

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	24-9-2020	REFERENTIE	Karliën Maas
ONS NUMMER	8215C20F	DOORKIESNUMMER	06-21817378
NUMMER PS	2020MM143	E-MAILADRES	Karliën.maas@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Kwartaalrapportage Werkend Tramvervoerssysteem Uithoflijn Q2 2020	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief: Actuele ontwikkelingen bij de tweede Kwartaalrapportage 2020 Werkend Tramvervoerssysteem Uithoflijn

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

U ontvangt hierbij de tweede kwartaalrapportage 'Werkend Tramvervoerssysteem Uithoflijn' over 2020. We naderen de afronding van het project en bereiden ons voor op de laatste werkzaamheden en definitieve overdracht aan de beheerorganisatie. Graag houden we u op de hoogte van de voortgang met deze rapportages, tot het moment van decharge van de projectorganisatie.

Sinds de peildatum van bijgaande kwartaalrapportage, 30 juni 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 voor staten- en raadsleden op 14 oktober a.s. zullen we u nadere toelichting geven op deze kwartaalrapportage en op de actualiteiten op weg naar de laatste mijlpalen. We streven naar decharge van het project aan het eind van het jaar maar de planning hiervan staat onder druk.

Prestaties tram 22

De afgelopen periode reed tram 22 een zomerdienstregeling, met 8 dubbele trams per uur per richting op werkdagen tussen 6 uur en 21.30 uur. In een aantal weekenden zijn er ook diverse tests uitgevoerd, onder andere ter voorbereiding op de aantonningsritten die in de herfstvakantie voorzien zijn. Dan gaat tram 22 een week lang met een frequentie van 16 trams per uur per richting rijden.

Zoals we u tijdens de informatiebijeenkomst van 7 juli 2020 hebben gemeld, is het aantal storingen van assentellers op het tracé van de Uithoflijn sinds juni toegenomen. Komende weken worden de assentellers op de Uithoflijn vervangen door een nieuwere versie die minder storingsgevoelig is. Er is in juli ook één storing geweest met een bovenleiding, waardoor tram 22 een aantal uren niet heeft kunnen rijden. Voor deze situaties worden extra bussen ingezet, met name op lijn 28.

Begin september, bij de start van het nieuwe collegejaar, is tram 22 gaan rijden met een frequentie van 12 ritten per uur per richting. Als gevolg van de COVID-19 maatregelen is het aantal studenten dat in de spits rijdt veel minder dan vorig jaar. Toch is het wenselijk om ook nu voldoende materieel in te zetten, omdat reizigers meer ruimte in de tram en op de haltes nodig hebben.

Planning decharge

Het streven is om eind van het jaar decharge te verlenen aan de projectorganisatie. Door de Stuurgroep zijn zeven voorwaarden benoemd waaraan moet zijn voldaan. Een van de belangrijkste is de aantoning van een ritfrequentie van 16 keer per uur per richting. De aantoningsritten zijn gepland in de herfstvakantie. Deze aantoning stelt hoge eisen aan de beschikbaarheid van materieel, bestuurders, infrastructuur en de werking van de systeemintegratie. Komende maand wordt een update uitgevoerd van het trambeveiligingssysteem die het mogelijk moet maken om robuust met de hogere frequentie te kunnen rijden.

Zoals we u hebben gemeld, hebben zich afgelopen periode geregeld storingen in het systeem voorgedaan, met name bij de assentellers, die hebben geleid tot een verminderde beschikbaarheid van het (spoorbeveiligings)systeem. De oorzaak (of oorzaken) voor deze verminderde beschikbaarheid is nog niet gevonden. Er zijn en worden beheersmaatregelen getroffen waaronder het vervangen van de assentellers door een nieuwere versie. Vooralsnog lijkt het nieuwere type assenteller beter te werken maar we houden nog een slag om de arm omdat het effect van de uitgevoerde maatregelen nog niet voldoende duidelijk is. In de probabilistische analyse die we hebben uitgevoerd, is dit het grootste risico op het niet succesvol kunnen aantonen van de hogere frequentie. Hiermee is de kans dat in de herfstvakantie de beoogde dienstregeling aangetoond kan worden kleiner geworden. Daarmee staat ook de planning voor decharge onder druk.

Onderdeel van het decharge-proces is ook het afsluiten van een groot aantal overeenkomsten, zowel tussen provincie en gemeente als met andere partijen langs het tracé, waaronder de partners in het Utrecht Science Park. Hoewel hier goed voortgang wordt gemaakt en we verwachten eind dit jaar het gros van de overeenkomsten te kunnen afronden, is er ook een aantal juridische afspraken die met derden moeten worden gemaakt. Daarbij zijn we dus ook afhankelijk van de partners om eind dit jaar tot daadwerkelijke afronding te komen.

Actuele ontwikkelingen restpunten project

Gemiddelde rijtijd naar 18 minuten: consequenties

Afgelopen periode heeft een verdere optimalisatie van verkeersregelininstallaties plaatsgevonden, waardoor tram 22 zoveel mogelijk voorrang krijgt en zonder onnodig oponthoud van halte naar halte kan rijden. Natuurlijk wel binnen de beperkingen die de omgeving stelt; op de gecombineerde bus- en trambaan in het drukke Utrecht Science Park rijdt de tram veel rustiger dan op de rest van het tracé.

In de praktijk rijdt tram 22 met een gemiddelde rijtijd van 18 minuten van Utrecht Centraal naar P+R Utrecht Science Park. Dat is een minuut langzamer dan vooraf bedacht. In opdracht van de Stuurgroep Uithoflijn heeft de projectorganisatie nader in beeld gebracht welke scenario's mogelijk zijn en welke consequenties hieraan verbonden zijn.

De projectorganisatie heeft acht mogelijke ingrepen geanalyseerd om de rijtijd verder te verlagen, van hele kleine (sneller de deuren sluiten) tot zeer ingrijpende (ongelijkvloerse kruisingen aanleggen, of de eindhalte P+R ombouwen tot een doorgaande verbinding met extra wissels, zodat de tram hier geen 'kop' hoeft te maken). De conclusie is dat tegen zeer hoge kosten enige versnelling mogelijk is, maar dat de beoogde 17 minuten hiermee niet gehaald zal worden. Het realiseren van een robuuste dienstregeling op basis van gemiddeld 18 minuten is daarom een meer kosteneffectieve oplossing.

De Stuurgroep heeft dan ook ingestemd met het voorstel om een bijdrage te leveren aan de aanschaf van twee extra trams, zodat een geschikte dienstregeling voor 16 trams per uur per richting met een gemiddelde rijtijd van 18 minuten mogelijk is.

Ten aanzien van de dekking van deze bijdrage heeft de Adviesraad Tram geadviseerd om niet af te wijken van de vastgestelde rolverdeling tussen beide opdrachtgevers. In deze casus is er volgens de Adviesraad Tram geen aanleiding om tot een afwijkende financiering van het benodigde extra materieel te komen. Mocht zich, in de aanloop naar décharge, een andere casus voordoen aan de infra-kant waarbij extra middelen nodig zijn, dan geldt ook daarbij de rolzuiverheid en afgesproken verdeling van financiële verantwoordelijkheden tussen opdrachtgevers. De Stuurgroep heeft op 21 september 2020 ingestemd met het advies van de Adviesraad Tram. Dat betekent dat de bijdrage uit het budget Materieel van het project Uithoflijn wordt gefinancierd.

Leverantie Isolerende Rijdraad Verbinders (IRV's)

In het sectioneringsgebied van het Utrecht Science Park moest nog een aantal IRV's vervangen worden door een nieuwere versie 2.0. Inmiddels zijn alle IRV's eind augustus geïnstalleerd.

Zwerfstromen

In het eerste kwartaal van 2020 is er tot een technische oplossing voor de zwerfstromen besloten. De realisatie valt uiteen in twee delen. In het tweede kwartaal van 2020 is de in het voorgaande kwartaal uitgewerkte oplossing gerealiseerd. De leidingonderbreker van de bovenleiding is "recht boven" de sectiescheiding in de stoorstaven (ES-lassen) geplaatst. Beide elementen bevinden zich nu onder het viaduct van de A-27.

In de eerste week van juli is een meetnacht georganiseerd. Deze had tot doel om aan te tonen dat de zwerfstromen in het Uithofgebied (het sectioneringsgebied) als gevolg van deze aanpassingen binnen acceptabele grenzen blijft. De magnetische waarden bij het onderzoekslaboratorium in het Bloembergengebouw van de Universiteit Utrecht zijn volgens de projectorganisatie niet meer onderscheidend ten opzichte van de omgevingsruis en zouden daardoor daarom acceptabel moeten zijn. Het onderzoekslaboratorium lijkt deze conclusie te onderschrijven, maar wil ook zelf een meting in september doen.

Tegelijkertijd is er verder gewerkt aan de aanbesteding van de ombouw van het Onderstation Sorbonnelaan. Deze ombouw is de definitieve implementatie van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de elektromagnetische interferentie (EMI) in het sectioneringsgebied voldoende te beperken. Deze aanbesteding is begin augustus op Tendered gepubliceerd. Geplande oplevering is september 2021. De uitvoering van dit werk zal door het project aan het trambedrijf worden overgedragen.

75-meter trams

De civiele werkzaamheden om de perrons van UCC en P+R Science Park geschikt te maken voor 75-meter trams lopen iets vertraging op. Op de halte UCC is de (onverwachte) aanwezigheid van een trapfunderingsbalk de oorzaak. Dit is onderzocht en blijkt geen onoverkomelijk probleem te zijn; de funderingsbalk kan worden aangepast. De civiele werkzaamheden op de halte P+R worden vervolgd, zodra duidelijk is waar de diverse URTS-seinen en lussen moeten komen.

Een aantal aanpassingen van het beveiligingssysteem URTS moet nog worden doorgevoerd. Dit gaat mee in de directielevering van URTS (zie volgende paragraaf). Dat heeft tot gevolg dat het daadwerkelijk rijden met 75-meter trams voor reizigers pas zal geschieden als de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn worden doorgekoppeld, in de loop van 2021.

URTS

In de afgelopen periode hebben diverse testen plaatsgevonden met de benodigde Bombardier softwareversie (v27) voor het trambeveiligingssysteem URTS. Deze software is nodig voor het goed functioneren van alle reizigersinformatieborden (DRIS) en om robuust 16 keer per uur te kunnen rijden. De testen zijn goed verlopen en inmiddels is ook de safetycase afgerond en wordt deze begin september voorgelegd aan de Inspectie

Leefomgeving en Transport (ILT). Na een positief advies van ILT kan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) de vergunning voor het trambedrijf aanpassen, zodat de trams met deze URTS-systeembeveiliging ook met passagiers mogen rijden. Naar verwachting kunnen we de aantoning van een robuuste dienstregeling van 16 keer per uur per richting in oktober uitvoeren (onder voorbehoud van het functioneren van de assentellers). 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.

Combideklaag

Inmiddels is een aannemer geselecteerd voor de vervanging van de combideklaag in het Utrecht Science Park. Met een bouwteam wordt nu een plan gemaakt voor herstel in een aantal stappen, waarbij nog dit jaar een proefvak wordt aangelegd. Voor de verdere begeleiding en uitvoering van dit projectonderdeel worden mensen en middelen overgedragen aan de beheerorganisatie van het trambedrijf.

Op weg naar decharge 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.

Het proces op weg naar de decharge van het project en beëindiging van de Bestuursovereenkomst, is getoetst door een externe auditor. Dat heeft geleid tot een aantal aanscherpingen van het proces, waaronder het opnemen van (tussentijdse) mijlpalen in de stuurplanning. De planning tot en met het afronden van de aantonningsritten voor een frequentie van 16 keer per uur per richting, staat nog steeds gepland voor medio oktober. De kans op vertraging is hier echter toegenomen, zoals eerder in deze brief gemeld. Het afronden van alle voorwaarden voor decharge is ook nog steeds gepland voor einde van het jaar. Echter, als de ritfrequentie niet in de herfstvakantie aangetoond kan worden, kan dit gevolgen hebben voor het dechargemoment.

In 2015 en 2017 hebben audits plaatsgevonden naar de organisatiegereedheid en systeemintegratie van de Uithoflijn. De Stuurgroep heeft op 18 september 2019 opdracht gegeven tot het uitvoeren van een vervolgaudit in 2020, met als primaire doelstelling nagaan of er nog additionele maatregelen genomen moeten worden ten behoeve van de decharge en de volledige exploitatie (16 keer per uur per richting) van tram 22. De Inspectie Leefomgeving en Transport zal in het derde kwartaal van 2020 een audit uitvoeren. Deze vindt plaats ten behoeve van de vijfjaarlijkse verlenging van de aanwijzing van de beheerder in het kader van de Wet Lokaal Spoor. In de audit door ILT wordt de opzet, het bestaan én de werking getoetst van de processen die zijn gerelateerd aan het veiligheidsbeheersysteem van de beheerorganisatie. Het overgrote deel van de processen van de beheerorganisatie heeft een relatie met veiligheid, waardoor de reikwijdte van de audit groot is. Daarmee zal de uitkomst van deze vervolgaudit bijdragen aan de conclusie (bij decharge) dat een robuust werkend tramsysteem is opgeleverd.

Als de aantonningsritten voor 16x per uur per richting in de herfstvakantie positief worden afgerond, kan het project op weg naar de laatste mijlpaal. Dat is het afsluiten van beheer- en beëindigingsovereenkomsten tussen provincie, gemeente en de Uithofpartners Universiteit Utrecht, UMC Utrecht en Hogeschool Utrecht. Aan deze overeenkomsten wordt momenteel de laatste hand gelegd, zodat ze dit jaar in procedure kunnen richting de diverse besturen.

Financiële aspecten afronding project en actualisatie exploitatieplan

Op basis van de actuele stuurplanning en de rapportage van het tweede kwartaal 2020, is de huidige prognose dat het resterend projectsaldo van het WTVS-deel tot en met de nazorgfase, € 8,1 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 € 4,7 miljoen. Hierop is voornamelijk in mindering gebracht de bijdrage in de aanschaf van extra Materieel om een robuuste dienstregeling met een gemiddelde rijtijd van 18 minuten mogelijk te maken.

We verwachten dat het project Uithoflijn binnen het door u beschikbaar gestelde projectbudget zal worden afgerond. We zullen met de huidige inzichten dan ook geen beroep doen op de risico-reservering van 18 miljoen, die opdrachtgevers in 2018 hebben gereserveerd of opgenomen in het weerstandsvermogen, als een buffer voor mogelijke tegenvallers.

Planning en vervolg

Tijdens de gezamenlijke (digitale) informatiebijeenkomst over de Uithoflijn van staten- en raadsleden op 14 oktober 2020 zullen we u nadere toelichting geven op de kwartaalrapportage 2020-Q2 die bij deze brief gaat en de actuele ontwikkelingen van dat moment. Ook kijken we vooruit op de 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,