename in kapitaallasten en beheerkosten. Omdat deze capaciteitsuitbreiding bedoeld is om de extra vervoervraag op de Uithoflijn te faciliteren, komt de dekking hiervoor uit het stimuleren van extra reizigersopbrengsten (bovenop de huidige prognose) en/of uit een besparing op de exploitatiekosten van de concessie U-OV door het optimaliseren van het buslijnnennet.

Opgave C kost jaarlijks € 1,1 miljoen ten opzichte van B. Dit wordt veroorzaakt door toename in kapitaallasten, beheerkosten en concessiekosten dat niet geheel gecompenseerd wordt door een stijging van de reizigersopbrengsten. De dekking hiervoor wordt gevonden door het stimuleren van extra reizigersopbrengsten (mogelijke reizigersgroei door nieuw materieel is niet meegenomen in de berekeningen) en/of een besparing op de exploitatiekosten van de concessie bij ofwel de SUNIJ-lijn (versnelling) ofwel het optimaliseren van het buslijnnennet.

Daarmee is de keuze voor de onderdelen A, B en C kostenneutraal voor de OV-begroting.

Omdat de lasten voor deze onderdelen vanaf 2020 gaan lopen, is er geen relatie met de financiële kaders rondom het hek om het BRU (dat loopt tot en met 2019).

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Consequenties van vertraging in besluitvorming

Indien dit voorgelegde besluit (voor de opgaven A, B én C) niet genomen wordt vóór eind december 2016 kunnen we niet tijdig de trams bestellen. Hierdoor zijn er te laat voldoende trams om de koppeling in de zomer van 2020 te realiseren. Dit zal leiden tot grotere hinder voor reizigers en hogere kosten omdat de vernieuwing van de trambaan en koppeling van de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn dan niet gelijktijdig plaats kan vinden. De vernieuwing kan niet na 2020 worden uitgevoerd, omdat er dan een onaanvaardbaar risico ontstaat voor de veilige berijdbaarheid van de trambaan van Nieuwegein Centrum tot Nieuwegein Zuid en IJsselstein. Het is hierbij niet mogelijk om een besluit over B of C later te nemen, omdat deze besluiten ook nodig zijn voor de materieelbestelling.

De koppeling in 2020 in plaats van 2019

In het principebesluit van Bestuur Regio Utrecht is gekozen voor 2019 als uitvoeringsjaar voor de koppeling. De vernieuwing van de trambaan was in eerste instantie gepland voor 2018 en 2019. Ter voorbereiding op dit voorliggende besluit is onderzocht of de door Bestuur Regio Utrecht nagestreefde realisatiejaren haalbaar zijn. Vanuit oogpunt van risico's, hinder en kosten blijkt het zeer verstandig alles tegelijk, in één zomer in 2020, te realiseren. Maatgevend hiervoor is dat het benodigde materieel niet eerder geleverd kan worden.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Het huidige materieel gaat technisch mee tot uiterlijk 2023. Uitstel tot dat moment betekent echter snel oplopende beheer en onderhoudskosten voor materieel en het niet kunnen combineren van de werkzaamheden aan de trambaan en het ombouwen van de haltes. Tevens leidt uitstel tot hogere prijzen voor het materieel omdat dit voor de leverancier hogere productiekosten betekent (contractueel vastgelegd).

Het niet bestellen van de lange(re) trams van 41 meter leidt tot overvolle trams op de Uithoflijn vanaf ongeveer 2021 waardoor er sprake is van derving van reizigersinkomsten met als mogelijke maatregel extra kosten in het busnetwerk om alsnog alle reizigers te kunnen vervoeren. Al met al leidt het uitstellen van de werkzaamheden of het later bestellen van materieel tot hogere investerings-, exploitatie- en beheer- en onderhoudskosten. Het niet koppelen van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn levert niet alleen nadelen op voor de reizigers maar maakt ook dat we beheer en onderhoud niet kunnen combineren.

Effecten op duurzaamheid

We hebben dit voorstel over een looptijd van 30 jaar bezien. De keuzes zijn gemaakt conform de principes van levenscycluskosten (de kosten gedurende de gehele levensduur: voor ontwerp, exploitatie, beheer- en onderhoud en sloop).

De haltevoorzieningen zijn momenteel niet aan vervanging toe en kunnen vermoedelijk nog tientallen jaren mee. Mede vanuit duurzaamheidsperspectief bekeken (verspilling van materieel en financiële middelen) is besloten deze nu niet te vervangen, maar te hergebruiken.

De opgave zorgt voor een aaneengesloten vervoersysteem met nieuw materieel, zodat reizigers door kunnen reizen zonder overstap. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijker OV-systeem met hoge capaciteit waardoor de tram beter wordt benut en de bereikbaarheid van Utrecht Centraal en Utrecht Science Park duurzaam wordt verbeterd.

Voorgesteld wordt

1. In te stemmen met uitvoering van opgaven A, B en C:
 - A. Vervanging van het verouderde deel van de trambaan en van de trams (incl. aanpassing van de haltes) op de SUNIJ-lijn (tramlijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein).
 - B. Uitbreiding van de benodigde tramcapaciteit op de Uithoflijn.
 - C. Koppelen van de Uithoflijn en SUNIJ-lijn tot één tramlijn.

2. De extra jaarlijkse lasten (€ 4,3 miljoen) te dekken uit het RUVV en de exploitatie (€1,1 + € 0,3 miljoen) en beheer- en onderhoud (€170.000) taakstellend onder te brengen binnen de begroting OV.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter, W.I.I. van Beek

Secretaris, H. Goedhart

Ontwerp-besluit: Besluit van Provinciale Staten van Utrecht 12 december 2016 tot een toekomstbestendig tramsysteem regio Utrecht

Provinciale Staten van Utrecht;

Gelet op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 25 oktober 2016, afdeling OV, nummer 819A9D79,

Gelezen;

Overwegende dat de in het coalitieakkoord benoemde ambitie tot koppelen en het belang van het continueren van het tramvervoer op de SUNIJ-lijn een provinciaal belang dient;

Besluiten:

1. In te stemmen met uitvoering van opgaven A, B en C:
 - A. Vervanging van het verouderde deel van de trambaan en van de trams (incl. aanpassing van de haltes) op de SUNIJ-lijn (tramlijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein).
 - B. Uitbreiding van de benodigde tramcapaciteit op de Uithoflijn.
 - C. Koppelen van de Uithoflijn en SUNIJ-lijn tot één tramlijn.

2. De extra jaarlijkse lasten (€ 4,3 miljoen) te dekken uit het RUVV en de exploitatie (€1,1 + € 0,3 miljoen) en beheer- en onderhoud (€170.000) taakstellend onder te brengen binnen de begroting OV.

Voorzitter,

Griffier,

Bijlage 1: Verbeelding tracés

2012

2013

2018

2020

