

MEMORANDUM

2022MM60



PROVINCIE ■■ UTRECHT

DATUM 07-03-2022
VAN Gedeputeerde Schaddelee
AAN Provinciale Staten, commissie MM
ONDERWERP Reactie op 2022MM32 Ing. stuk 4 - Sneltram

In 2015 heeft de provincie de verantwoordelijkheid over het tramsysteem in Utrecht overgedragen gekregen. In de daaropvolgende periode van ruim 6 jaar is het tramsysteem bijna volledig vernieuwd en fors uitgebreid:

- De Uithoflijn is gerealiseerd als verbinding tussen het Centraal Station en Utrecht Science Park. Een nieuwe verbinding door stedelijk gebied waar in de toekomst tot 16 trams per uur per richting kunnen rijden.
- Er zijn nieuwe lage vloertrams aangeschaft zodat meer reizigers op een comfortabele manier kunnen worden vervoerd.
- De sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein was aan het einde van zijn levensduur en is vernieuwd. Door ook daar met lage vloertrams te gaan rijden kunnen de beide lijnen in de loop van 2022 aan elkaar gekoppeld worden en krijgen reizigers voortaan een doorgaande verbinding.
- Gecombineerd met de hiervoor genoemde punten zijn veel bijbehorende technieken vernieuwd, zo is bijvoorbeeld een nieuwe tramremise gebouwd en is de verkeersleiding en beveiliging van de trambaan aangepast.

Met al deze maatregelen is een vernieuwd tramsysteem gerealiseerd wat is gericht op de toekomst. Een toekomst waarin het tramsysteem een belangrijke bijdrage moet leveren aan het bereikbaar houden van de Utrechtse regio. De projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd waren groot en complex. Dat zich daarin risico's en tegenvallers voordoen is niet uniek voor het tramsysteem in Utrecht. In de aanpak en realisatie van het nieuwe tramsysteem is veel grondigheid betracht. Dat is noodzakelijk in verband met de samenhang van het systeem en de hoge veiligheidsvereisten. Veel externe deskundigen zijn daarbij betrokken geweest, en er is toezicht gehouden door diverse instanties.

Bij nieuwe technische systemen moet rekening worden gehouden met kinderziektes. In de opzet van onze projecten is daar rekening mee gehouden. Nu het nieuwe tramsysteem enige tijd rijdt hebben we nog te kampen met één belangrijke kinderziekte in de vorm van het zogenaamde booggeluid. Dat is het piepende geluid wat de trams in sommige bochten maken en wat voor overlast zorgt in de omgeving. Hiervoor zijn maatregelen in ontwikkeling die de overlast moeten terugbrengen. Overlast die bij de proefritten en eerste inzet van de trams niet is gebleken, maar naar voren kwam na de spoorvernieuwing in Nieuwegein en IJsselstein. Dat geeft aan dat we hier te maken hebben met een complex vraagstuk wat niet te voorzien was. Verder hebben zich helaas enkele verkeersongevallen voorgedaan met de nieuwe trams. De oorzaak van al die ongevallen lag bij de betrokken weggebruikers die door het rode licht reden. Los van de vernieuwing van het tramsysteem wordt daarom gekeken of en zo ja hoe de risico's op overwegen verder verminderd kunnen worden. Temeer omdat de nieuwe lage vloertrams voor weggebruikers, en met name langzaam verkeer, veiliger zijn maar wel meer risico geven dat ze bij een zijdelings ongeval met een auto of zwaar voertuig ontsporen.

Provinciale Staten (PS) zijn kaderstellend geweest bij de vernieuwing van het tramsysteem door de doelen te bepalen en de noodzakelijke budgetten beschikbaar te stellen. Met die kaderstelling heeft het College van Gedeputeerde Staten de verantwoordelijkheid op zich genomen om tot realisatie over te gaan. De Uithoflijn vormde daarbij overigens een gezamenlijk project van de provincie en de gemeente Utrecht die mede-opdrachtgever was, en het Rijk heeft financiële middelen ter beschikking gesteld. De feitelijke uitvoering is in handen gegeven van diverse externe partijen, projectorganisaties en beheerders. De uitvoering is daarbij verlopen volgens de geldende planning&control cyclus van de overheden. Over de tramprojecten is periodiek gerapporteerd aan PS. Tevens zijn diverse onderzoeken en evaluaties uitgevoerd, onder andere door de Randstedelijke Rekenkamer, en hebben er met enige regelmaat politieke debatten en afwegingen plaatsgevonden.

Bijlage: Actuele stand van zaken geluidsoverlast en ongevallen

In de mail komen twee lopende issues naar voren. De actuele stand van zaken op die onderwerpen is:

Geluidsoverlast

De aanpak waarover de commissie M&M najaar 2021 is geïnformeerd wordt momenteel uitgevoerd. Er worden 16 baansmeerinstallaties gerealiseerd en in gebruik genomen. Het inregelen van de installaties in relatie tot de variabelen ter plaatse is een belangrijk punt van aandacht. Dat geldt ook voor de smeerinstallaties in de trams, en het handmatige smeren wat wordt voortgezet op locaties zolang daar nog geen andere maatregelen operationeel zijn. Door de maatregelen zijn de klachten al fors verminderd, maar geluidsoverlast doet zich soms alsnog voor bij veranderde weersomstandigheden of wanneer met gekoppelde tramstellen wordt gereden. Als pilot rijden er sinds kort twee trams met zogenaamde wioldempers. Voor de buitendienststelling in verband met Nieuwegein Centrum zijn geluidsmetingen uitgevoerd om te bepalen welk effect de genomen maatregelen (kunnen) hebben.

De vervolgaanpak ziet er als volgt uit:

- De door een extern bureau uitgevoerde metingen worden geanalyseerd om te bepalen hoeveel effect de maatregelen hebben en waarvan dat afhankelijk is.
- Op grond daarvan wordt afgewogen met welke maatregelen de dienstregeling na de vernieuwing van Nieuwegein Centrum het beste opgestart kan worden en of de trams ook na 22.00 uur weer door kunnen rijden naar IJsselstein.
- De afweging wordt gemaakt of montage van wioldempers op alle trams positief bijdraagt aan de beperking van de geluidsoverlast.
- Een onderzoek wordt uitgevoerd naar het zogenaamde wiel-railcontact om te achterhalen of de problematiek met technische aanpassingen bijvoorbeeld van de wielprofielen te verminderen is.
- Een analyse wordt gemaakt van de problematiek op alle locaties waar nu nog geen maatregelen zijn getroffen, welke daarin prioriteit behoeven, en wat daar passende maatregelen zijn. Dit betreft bijvoorbeeld de geluidsoverlast bij Huis de Geer in Nieuwegein waarover recent Statenvragen zijn beantwoord.
- Over de aanpak wordt contact onderhouden met de omgeving, gemeenten, concessiehouder en deskundigen.

Verkeersongevallen

Naar aanleiding van de drie verkeersongevallen die zich in 2021 hebben voorgedaan met een ontsprong van de betreffende tram tot gevolg is een Statenbrief gestuurd die de analyse van de problematiek en vervolgaanpak schetst. Op 4 januari van dit jaar vond er een ongeval plaats tussen een tram en personenauto met aanhanger op de Richterslaan in Nieuwegein. Het betrof het 4^e verkeersongeval binnen een jaar tijd waarbij de tram door de aanrijding ontspoord is. Het onderzoek naar dit ongeval is inmiddels afgerond en heeft bevestigd dat er ook in dit geval net als bij de drie ongevallen vorig jaar sprake was van roodlichtnegatie door de weggebruiker.

Als vervolgaanpak wordt momenteel invulling gegeven aan drie acties:

1. *Afwegingskader overwegen*

Om te beoordelen of en hoe het risico op verkeersongevallen kan worden verkleind wordt een extern onderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek omvat de volgende onderdelen:

- a) Alle overwegen (zonder overwegbomen) worden beoordeeld;
- b) De criteria worden bepaald waaraan overwegen moeten voldoen;
- c) Er wordt een toolbox met te nemen maatregelen samengesteld;
- d) Stakeholders worden betrokken bij de aanpak. Dit betreft de wegbeheerders en Qbuzz, maar er wordt ook een enquête onder de trambestuurders gehouden.

Samengevat ontstaat een afwegingskader waarin duidelijk wordt welke verbeteringen eventueel gewenst zijn met duidelijkheid welke maatregelen daarbij de voorkeur genieten. De roodlichtnegatie en attentiewaarde van de overwegen krijgt in het onderzoek in het bijzonder aandacht. De verwachte oplevering van het afwegingskader is eind 2^e kwartaal 2022.

2. *Analyse ontsporingrisico*

Naar aanleiding van de ongevallen vorig jaar zijn er twee onderzoeken uitgevoerd naar de ontsporingrisico's. In aanvulling hierop is de behoefte meer diepgaand te kijken naar de achtergronden en eventuele mogelijkheden voor mitigerende maatregelen. Daarom is contact gezocht met een Europees bureau met ruime ervaring op het gebied van trams. Aan dit bureau zijn de volgende vragen voorgelegd:

1. Een review op de eerdere rapportages;
2. Een benchmark van ontsporingen binnen Europa, met specifieke aandacht voor steden waar CAF-trams rijden;
3. De technische mogelijkheden om risico's en effecten te verminderen;
4. De optie om een onderzoek wiel-railcontact uit te voeren, ook in verband met het dossier booggeluid.

De provincie is nog in afwachting van een onderzoeksvoorstel waaruit de planning duidelijk moet worden. De inzet is dat ook dit onderzoek medio 2022 wordt afgerond.

3. *Rondetafelgesprekken en communicatie*

Er worden rondetafelgesprekken gepland met stakeholders en deskundigen over de ongevallen en ontsporingen. Het organiseren van deze dialoog kan bijdragen aan:

- De betrokkenheid en het draagvlak van stakeholders bij de problematiek;
- Het afdekken van alle inhoudelijke aspecten, ideeën ter verbetering, et cetera;
- De integrale informatie aan stakeholders;
- Verrijking van onze specialisten met de expertise, ervaringen en ideeën van andere partijen;
- Creëren van vertrouwen bij reizigers in de tram.

De gesprekken worden gepland in relatie tot de uitvoering van de acties 1 en 2. Tevens wordt een communicatieplan ontwikkeld.