

DATUM 6-7-2020

AAN Provinciale Staten

VAN Gedeputeerde Staten

DOORKIESNUMMER

ONDERWERP Indienststelling Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT), beantwoording vragen  
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

---

Geachte leden van Provinciale Staten,

Het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) is volop in uitvoering. Afgelopen weken is door de hoofdaannemer een start gemaakt met de ombouw SUNIJ-lijn. Het is goed om te zien dat de uitvoering van de werkzaamheden naar omstandigheden voortvarend verloopt. Daarnaast is meer inzicht in de vertraagde levering van de nieuwe trams uit Spanje. Dit betekent dat ook meer duidelijkheid is over de data van indienststelling van de verschillende tracédelen. Zoals bij Statencommissie Milieu en Mobiliteit d.d. 17 juni jl. toegezegd wil ik u middels deze memo informeren over de achtergrond hiervan. Tevens worden de door PVV en 50PLUS gestelde vragen hierbij beantwoord.

#### **Data indienststelling verschillende trajecten**

De data van indienststelling zijn, zoals nu voorzien, afhankelijk van:

- a. de uitvoering van de werkzaamheden aan de SUNIJ-lijn door de hoofdaannemer en
- b. het beschikbare trammaterieel om een robuuste dienstregeling te kunnen rijden.

#### *Planning en uitvoering werkzaamheden SUNIJ-lijn*

De uitvoering van de werkzaamheden door de hoofdaannemer verloopt naar omstandigheden voorspoedig. De gewijzigde planning gaat uit van indienststelling op 21 september 2020. Dit betekent een uitloop van vier weken ten opzichte van de oorspronkelijke datum indienststelling.

#### *Levering materieel (CAF-trams) en start exploitatie*

De start van de exploitatie is niet alleen afhankelijk van de oplevering door de hoofdaannemer maar ook van de beschikbaarheid van voldoende CAF materieel. Het op 21 september geleverde aantal trams is niet voldoende om een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden op alle tracés. Daarom is onderzocht of het mogelijk is om met de beschikbare trams wel al een deel van de SUNIJ-lijn in exploitatie te nemen. Hieruit is gebleken dat het traject Jaarbeursplein – Nieuwegein Zuid na afronding van de werkzaamheden en het proefbedrijf in dienst kunnen worden genomen. Dit zal, zoals nu voorzien, op 21 september 2020 zijn. Het traject St. Antonius – IJsselstein Zuid wordt volgens de huidige prognose op 25 oktober in dienst genomen. Op deze manier kunnen reizigers op een groot deel van het traject gebruik maken van de vernieuwde lijn en het nieuwe lagevloer materieel.

Met deze keuze ontstaat ook meer ruimte in de planning om de issues van baanstabieleit en spleetbreedte (welke vooral op het traject St. Antonius – IJsselstein Zuid spelen) verder te mitigeren. De reizigers zullen hierdoor op dit traject langer gebruik moeten maken van vervangend busvervoer.



Tracédelen SUNIJ-lijn

### Beantwoording openstaande vragen

*Vraag: Sinds wanneer is de nieuwe regelgeving ten behoeve van de stabiliteitsberekeningen van toepassing en waarom heeft de provincie daar niet eerder op geanticipeerd. Zulke regelgeving komt toch niet zomaar uit de lucht vallen? (PVV)*

Antwoord: De provincie heeft hier niet eerder op geanticipeerd omdat de huidige situatie geen directe aanleiding geeft tot het verwachten van een stabiliteitsprobleem. In de voorbereiding van het project is een Geotechnische analyse van de onderbouw door een extern ingenieursbureau gemaakt. De conclusie van deze analyse op 16 juni 2016 luidt: "Uit de uitgevoerde inspectie en beoordeling van de onderhoudsgegevens blijkt dat het niet te verwachten is dat de baan een stabiliteitsprobleem kent."

Hierbij geldt dat voor de bestaande bouwwerken (zoals de SUNIJ-lijn) de oude normering geldt. Omdat de belasting op de ondergrond zal toenemen door de zwaardere trams en intensiever gebruik, zijn bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp controleberekeningen uitgevoerd en is gebleken kan deze conclusie niet zonder meer ook voor de toekomstige situatie getrokken worden en is aanvullend grondonderzoek uitgevoerd. Mogelijk blijkt uit het aanvullende grondonderzoek dat de conclusie uit 2016 alsnog terecht was. Indien blijkt dat er toch aanvullende maatregelen nodig zijn dan geldt voor de nieuwe bouwwerken zoals het plaatsen van de damwanden een nieuwe (strengere) normering die vanaf 2016 geldt.

*Vraag: Als er meer automobilisten in het OV (i.c. de Uithoflijn) gaan reizen, zou dan de meeropbrengst van de OV-kaartjes een compensatie kunnen zijn voor de provincie voor de lagere opbrengst van de Motor Rijtuigen Belasting? (50PLUS)*

Antwoord: In algemene zin is er geen directe relatie tussen de opbrengsten van de MRB en de opbrengsten van het provinciale OV. Verder is het zo dat lang niet alle automobilisten die door het aantrekkelijke tramproduct naar het Utrecht Science Park over zouden stappen naar het OV uit de provincie Utrecht komen. Dus een overstappende automobilist is niet per se inkomstenderving bij de MRB voor de provincie Utrecht. Ook houden veel automobilisten, die bijvoorbeeld overstappen naar het OV voor woon-werkverkeer, toch voor de overige reizen hun auto aan. Ze blijven dan gewoon MRB betalen. Daarnaast geldt dat de provincie Utrecht voor de U-OV concessie waaronder de Uithoflijn valt, zelf opbrengstverantwoordelijk is. Meer opbrengsten door verkochte tramkaartjes leiden op grond van de afgesloten contracten tot minder subsidiebijdrage aan de vervoerder. En dat zorgt weer voor een minder groot beslag van de OV-exploitatie op de provinciale middelen. Dus voorzichtige conclusie, meer overstappende automobilisten naar de Uithoflijn betekent weinig voor de opbrengsten van de MRB maar wel meer opbrengst van OV reizigers voor de provincie, omdat de provincie opbrengstverantwoordelijk is. Als de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, zoals in de Syntus-concessie dan gaan deze meer opbrengsten naar de vervoerder. Dan is echter meestal aan de voorkant van het contract wel een bieding gedaan op een realistische inschatting van de reizigersgroei.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Arne Schaddelee,  
Gedeputeerde Mobiliteit