

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	19-12-2017	REFERENTIE	Pauline Bredt
ONS NUMMER		DOORKIESNUMMER	06-22161118
NUMMER PS		E-MAILADRES	Pauline.bredt@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Onderwerp Statenbrief:

Voorgestelde behandeling:

Geachte dames en heren,

In navolging van onze brief over de voortgang van de realisatie van de Uithoflijn van 1 september 2017 informeren wij u over de geactualiseerde planning en de consequenties hiervan. In deze Statenbrief gaan we in op de actualiteit, de uitdagingen waar we voor gesteld staan en de bestuurlijke keuzes die we hierin gemaakt hebben. Om de onderhandelingen met de contractpartners niet negatief te beïnvloeden sturen wij u nu de Statenbrief onder geheimhouding. Op het moment dat de onderhandelingen zijn afgerond vervalt deze geheimhouding. De gemeente Utrecht informeert de gemeenteraad op vergelijkbare wijze onder geheimhouding.

Volgens de nieuwe planning start de volledige exploitatie van de Uithoflijn in december 2019. Hieraan voorafgaand starten we in de tweede helft van 2019 met een gedeeltelijke exploitatie tussen de haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Deze planning is gebaseerd op een haalbaarheidsanalyse en heeft volgens de uitgevoerde risicoanalyse een kans van slagen van 85%. We blijven uiteraard grote inspanningen leveren om deze mijlpalen al enige maanden eerder te realiseren.

Voor de nieuwe planning zijn alle onderdelen van het project Uithoflijn opnieuw onder de loep genomen. Zo hebben we de risico's in beeld en kunnen we waar mogelijk nog extra beheersmaatregelen treffen. Op verschillende delen van het tracé zijn onderdelen die ingebruikname in 2018 in de weg staan. Zo zijn op dit moment de veiligheidssystemen die onder meer de overwegbeveiliging van de Koningsweg regelen nog niet beschikbaar om te kunnen beproeven en is op een aantal plaatsen het inpassen van de aangelegde rail nog niet conform het programma van eisen.

In het stationsgebied zijn we in afwachting van het beschikking krijgen over de grond waar het laatste deel van het tracé komt te liggen en hebben we moeten kiezen voor een onderheide spoorplaat om de stabiliteit te borgen. Ook de nieuwe remise waar de Uithoflijn voor onderhoud naartoe moet, is in 2018 nog niet gereed. Dit zijn belangrijke uitdagingen die we met beheersmaatregelen en stevige sturing zo snel mogelijk oplossen. Hiertoe hebben we een taskforce en projectraad in het leven geroepen die directe sturing op de opdrachtnemers heeft. Het risicodossier is geactualiseerd en uitgebreid en de kritische mijlpalen zijn benoemd.

Constateringen

Het doorrijdbaar maken van het tracé door het stationsgebied (eerst alleen spoor, later ook bovenleidingen) is

één van de meest kritieke mijlpalen om de Uithoflijn in gebruik te kunnen nemen. Via het spoor moeten de tramstellen worden aangevoerd vanuit de remise in Nieuwegein en hier ook regelmatig weer naar terugkeren voor onderhoud. Dat is al van belang gedurende het einde van de test- en de gehele proeffase. Een aantal testen kan worden uitgevoerd met tramstellen die per dieplader over de weg worden aangevoerd. Zo is het eerste tramstel al een paar weken in USP De Uithof geweest om een aantal testen uit te voeren. Het daadwerkelijk beproeven van de lijn kan echter pas gebeuren als het stationsgebied doorrolbaar (zonder bovenleidingen) of doorrijdbaar is. Voor het uitvoeren van de proeven en het testen op robuustheid zijn veel tramstellen nodig, die ook met enige regelmaat terug moeten naar de remise. Dit is niet met diepladers te organiseren, althans kostbaar en met risico op schade aan het materieel. Maar, zoals gemeld, ook op de rest van de lijn hebben we een aantal tegenslagen. Ondanks de grote inspanning die we afgelopen maanden hebben gepleegd, lukt het niet om tijdig gereed te zijn voor het integraal testen en beproeven van de lijn. Op enkele plekken is de aannemer nog aan het werk en moeten nog onderdelen voor de besturing en veiligheid van het spoor worden ingepast.

Gefaseerde start Uithoflijn in 2019

Op basis van de nieuwe planning kan de Uithoflijn in het tweede deel van 2019 gefaseerd in gebruik. De gedeeltelijke exploitatie vanaf Vaartsche Rijn geeft de mogelijkheid om ervaring op te doen zonder piekbelasting. Zodra de volledige exploitatie van de Uithoflijn start en buslijn 12 vervalt, moet de lijn namelijk voldoende robuust zijn voor het veilig afhandelen van de grote stroom reizigers die van de Uithoflijn gebruik gaat maken. De Uithoflijn zal direct bij ingebruikname een van de drukst bereden tramlijnen in Nederland zijn. Dit stelt hoge eisen aan het proefbedrijf en goede voorbereiding op exploitatie. Binnen deze condities lijkt het dus naar verwachting, zoals hiervoor gesteld, mogelijk om de Uithoflijn in de tweede helft van 2019 gefaseerd in gebruik te nemen:

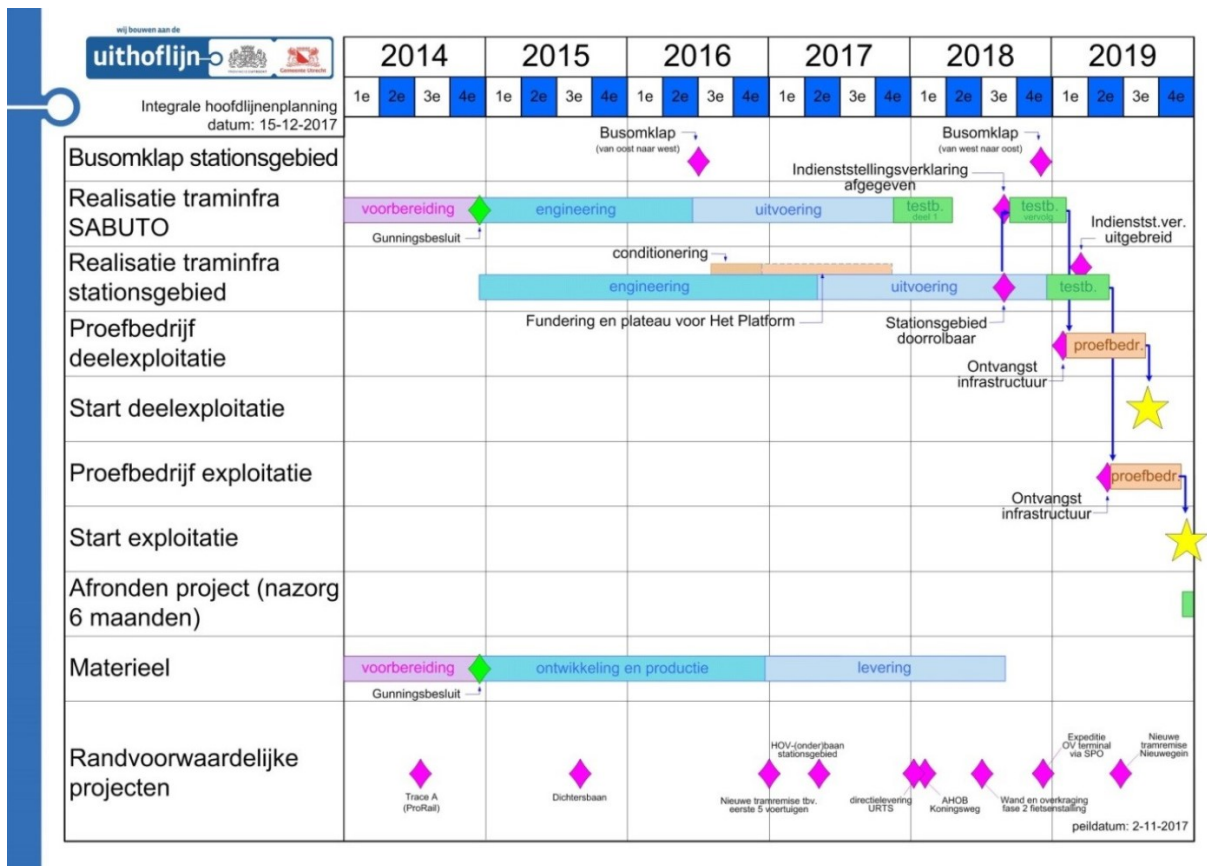
- We starten met het in gebruik nemen van het grootste deel van het tracé vanaf halte Vaartsche Rijn tot en met P+R De Uithof. Zo kunnen we het beschikbare deel van de tramlijn, de tramstellen en het personeel vast benutten om reizigers te vervoeren, ervaring op te doen en eventuele kinderziektes op te lossen.
- In december 2019 wordt gestart met de volledige exploitatie van de Uithoflijn. Dan vervalt buslijn 12 en rijdt de tram op werkdagen met de dienstregeling van 16 keer per uur in beide richtingen.

Bij het bepalen van deze mijlpalen is een slagingskans van 85% gehanteerd. Dit is de uitkomst van een beproefde haalbaarheids- en risicoanalyse die we hebben toegepast op de geactualiseerde planning. Het hanteren van een slagingskans van 85% is gebruikelijk bij grote infrastructuurprojecten. Bij dit soort complexe projecten blijft altijd een marge van onzekerheid tot daadwerkelijke oplevering bestaan. Via de risicoanalyse wordt bepaald wat de omvang van risico's is en hoe deze beheerst kunnen worden. Vervolgens kan worden berekend wat de slagingskans is om de mijlpalen in het project te halen. Een slagingskans van 85% is hoog en daarmee achten wij de planning realistisch. Om het realiteitsgehalte hoog te houden hebben we hele specifieke risico's met een zeer kleine kans van optreden buiten beschouwing gelaten bij het vaststellen van de nieuwe planning. Mocht een dergelijk risico toch optreden, dan wordt u hierover natuurlijk geïnformeerd.

De bijgestelde planning voor de realisatie van de hele lijn is met betrokken partijen (opdrachtgevers, projectorganisatie, aannemers, beheerders, exploitant) afgestemd en extern getoetst en wordt als haalbaar en solide gezien.

Wij zullen strak sturen op het binnen de nieuwe planning opleveren van de Uithoflijn. We zullen ook nog meer aandacht besteden aan een intensivering van de samenwerking en afstemming tussen projectorganisatie, beheerorganisatie en OV-exploitatie, om zo tot een goede en soepele ingebruikname te komen.

Schematisch ziet de nieuwe planning er als volgt uit:



Onderzocht is nog of het test- en proefbedrijf niet verder kan worden ingekort om een eerdere start mogelijk te maken. Een veilige en robuuste start van de tramlijn, waarbij ook deels over een gecombineerde bus- en trambaan wordt gereden en door het drukke Utrecht Science Park, vraagt echter om een gedegen testperiode en volwaardige beproeving. Hierbij worden niet alleen de infrastructuur en het materieel getest, maar ook moeten trambestuurders, buschauffeurs en medeweggebruikers ervaring opdoen en wennen aan de nieuwe lijn. Bij het detailleren van de planning voor het proefbedrijf is gebleken dat de daarvoor gereserveerde tijd in de oorspronkelijke planning ook echt nodig is.

Voordelen van gefaseerde ingebruikname

We hebben de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen van het al dan niet in de tweede helft van 2019 starten met deelexploitatie vanaf Vaartsche Rijn. Daarbij hebben we kunnen concluderen dat deze gedeeltelijke exploitatie een positief effect heeft op een succesvolle ingebruikname van de volledige Uithoflijn eind 2019 tegen beperkte meerkosten. Met een gefaseerde ingebruikname kunnen we eerder dienstverlening aan reizigers bieden, wordt het beschikbare materieel vast benut, kunnen we ervaring opdoen zodat het proefbedrijf voor volledige exploitatie korter kan en verlagen we de risico's bij de start van de volledige ingebruikname.

Financiële consequenties

Met het uitstel van de start van de tramlijn, het langer in bedrijf houden van lijn 12, de extra bouwwerkzaamheden en de langere bouwtijd zijn extra kosten gemoeid. Ook het gefaseerd in gebruik nemen kost geld, hoewel dat een beperkt bedrag betreft. Aangezien we momenteel nog in gesprek zijn met onze aannemer traminfrastructuur, met diverse leveranciers en met de concessiehouder voor U-OV, kunnen wij momenteel nog geen bedragen noemen. Dat zou onze positie benadelen. Duidelijk is wel dat er verdragingskosten zijn en deze moeten worden gedekt door de beide opdrachtgevers. Hierover hebben de gemeente Utrecht en wij afgesproken dat de verdeling uit de bestuursovereenkomst van toepassing is (76% provincie en 24% gemeente) waarbij de kosten voor extra

inpassingsmaatregelen in het stationsgebied en de kosten voor het proefbedrijf en de ontvangstorganisatie in deze verdeling worden meegenomen.

Zodra we alle meerkosten en verdragingskosten specifiek in beeld hebben zullen wij u een voorstel doen over welke dekking hiervoor mogelijk is. De verwachting is dat deze voorstellen bij de vergadering van maart 2018 zullen worden ingebracht.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,