

DATUM	<input type="text"/>
AAN	Commissie MME
VAN	Gedeputeerde Verbeek-Nijhof
DOORKIESNUMMER	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
ONDERWERP	Beantwoording technische vragen PvdA over Toekomstbestendig tramsysteem

Geachte leden van de commissie MME,

Dhr. Wagemans van de PvdA heeft een aantal technische vragen gesteld voor de behandeling van het stuk over Toekomstbestendig tramsysteem regio Utrecht wat aanstaande maandag op de agenda van de commissie staat. Bij deze stuur ik u de antwoorden ten behoeve van een goede behandeling.

Het voorstel is erg absoluut in zijn invulling o.a. m.b.t. aantallen en vorm. Zijn er geen alternatieven overwogen en zo nee waarom niet? Weliswaar zijn enkele bestuurlijke dilemma's genoemd, maar ik mis hiervan een concrete invulling van de consequenties. Hoe hoog zijn de extra kosten en waarom zijn de gevolgen niet concreter toegelicht, zodat er een betere afweging gemaakt kan worden?

In principe leggen wij drie opgaven aan u voor om over te besluiten. Opgave A, de vervangingsinvestering, is noodzakelijk om de tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein te handhaven. Opgave B is bedoeld om voldoende capaciteit te bieden op de tramlijn tussen Utrecht Centraal en de Uithof. Op basis van de vervoerwaardestudie zijn de trams van 41 meter noodzakelijk omdat anders vanaf 2021 de trams overvol zijn en reizigers achter blijven op het perron. Over dit punt hebben wij ook gesproken met de Adviesraad Tram. Zij hebben aangegeven dat het verstandig is uit te gaan van het principe van 'minimale spijt'; beter (in de eerste jaren) wat te grote trams dan op een gegeven moment overvolle trams waarbij reizigers achter blijven.

Met opgave C zorgen we er voor dat reizigers van de huidige SUNIJ-lijn weer uit kunnen stappen aan de centrumzijde. Een belofte uit 2013 toen de tramlijn in verband met de werkzaamheden werd teruggelegd en tevens onderdeel van het coalitieakkoord. Het voorkomt een flinke wandeling vanaf het Jaarbeursplein via de stationshal naar de andere tramlijn, het busstation en het centrum.

Wij adviseren over alle drie de opgaven positief te besluiten op basis van de argumentatie in het Statenvoorstel.

Wat betreft de bestuurlijke dilemma's geldt:

- Niet op tijd bestellen, betekent de koppeling in 2021, maar de vervanging van de trambaan al in 2020. De consequenties zijn: koppeling een jaar later, niet gezamenlijk uitvoeren brengt extra kosten met zich mee van € 2 miljoen tot € 2,5 miljoen en extra hinder van minimaal zes weken.
- Realiseren in 2019 kan feitelijk niet omdat de trams niet op tijd beschikbaar zijn. Daarnaast een verhoogd risicoprofiel dat tot een flink hogere kostenraming leidt.

Is de geplande investering voldoende om de voorziene capaciteit te kunnen afdekken? Of blijven er knelpunten en zo ja hoe worden die dan opgelost?

Door trams van 41 meter te bestellen, voorzien we in voldoende capaciteit tot ongeveer 2030. Daarna, of bij snellere reizigersgroei kan de capaciteit verder worden vergroot door middel van een frequentieverhoging van 16 naar 20x/uur.

Was het capaciteitsprobleem niet eerder te voorzien. De 41 meter trams worden nu voor dit knelpunt ingezet. Wordt het reeds bestelde materieel voor de Uithoflijn dan ingezet voor de Sunij-lijn of wordt in de toekomst alleen maar gebruik gemaakt van 41 meter trams? ik vraag dit ook nav de volgende opmerking op p.2 "Om de koppeling mogelijk te maken is het nodig om op beide lijnen met dezelfde type trams (41 meter) te rijden." Als dit inderdaad het geval is, wat gebeurt er dan met het reeds bestelde materieel?

Op de gehele lijn gaat er gereden worden met een combinatie van een tram van 33 meter en een tram van 41 meter (inclusief koppelstuk een tram met een totale lengte van 75 meter). In de businesscase van de Uithoflijn is

altijd al voorzien in het rijden met combinaties van trams van 33 en 41 meter. Bij het bestellen van trams voor de Uithoflijn in 2016 is besloten om in eerste instantie alleen trams van 33 meter te bestellen en pas bij de vervoerkundige koppeling de trams van 41 meter te bestellen. De belangrijkste reden voor deze tweetrapsraket is dat hierdoor de trams voor de Uithoflijn eerder geleverd konden worden en bovendien kon hierdoor een deel van de investering enkele jaren worden uitgesteld.

Ik mis in de notitie een risicoanalyse m.b.t. deze opdracht; is die gemaakt, wat zijn hierin de belangrijkste risico's en waarom is die niet toegevoegd?

Er is een risicoanalyse gemaakt. De belangrijkste risico's:

- Een risico voor de koppeling is dat na realisatie het rijden van de gewenste dienstregeling onvoldoende presteert en/of er tijd nodig is voor het inregelen. Dit risico ondervangen we door dit zoveel mogelijk in de uitvoeringsfase voor te bereiden en de trams op tijd rijklaar te hebben door er op de Uithoflijn alvast mee te rijden.
- Het koppelen van de twee lijnen leidt - zonder aanvullende maatregelen - tot een achteruitgang in op tijd rijden. De vertragingen en calamiteiten die plaatsvinden op de ene lijn beïnvloeden immers ook de andere lijn. In de uitwerkingsfase wordt verder onderzocht en uitgewerkt hoe de gekoppelde tramlijn zo vaak mogelijk op tijd rijdt. De verwachting is dat dit met organisatorische maatregelen kan worden verminderd.
- Het risico bestaat dat door de buitendienststelling tijdens de uitvoering er (tijdelijk) een verlies van reizigers is. Om dit te voorkomen is gekozen voor het uitvoeringsalternatief met de minste hinder voor de reiziger.
- Een ander risico is dat er discussies ontstaan met omgevingspartijen en omwonenden vanwege de hinder, de negatieve media-aandacht in voorgaande vernieuwingsprojecten of over de locaties of uitvoering van haltes. In deze fase hebben we een aantal stakeholders betrokken. In het vervolg doen we dat nog nadrukkelijker.

Is het reëel te veronderstellen dat de extra kosten gedekt kunnen worden uit de taakstelling van het OV en uit de RUVV? Of moet rekening worden gehouden met tariefverhogingen, dan wel begrotingstekorten?

De taakstelling voor Beheer en Onderhoud is zodanig klein dat deze valt binnen de nauwkeurigheidsmarge van de huidige ramingen. De taakstelling voor de opbrengsten is zeker reëel. Er is immers sprake van een snelle groei van het aantal OV-reizigers naar de Uithof die volgens de prognoses uiteindelijk ruimschoots boven de taakstelling uitkomt. De enige onzekerheid hierbij is hoe snel deze groei gaat. Het voorstel sorteert hier zodanig (qua planning) op voor dat er sowieso geen situatie ontstaat dat reizigers niet meer mee kunnen, maar bij een tegenvallend tempo van de groei zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de tegenvallende opbrengsten te compenseren. Dit risico is berekend en opgenomen in de risicoreservering voor OV.

Los van het projectbesluit zal de afdeling OV de komende jaren diverse maatregelen nemen en ter besluitvorming voorleggen om OV-breed voldoende financiële ruimte te creëren om dergelijke tegenvallers op te kunnen vangen en ook ruimte te creëren voor nieuwe ambities. In de toelichting op de financiële effecten van het projectbesluit in de commissie van 14 november a.s. wordt dit nader toegelicht. Daarnaast wordt op 28 november a.s. in de commissie dit bredere OV-verhaal uitgebreid toegelicht.

In het RUVV is vanaf 2020 sowieso voldoende financiële ruimte beschikbaar voor deze investering. Dit gaat niet koste van andere projecten.

Wordt bij de vervanging gebruik gemaakt van de ervaringen van belangenorganisaties zoals die van mensen met een beperking, vakorganisaties, reizigersorganisaties etc. ik mis in het voorstel enige verwijzing naar hun adviezen.

De vervanging is gebaseerd op het IPvE Tramsysteem Regio Utrecht. Dit IPvE heeft ook als basis gediend voor de Uithoflijn. In dit IPvE zijn de wensen van reizigers- en belangenorganisaties meegenomen. Het tramsysteem met de nieuwe trams zal dan ook voldoen aan de wettelijke normen voor toegankelijkheid; een forse verbetering t.o.v. de huidige trams en haltes op de SUNIJ-lijn. Onlangs zijn deze organisaties ook intensief betrokken geweest bij de laatste ontwerpkeuzen voor dit nieuwe materieel. De vervanging lift dan ook 1-op-1 mee op het proces dat voor de Uithoflijn doorlopen is. Tevens betrekken we belangenorganisaties in de verdere uitwerking van het project.