

2.1 SV aanvullend krediet vernieuwde regionale tram (VRT) 2020MM81 Ter bespreking

PVV: Sunij lijn De partij voor de vrijheid wordt opnieuw geconfronteerd met een aanzienlijke kostenverhoging voor de tram. Waren de genoemde risico's zoals baanstabieleit en spleetbreedte niet eerder te voorzien geweest?

Antwoord: In 2016 is in de voorbereidingsfase van de renovatie SUNIJ-lijn een onderzoek gedaan naar bouwmethoden. Hierin is voor 3 maatgevende haltes de spleetbreedte bepaald. De conclusie was dat indien vastgehouden wordt aan de spleetbreedte-eisen uit het Integraal programma van Eisen, er meer onderhoud vereist is om gedurende de levensduur binnen de maatvoeringtoleranties te blijven voor een spoorconstructie met ballast. Uit deze rapportage blijken dus geen grote verruimingen van spleetbreedte. Op grond van deze conclusie is geen aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om (door gewijzigde inpassing in de omgeving) de haltes in rechtstanden te leggen.

Het blijkt nu dat voor het door de UHL gecontracteerde materieel dat aanvullend voor de SUNIJ-lijn besteld is, andere toeslagen in de berekening meegenomen moeten worden voor het gedrag van de tram in bogen. Daarmee is het advies uit 2016 ten aanzien van verruiming van spleetbreedte niet meer van toepassing en vraagt dit een nadere uitwerking.

Voor de baanstabieleit is in de voorbereidingsfase een visuele inspectie van de SUNIJ-lijn gedaan en zijn geen vervormingen geconstateerd. Voorafgaand aan de uitvoeringsfase zijn aanvullende sonderingen gedaan en op basis van vigerende voorschriften is de stabieleit van de baan herberekend. Er zijn nog steeds geen vervormingen waargenomen aan de baan, maar om aan de nieuwe rekenregels te kunnen voldoen dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

Er blijft kennelijk een spleetbreedte over die belemmerend werkt voor gehandicapten, rolstoelers en rollators. Komt de provincie hier niet mee in de problemen i.v.m. regelgeving hiervoor en is er overleg met bv SOLGU.

Antwoord: De zelfstandigheid van de reizigers met beperkingen acht de provincie van groot belang. De provincie onderkent dan ook het belang een zo klein als mogelijke spleetbreedte te realiseren. Er zal echter, helaas, altijd een spleetbreedte "over" blijven en dus altijd een afstand zijn tussen de tram en het perron. De provincie treft zoveel mogelijk maatregelen om deze afstand zo klein mogelijk te maken. Voor die situaties dat deze afstand nog steeds te groot is wordt de inzet van een loopplank onderzocht.

Er bestaat geen normering voor lage vloer tramsystemen ten aanzien van de spleetbreedte. Het overleg met SOLGU loopt al een ruime tijd en de wensen van SOLGU en COSBO zijn meegenomen in het Programma van Eisen van het trammaterieel. Bij de inschrijving kwamen de CAF-trams het beste op dit punt naar voren.

De exacte spleetbreedte is in de praktijk afhankelijk van meerdere factoren. Zo is niet alleen het type tram en de ligging van de trambaan van belang, maar bijvoorbeeld ook het gewicht van de tram (en dus het aantal passagiers) en de (onvermijdelijke) slijtage van het materieel en de trambaan. Ook kan een tram meer naar links of naar rechts op de trambaan staan. Er moet daarom altijd een bepaalde marge worden aangehouden om te voorkomen dat de tram

in de praktijk tegen het perron aan schuurt en hierdoor wordt beschadigd of personen op het perron verwond raken door losrakende delen.

Het feit dat bij SUNIJ-lijn meerdere haltes in een bocht liggen is een extra complicerende factor – doordat de tram recht is en het perron in een bocht ligt is het technisch onvermijdelijk dat de spleetbreedte op die haltes groter is.

De situatie op de SUNIJ-lijn gaat er qua spleetbreedte na de verbouwing fors op vooruit ten opzichte van de oude situatie, waardoor naar verwachting meer reizigers zelfstandig het voertuig kunnen betreden. De provincie blijft daarom zoeken naar mogelijkheden om de toegankelijkheid verder te verbeteren. Een loopplank is één van deze mogelijkheden.

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?

Antwoord: De oorzaak van de baaninstabiliteit is voor zover bekend gelegen in de verhoging van de intensiteit en het type materieel dat over het spoor rijdt in combinatie met de complexiteit om het effect daarvan op het baanlichaam te kunnen bepalen. De voorschriften zijn in de tijd ook strenger geworden, waardoor er op andere zaken getoetst wordt. Met een aantal factoren is nu nog beperkt ervaring. Denk bijvoorbeeld ook aan het effect van bodemdaling op de baanstabiliteit en het steeds drogere klimaat en het effect daarvan op de bodem. Deze onzekere factoren leiden tot grotere risicomarges in de berekeningen. De aanpassing van deze berekeningen komt grotendeels voort uit inzichten die worden opgedaan in beschouwing en berekening van dijken. Bij de visuele inspectie in de voorbereidingsfase kwamen ook geen vervormingen van de baan naar voren. Vanuit recente sonderingen en berekeningen is nu evenwel aanvullend bodemonderzoek vereist. De resultaten hiervan worden eind juni verwacht, op basis daarvan kunnen (indien nodig) aanvullende maatregelen getroffen worden. Voor deze maatregelen is zekerheidshalve nu wel aanvullend krediet aangevraagd. Omdat dit issues zijn waar bijvoorbeeld ook ProRail tegenaan loopt worden de ervaringen ook met hen gedeeld.

Is het college bereid om net als bij de Uithoflijn met periodieken, b.v. kwartaal rapportages de PS op de hoogte te houden van de voortgang?

Antwoord: Uw Staten worden, conform verzoek, reeds op de hoogte gehouden met kwartaalrapportages. De meest recente kwartaalrapportage beslaat de periode tot en met maart 2020, deze is op 2 juni jl. aan uw Staten toegestuurd. In de op 2 juni bijgevoegde Statenbrief is tevens de meest recente stand van zaken van het project gegeven. Indien nodig worden uw Staten ook tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken binnen het project.

SP

Er wordt gevraagd om een verhoging van het budget van bijna 21miljoen. De begroting van 2016 was groot 141,2 miljoen. December 2018 bleek dat we het niet gaan redden voor dat bedrag en werd opgesplitst met 17 miljoen. November 2018 op plussen met 7 miljoen voor knooppunt Nieuwegein. Juni 2020 wederom een bedrag van 20,9 miljoen gevraagd. Dit alles voor een goed functionerend en modern railsysteem met meer directe verbindingen zonder overstap. Dit met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei binnen deze provincie. Hiermee wordt ook een belangrijke bijdrage geleverd aan de verduurzaming van vervoer binnen de provincie.

De SP ziet Singraven dat die reizigersgroei door de coronacrisis helemaal niet zal groeien, eerder afnemen. Veel mensen lijken op dit moment een eigen kleine auto aan te schaffen. Daarbij is er geen reiziger die er over peinst om met de tram van IJsselstein naar Rijnsweerd te reizen met de tram zonder overstap als je dit ook in 20 min. Met een bus kunt doen, zoals op dit moment.

Wij denken dan ook dat het gevolg van deze dure tram zal zijn dat de snelblusser naar Rijnsweerd zullen worden geschrappt om reizigers te de tram in te "dwingen" om op die manier de tram rendabel te maken. Dit vinden wij een akelige, ongewenste ontwikkeling.

Wij denken dat deze kosten allemaal niet opwegen tegen het gemak wat niet gaat komen. Het hele project wordt vele miljoenen duurder maar of we daarmee ook waar voor ons geld krijgen blijft onzeker. Graag de reflectie van de gedeputeerde hierop en met name wat er gaat gebeuren met de snelbussen.

Antwoord: U richt zich in uw vraag op de relatie Nieuwegein/IJsselstein en Rijnsweerd, terwijl de tram na de doorkoppeling zorgt voor een directe verbinding met Utrecht Science Park, niet Rijnsweerd. Ik neem aan dat u doelt op deze reisrelatie.

Wat betreft uw zorgen over de meerwaarde van de tramlijn: in de vervoerprognoses is nooit uitgegaan van een groot aantal doorgaande reizigers vanuit Nieuwegein/IJsselstein naar Utrecht Science Park. De doorkoppeling heeft vooral als functie om Nieuwegein, IJsselstein en Kanaleneiland weer rechtstreeks met centrum te verbinden. Voor vele overige reisbewegingen zal de tram een grote meerwaarde blijven behouden omdat die een hoofdas vormt in het openbaar vervoer tussen Nieuwegein/IJsselstein, Utrecht Centrum en Utrecht Science Park, kortom op deeltrajecten van de doorgekoppelde tramlijnen. Bijvoorbeeld voor reizigers langs het noordelijke deel van de SUNIJ-lijn en ook voor reizigers naar Vaartsche Rijn (waar veel MBO scholen zitten) en Galgenwaard.

Daarbij biedt een tram voor veel reizigers meerwaarde boven een bus omdat de tram over het algemeen als comfortabeler wordt ervaren, mede door de absolute prioriteit die de tram heeft in het verkeer.

Dit neemt niet weg dat er verschuivingen plaatsvinden in het OV-netwerk, waarbij de afgelopen jaren meer directe buslijnen naar Utrecht Science Park en Rijnsweerd vanuit Nieuwegein/IJsselstein in de vervoerplannen zijn opgenomen. Deze buslijnen zijn echter maar in beperkte mate een concurrent voor de tram, en bovendien hard nodig om de enorme groei van de regio en Utrecht Science Park in het specifiek op te vangen. Deze kunnen dus naast de tram blijven bestaan, er zijn geen plannen om de buslijnen aan te passen. U geeft terecht aan dat de coronacrisis en het teruggelopen aantal OV-reizigers niet helpen in het rendement op het tramsysteem, maar we investeren nu in een tramsysteem dat weer minimaal 30 jaar mee moet. Het lijkt niet reëel om deze investeringen op grond van de huidige conjunctuur terug te draaien, zelfs al zou het OV nog meerdere jaren nadelige gevolgen ondervinden van de crisis.

2.2 SV extra kosten voor busstaling Utrecht (2020MM80) Ter bespreking

PVV: Accubranden zijn zeer moeilijk te blussen. Is er hiermee rekening gehouden en wat voor preventieve maatregelen zijn of worden er genomen. Is er al een container om bussen in onder te dompelen?

Antwoord: Hier is rekening mee gehouden en er worden specifieke maatregelen getroffen. Er is intensieve afstemming met de VRU. In overleg met de VRU en VARO wordt een integraal brandveiligheidsplan opgesteld, dit is een voorwaarde is voor ingebruikname van terrein. De eisen zoals deze nu gesteld zijn, zijn meegenomen in het ontwerp en de raming. Er worden uiteraard preventieve maatregelen getroffen om bij een brand de verdere verspreiding te voorkomen. Het opdelen van het terrein in compartimenten is hier een voorbeeld van. Daarnaast worden er correctieve maatregelen getroffen om een brand blussen. Een brand bij elektrische bussen wordt geblust door langdurig te koelen met speciale sprinklerinstallaties. Dit systeem wordt ook toegepast bij objecten met een hoog brandrisico, zoals bijvoorbeeld opslag van explosieven, vuurwerkopslag, brandgevaarlijke- en chemische stoffen.

Elektrische auto's worden inderdaad in een dompelbad (container vol met water) gestopt voor langdurige koeling. Voor bussen (tot 25 meter) is geen dergelijk 'bad' beschikbaar.

Voorbeeld van een sprinklerinstallatie:

SP

Hoe komt het dat we geen rekening hebben gehouden met de elektrische vloot, toch de toekomst volgens veel mensen, bovendien het paradepaardje van deze coalitie? Antwoord: Bij het nemen van het besluit tot het aanschaffen van 55 elektrische bussen was nog niet voldoende inzichtelijk wat deze aanpassingen in de parkeerfaciliteiten en de fasering zullen inhouden en was het dus ook niet voldoende inzichtelijk wat de eventuele extra kosten zullen zijn. Om die reden zijn tevens de kosten van elektrificering van de busstalling Westraven expliciet uitgesloten.

Gaan we nu wel van te voren rekening houden met de veiligheid bij het opladen van elektrische bussen in de garage? Dit gezien de laatste tijd de branden in garages bij het laden van elektrische auto's. Antwoord: Ja, juist met het doen van deze investering wordt geborgd dat het

busstallingsterrein qua inrichting/brandveiligheid voldoet voor de huidige en toekomstige bussen. Om voldoende stallingscapaciteit te hebben is de combinatie met het Remiseterrein noodzakelijk (zoals meegenomen in deze aanvraag). Bij de voorbereiding van andere stallingen houden we rekening met de nieuwe veiligheidseisen. Vooralsnog geldt dat alleen voor een eventuele nieuwe stalling in of rond Amersfoort. De andere stallingen zijn de verantwoordelijkheid van de concessiehouders.