

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	16-6-2020	REFERENTIE	Marielle Zeilstra
ONS NUMMER	820EA3D4	DOORKIESNUMMER	06-18300522
NUMMER PS	2020MM104	E-MAILADRES	Marielle.zeilstra@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Kwartaalrapportage Werkend Tramvervoerssysteem Uithoflijn Q1 2020	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

**Onderwerp Statenvrief: Actuele ontwikkelingen bij de eerste Kwartaalrapportage 2020 Werkend
Tramvervoerssysteem Uithoflijn**

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

U ontvangt hierbij de eerste Kwartaalrapportage Werkend Tramvervoerssysteem Uithoflijn over 2020. We hopen dat deze u in goede gezondheid bereikt. Vooralsnog is onze projectorganisatie grotendeels vanuit huis aan het werk om het project af te ronden.

Sinds de peildatum van bijgaande kwartaalrapportage, 31 maart 2020, hebben zich in het project Uithoflijn diverse ontwikkelingen voorgedaan waarover we u in deze brief informeren. Een brief met gelijke strekking wordt ook verzonden aan de Gemeenteraad.

Tijdens een gezamenlijke (digitale) informatiebijeenkomst op dinsdagavond 7 juli 2020 voor staten- en raadsleden zullen we u nadere toelichting geven op deze en de vorige kwartaalrapportages en de actualiteiten zoals beschreven in deze brief.

Prestaties tram 22

De inzet van tram 22 is vanwege de gevolgen van de Covid 19 pandemie - en de daardoor afwezige vervoersvraag - op vrijdag 20 maart 2020 gestaakt. Op verzoek van de (medische) instellingen in het Utrecht Science Park hebben vervoersautoriteit provincie Utrecht en vervoerder U-OV besloten vanaf woensdag 1 april weer trams te laten rijden in de spitsuren tussen Utrecht CS en P+R Utrecht Science Park. Dit omdat de trams meer ruimte bieden qua anderhalve meter-samenleving dan bussen. Sinds 2 juni rijden de trams weer een normale dienstregeling met dubbele stellen. Inmiddels zijn de resultaten van de klantenbarometer voor het eerste kwartaal van tram 22 bekend. Hoewel het onderzoek, vanwege Corona, voortijdig werd gestopt bieden de eerste 10 weken van 2020 toch een representatief beeld. We zijn blij met een klantenwaardering van 8,1. Ter vergelijking: De SUNIJ-lijn scoorde vorig jaar een 7,7 en het landelijk gemiddelde voor het gehele regionale OV in Nederland was vorig jaar een 7,8.

De afgelopen twee weken is het aantal storings van assentellers op het tracé van de Uithoflijn toegenomen. Deze uitval ligt niet aan de software van de assenteller maar aan de hardware. Bombardier heeft toegezegd binnen afzienbare termijn alle assentellers op de Uithoflijn te gaan vervangen door een nieuwere versie die minder storingsgevoelig is.

Zoals in de kwartaalrapportage is aangegeven, zijn we begin maart 2020 overgegaan naar een dienstregeling van 12 trams per richting per uur. Inmiddels is aangetoond dat we deze frequentie in de spits kunnen uitbreiden met twee extra ritten. Bij de start van het nieuwe collegejaar (september 2020) verwachten we deze frequentie van 12 + 2 ritten per uur nodig te hebben (onder voorbehoud van het verdere verloop van de Corona maatregelen). De aantoning van 16 keer per uur per richting verwachten we in oktober te kunnen afronden. Naar verwachting zal die frequentie niet eerder nodig zijn dan december 2020 en mogelijk pas in 2021 worden ingezet. De aantoning van de 16 keer per uur per richting is een verantwoordelijkheid van de projectorganisatie.

We verwachten dat als gevolg van de Corona maatregelen enige vertraging in onze planning kan optreden, met name bij processen en leveringen waarbij internationaal opererende bedrijven als Bombardier en CAF betrokken zijn. Het grootste risico in onze planning is de tijdige update van de software van de trambeveiliging. Deze software is nodig voor de aantoning van de 16 keer per uur per richting.

Actuele ontwikkelingen restpunten project

We geven u een stand van zaken op de diverse onderdelen.

Gemiddelde rijtijd naar 18 minuten

We hebben u eerder aangegeven dat we niet verwachten de gemiddelde rijtijd van 17 minuten te kunnen halen. De praktijkervaringen van afgelopen maanden geven een gemiddelde rijtijd aan van 18.45 minuten tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park. Er wordt nog gewerkt aan een aantal optimalisaties van de verkeersregelinstanties, waardoor de rijtijd terug kan naar iets meer dan 18 minuten. Ook verwachten we een optimalisatie van de halteertijden als we vaker en met langer materieel gaan rijden (na de doorkoppeling naar Nieuwegein/IJsselstein in het voorjaar van 2021). Dan rijden we met langere trams, waardoor reizigers sneller kunnen in- en uitstappen. Daarmee komt de gemiddelde rijtijd naar verwachting op 18 minuten.

De reden dat de rijtijd een minuut langer is dan verwacht, komt vooral door de drukke Heidelberglaan, waar het aantal bussen, fietsers en voetgangers in de afgelopen jaren veel meer is toegenomen dan verwacht, voornamelijk door verdere ontwikkeling van het Utrecht Science Park. Ook het halteren kost meer tijd dan voorzien en tenslotte zorgt ook de later toegevoegde aansluiting van het Prinses Máxima Centrum voor extra oponthoud dat bij het ontwerp van de lijn niet was voorzien.

In de ontwerpfase heeft de projectorganisatie door middel van software simulaties aangetoond dat een rijtijd van circa 17 minuten haalbaar was. Hierop is een dienstregeling gemaakt en is het aantal benodigde tramstellen bepaald. Vervolgens is in de tramsimulator in Nieuwegein ook gekeken naar de gemiddelde rijtijden. Ook dat gaf geen aanleiding voor een eerste waarschuwing. Tijdens het Proefbedrijf in 2019 werden we geconfronteerd met langere rijtijden dan verwacht. Daar hebben we destijds ook melding van gemaakt in de voortgangsrapportages. De trams reden toen nog samen met buslijn 12 en daardoor was het extra druk. Ook was het voor alle verkeersdeelnemers (inclusief de trambestuurders) nog even wennen. In december 2020, bij de start van de exploitatie van tram 22, stopte buslijn 12 en was het netto effect op de rijtijd echt te meten.

Hoewel de impact van een minuut extra rijtijd op het tracé in het Utrecht Science Park voor de reizigers beperkt is, heeft de toename van de rijtijd wel forse gevolgen voor de exploitatie. Er is bij deze rijtijd namelijk één extra tram (= twee tramstellen) nodig om een robuuste dienstregeling te maken voor 16 keer per uur per richting.

Aangezien het project de opdracht heeft om een Werkend Tramvervoerssysteem (WTVS) te maken, dat geschikt is voor een frequentie van 16 keer per uur per richting, zijn extra maatregelen nodig. De Stuurgroep Uithoflijn heeft de projectorganisatie gevraagd om een analyse en onderbouwing te geven van mogelijke maatregelen om tot een robuuste dienstregeling te komen. Een maatregel kan zijn om een bijdrage vanuit het project te leveren aan de aanschaf van extra materieel, zodat een dienstregeling van 16 keer per uur per richting met een rijtijd van 18 minuten te maken is. Maar er moet ook gekeken worden naar maatregelen als het aanpassen van de infrastructuur (kruisingen, regeling verkeerslichten) en het verkorten van halteertijden door betere spreiding van reizigers op de halte of minder lang te wachten voor de deuren te sluiten. De projectorganisatie zal verschillende maatregelen en een passend dekkingsvoorstel nader in beeld brengen en voorleggen aan de Stuurgroep. Wij verwachten u hierover in de voortgangsrapportage bij de volgende kwartaalrapportage nader te kunnen informeren.

Onderzoek storing bovenleiding

Zoals we u in de vorige voortgangsbrief hebben toegezegd, komen we hier nog terug op het onderzoek dat is uitgevoerd naar de storing van de bovenleiding in februari 2020. Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de storingen in de bovenleiding nabij de Padualaan zijn ontstaan door een montage fout en een gebrek in het ontwerp. Gebleken is dat meerdere bouten niet goed genoeg vast zaten en dat de bevestiging van de voedingskabels kwetsbaar was. Vrijwel de gehele bovenleiding constructie van de Uithoflijn is nagekeken op

losse boutverbindingen en voedingskabels en waar nodig is dit gecorrigeerd. Een reguliere controle op deze onderdelen is opgenomen in het beheer- en onderhoudsplan, zodat de situatie zorgvuldig gemonitord wordt.

Leverantie isolerende rijdraad verbinders (IRV's)

In het sectioneringsgebied van het Utrecht Science Park moet nog een aantal IRV's vervangen worden door een nieuwere versie 2.0. In het eerste kwartaal van 2020 zijn de eerste vier IRV's vervangen en deze hebben zich conform de eisen en wensen gedragen. Normaal gesproken is de doorlooptijd van de levering circa twee maanden. Dat betekent dat de installatie van de IRV's dan nog in deze zomer kan plaatsvinden. Wel moet in verband met de Corona-crisis hier een slag om de arm gehouden worden (enkele onderdelen komen uit Italië).

Zwerfstromen

In het eerste kwartaal van 2020 is er tot een technische oplossing voor de zwerfstromen besloten. De realisatie valt uiteen in twee delen.

Allereerst wordt binnenkort een knip in de bovenleiding (de leidingonderbreker) en een knip in de spoorstaven (de ES-lassen) "recht boven elkaar" geplaatst, ter hoogte van het viaduct A27. Aansluitend zal nog een aantal testen plaatsvinden om te toetsen of dit daadwerkelijk de resultaten biedt die worden verwacht. Het tweede gedeelte is de toevoeging van een transformator aan het onderstation "Sorbonnelaan". Voor deze toevoeging wordt momenteel de aanbesteding voorbereid voor realisatie komend najaar.

75-meter trams

Om aan de toekomstige, hogere vervoersvraag te kunnen voldoen, zijn er voor de SUNIJ-lijn 41-meter trams besteld. Deze zullen samen met de 33-meter trams op de Uithoflijn gaan rijden, na de doorkoppeling, als 75-meter trams. Om met deze lengte ook te kunnen halteren op de haltes UCC en P+R, moeten hier nog een aantal aanpassingen worden doorgevoerd die niet waren meegenomen in het contract met de aannemer infrastructuur. In het eerste kwartaal van 2020 is door Movares onderzocht welke mogelijkheden er zijn en welke oplossingen het meest wenselijk zijn. In de komende maanden worden deze werkzaamheden uitgevoerd.

URTS

De testen met de nieuwe Bombardier software versie (v26) voor het trambeveiligingssysteem URTS hebben in het eerste kwartaal de goede werking van deze update bevestigd. De verkeersleiding in Nieuwegein wordt nu opgeleid om deze versie goed te kunnen gebruiken. Een doorontwikkeling van deze software naar versie 27 is nodig voor het goed functioneren van alle reizigers informatie borden (DRIS) en om robuust 16 keer per uur te kunnen rijden.

Naar verwachting komt de safetycase voor versie 27 in augustus 2020 beschikbaar. Aansluitend kan het proces met ILT en RUD doorlopen worden om de vergunning aan te passen.

Zoals we hebben aangegeven is de planning voor de toepassing van de nieuwe softwareversie in de baan kritisch als gevolg van de beperking door de Corona-pandemie. De software-update is wel nodig om de aantoning van 16 keer per uur per richting in oktober te kunnen afronden.

Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)

Als de nieuwe softwareversie v27 van Bombardier URTS beschikbaar is, kan ook het DRIS-systeem bij de tramhaltes op Utrecht Centraal meer specifieke informatie geven over de vertrektijden van de verschillende perrons. Tot die tijd wordt met tramlichten aangegeven welke tram als eerstvolgende zal vertrekken richting Utrecht Science Park.

Op weg naar décharge project(-organisatie)

Zoals we u in de vorige voortgangsbrief hebben gemeld, is de projectorganisatie in 2020 in afgeslankte vorm aan het werk aan de nog openstaande projectscope en restpunten voor volledige overdracht aan de beheerorganisatie.

Naast het aantonen van een frequentie van 16 keer per uur per richting, werken we nog aan het vervangen van de combideklaag in het Utrecht Science Park (zie ook onze beantwoording van uw schriftelijke vragen hierover), het afronden van diverse overeenkomsten en bovengenoemde restpunten. Tenslotte zullen dan ook de laatste dossiers en verantwoordelijkheden worden overgedragen aan de beheerorganisatie.

Voor deze fase is een stuurplanning en plan van aanpak gemaakt, zodat werkzaamheden en verantwoordelijkheden voor projectorganisatie en beheerorganisatie goed in beeld zijn. Naar verwachting wordt een aantal restwerkzaamheden die niet dit jaar kunnen worden afgerond uiteindelijk overgedragen aan de beheerorganisatie. Zo zal de combideklaag waarschijnlijk niet over de volle lengte in 2020 kunnen worden vervangen.

Het proces op weg naar de décharge van het project en beëindiging van de Bestuursovereenkomst, hebben we ook laten toetsen door een externe auditor. Dat heeft geleid tot een aantal aanscherpingen van het proces, waaronder het opnemen van (tussentijdse) mijlpalen in de stuurplanning. In de eerstvolgende stuurplanning wordt dit zichtbaar gemaakt.

Financiële aspecten afronding project en actualisatie exploitatieplan

Op basis van de actuele stuurplanning en de rapportage van het eerste kwartaal 2020, is de huidige prognose dat het resterend projectsaldo van het WTVS-deel tot en met de nazorgfase € 8,6 miljoen zal zijn. Dit is exclusief het deelproject Materieel dat door de provincie uit exploitatie-opbrengsten wordt gefinancierd. Het deelproject Materieel blijft binnen het beschikbare budget met een verwacht 'resultaat' van € 10,2 miljoen.

In de kwartaalrapportage over het tweede kwartaal zullen de effecten van de corona-crisis en de uitwerking van de te nemen maatregelen als gevolg van de langere rijtijd verwerkt worden, waardoor het projectresultaat zal dalen (maar wel positief blijft). Zoals we u ook eerder hebben gemeld, verwachten we dat het project Uithoflijn binnen het door u beschikbaar gestelde projectbudget zal worden afgerond. We zullen geen beroep doen op de risico-reservering van 18 miljoen, die opdrachtgevers in 2018 hebben gereserveerd als buffer bovenop de 84 miljoen extra budget.

Planning en vervolg

Tijdens de gezamenlijke (digitale) informatiebijeenkomst over de Uithoflijn van staten- en raadsleden op 7 juli 2020 zullen we u nadere toelichting geven op de kwartaalrapportage 2019-Q4 en de rapportage van 2020-Q1 die bij deze brief gaat. Komend najaar volgt dan (waarschijnlijk) de laatste informatiebijeenkomst met een vooruitblik naar beëindiging van het project en geven we toelichting op de concept beëindigingsovereenkomst en de concept beheerovereenkomsten die dan richting de beide colleges in procedure worden gebracht.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,