

**College van Gedeputeerde Staten  
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

|         |              |                    |                      |
|---------|--------------|--------------------|----------------------|
| DATUM   | 05/25/21     | NUMMER PS          | Voegt de griffie toe |
| DOMEIN  | Mobiliteit   | COMMISSIE          | Milieu en Mobiliteit |
| STELLER | Dick Jonkers | TELEFOONNUMMER     | 06-46994704          |
| NUMMER  | 8225BCB2     | PORTEFEUILLEHOUDER | Schaddelee           |

**Onderwerp Statenbrief:**

Voortgangsrapportage 1 januari 2021 t/m 31 maart 2021 programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

**Voorgestelde behandeling:**

Ter informatie

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting**

Het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (hierna: "VRT") bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdspad hebben. De bijgevoegde voortgangsrapportage geeft de actuele ontwikkeling weer tot peildatum 31 maart 2021 van alle deelprojecten. Daarnaast wordt in deze statenbrief de actuele stand van zaken van het programma gegeven.

Een belangrijke mijlpaal in het VRT-programma is dat per 14 maart 2021 de gehele gerenoveerde SUNIJ-lijn in exploitatie is gegaan en reizigers weer gebruik kunnen maken van de tram. Met het gereed komen van de deelprojecten VK-sporen, Materieel en de Ombouw van de SUNIJ-lijn worden deze programmaonderdelen geconsolideerd. Decharge van het programma wordt eind 2022 gevraagd na afronding van de werkzaamheden aan de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en de Vervoerkundige Koppeling Plus (VK+).

**Inleiding**

In december 2016 heeft u het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe lagevloer-trams en groot onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn. Daarmee wordt de SUNIJ-lijn geschikt gemaakt voor de koppeling met de Uithoflijn tot één doorgaand tramvervoersysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Science Park kunnen reizen en andersom. Hieruit is het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) ontstaan (zie 819A9D0B, d.d. 25 oktober 2016).

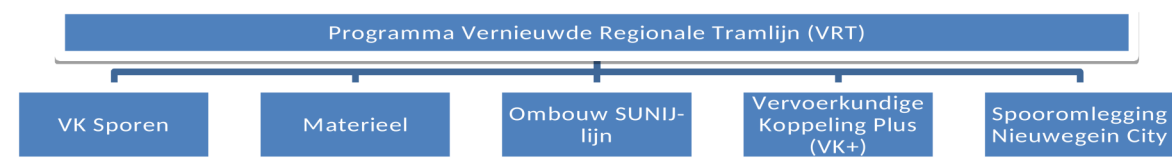
U wordt periodiek door middel van kwartaalrapportages geïnformeerd over de voortgang van het gehele programma VRT. De laatste kwartaalrapportage betrof de periode tot en met december 2020 (zie 821FE290 d.d. 12 maart 2021). Met de bijgevoegde kwartaalrapportage rapporteren wij over de periode 1 januari 2021 t/m 31 maart 2021. In deze statenbrief geven wij daarnaast ook de actuele stand van zaken van het moment van schrijven.

Nu per 14 maart 2021 de ombouw van de gehele SUNIJ-lijn fysiek is afgerond en weer in exploitatie is gegaan, zal in de kwartaalrapportages de nadruk meer komen te liggen op de deelprojecten Spooromlegging Nieuwegein City en Vervoerkundige Koppeling + (hierna: VK+). Indien zich zaken voordoen die betrekking hebben op de SUNIJ-lijn, zoals bijvoorbeeld de ontstane geluidsoverlast, informeren wij u hierover in de statenbrieven.

Wij streven ernaar om u op deze manier op een zorgvuldige en transparante wijze mee te nemen in de voortgang van het programma VRT.

### **Toelichting**

Het programma VRT bestaat uit vijf deelprojecten, die elk een afgebakende scope, eigen deelbudget en tijdsplan hebben:



De deelprojecten VK Sporen, Materieel en Ombouw SUNIJ zijn inmiddels fysiek afgerond. In de bijgevoegde kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van het project op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe dit zich verhoudt tot de hoofdlijnenplanning. In deze statenbrief geven we hier een korte samenvatting van en geven we per deelproject de actuele stand van zaken.

### **VK-sporen**

Het deelproject VK-sporen betreft de aanleg van tijdelijk extra sporen bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot. Dit deelproject is binnen de planning reeds technisch en financieel afgerond.

### **Inkoop materieel**

Dit deelproject betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte met lage vloeren. Deze trams kunnen dan gekoppeld worden met trams die gebruikt worden op de Uithoflijn (met een lengte van 33 meter). Uiteindelijk kan dan, als de exploitatie van SUNIJ-lijn en de Uithoflijn aan elkaar gekoppeld zijn, met de gekoppelde trams van 75 meter gereden worden.

De opdracht voor de levering van de nieuwe trams is gegund aan tramfabrikant CAF uit Spanje. Conform de, als gevolg van de sluiting van de fabriek door de coronacrisis aangepaste, planning zijn eind maart 2021 alle 22 trams geleverd en geaccepteerd. De werkzaamheden om de toegankelijkheid van de haltes te vergroten door het aanbrengen van rolstoelplanken zijn tevens afgerond. Daarnaast wordt, samen met de beheerder TBO, aan het verminderen van de geluidsoverlast van de trams in spoorbogen gewerkt.

### **Ombouw SUNIJ-lijn**

De ombouw SUNIJ-lijn betreft het geschikt maken van de bestaande tramlijn van Utrecht CS naar Nieuwegein Zuid/IJsselstein Zuid voor de nieuwe lagevloer-trams. Voor deelproject Ombouw SUNIJ-lijn zijn test- en proefbedrijf en aantoningsritten voor de volledige lijn afgerond. Op 3 januari 2021 is gestart met de exploitatie van het traject Utrecht CS – Nieuwegein Zuid. Het traject Nieuwegein Centrum – IJsselstein Zuid is op 14 maart in exploitatie gegaan. Hiermee kunnen de reizigers weer gebruik maken van de gehele SUNIJ-lijn. Met de hoofdaannemer wordt gewerkt aan het verhelpen van de laatste - niet veiligheid gerelateerde – restpunten en de (administratieve) afronding van de werkzaamheden. Daarnaast worden enkele resterende technische restpunten opgelost die in het proces van oplevering naar boven zijn gekomen. De meeste restpunten zijn voor de zomervakantieperiode afgehandeld.

Door de volledige vervanging van infrastructuur, bovenleiding en materieel zijn er erg veel parameters gewijzigd. Voorspellingen hoe het materieel en de infra zich in combinatie met elkaar gedragen, en wat voor geluidsproductie daarvan het gevolg is, zijn vanaf de tekentafel lastig te maken. De effecten kwamen pas in beeld nadat de baan en voertuigen overgedragen zijn aan de beheerder en de exploitatie gestart is. Het geluidsniveau van een passerende tram blijkt onverwacht hoog en tot overlast voor de omgeving te leiden. Er wordt door het Trambedrijf, samen met de exploitant, naar oplossingen gezocht om het geluidsniveau structureel te verlagen tot een acceptabel niveau. Er zijn twee verschillende geluidsbronnen, vlakke plaatsen aan de wielen en het zogenaamde booggeluid.

De vlakke plaatsen aan de wielen veroorzaken een "bonkend geluid". Met name in de herfst en winter treden vlakke plaatsen op door gladheid op het spoor en bladval in combinatie met remgedrag. Door hard remmen krijgen de wielen een vlakke plaats en ontstaan zo "vierkante wielen". Afgelopen herfst en winter was de hoeveelheid vlakke plaatsen veel hoger dan op basis van ervaringen verwacht mocht worden. De verklaring hiervoor lag in de wisselwerking tussen het nieuwe trammaterieel, de vernieuwde infrastructuur en de gewenning door trambestuurders, bovenop de jaarlijkse seizoenseffecten. Mede door een software modificatie door de leverancier is het remgedrag verbeterd. Tevens zal voor de herfstperiode in iedere tram een zandstrooiknop ingebouwd worden. Vlakke plaatsen en andere seizoenseffecten worden zoveel mogelijk voorkomen, en als ze zich toch voordoen van snelle doeltreffende maatregelen voorzien. Als voorbeeld passen de bestuurders hun rijgedrag aan waardoor de vlakke plaatsen minder snel ontstaan. Trams waarbij vlakke plaatsen toch zijn ontstaan worden uit dienst genomen om de vlakke plaatsen d.m.v. het draaien van de wielen te verhelpen. Al enige weken zijn de vlakke kanten onder controle.

Voor het booggeluid is de meest algemene- en breed toegepaste aanpak in tramsystemen (extra) smering. Booggeluid ontstaat door contact tussen wiel en spoor. Door op contactlocaties systematisch een lichte hoeveelheid smering toe te passen kan de geluidsproductie beperkt worden of zelfs helemaal verdwijnen. De smering verloopt -in beginsel- via een smeerinstallatie in de trams. Over het gehele tracé zijn smeerpunten gedefinieerd voor de voertuig-gebonden smeerinstallatie waardoor er langzaam een filmlaag op het spoor ontstaat. Er is echter enige tijd voor nodig om het smeersysteem dat in de trams zit goed in te regelen en te optimaliseren. Naast deze smering wordt er ook twee keer per week handmatig gesmeerd. Inmiddels is een extern bureau in de arm genomen om de geluidsoverlast verder te onderzoeken om tot structurele maatregelen te komen, zowel voor de korte als lange termijn. Tevens zijn er nog divers andere acties uitgevoerd die (kunnen) bijdragen aan een structurele oplossing, zoals bijvoorbeeld het testen van een nieuw smeermiddel en het onderzoek naar een mogelijke toepassing van dempers in de wielen.

Op deze maatregelen vindt doorlopend evaluatie en monitoring plaats om de effecten te beoordelen (plan-do-check-act). Daarbij wordt actief gecommuniceerd met stakeholders en omwonenden. Voor de korte termijn wordt gezocht naar oplossingen om vooral de overlast voor de omgeving in de vroege ochtend en late avond te beperken.

### **Vervoerkundige Koppeling plus (VK+)**

De SUNIJ-lijn en de Uithoflijn (UHL) zijn sinds de opening van de UHL in 2019 technisch aan elkaar gekoppeld, er kunnen overbrengingsritten plaatsvinden van en naar de remise in Nieuwegein. Echter ze zijn nog niet vervoerkundig verbonden, oftewel er mogen nog geen reizigers gebruik maken van deze doorgaande verbinding. Hiervoor moet eerst een aantal maatregelen worden geïmplementeerd en een safetycase worden opgesteld. Inmiddels is de SUNIJ-lijn in dienst gegaan met lage vloer trams. Deze keren voorlopig nog op de tramhalte Jaarbeursplein.

Het uiteindelijke doel van dit deelproject is om een vervoerkundige verbinding te creëren tussen de SUNIJ-lijn en UHL. Het project Vervoerkundige Koppeling Plus (hierna: "VK+") omvat dus zowel het koppelen van de infrastructuur als de introductie van de 75-meter tramstellen op het gehele Utrechtse tramnetwerk.

Afgelopen periode heeft het projectteam VK+ de ontwikkelingen nader in beeld gebracht, waarbij geconcludeerd is dat de vervoerkundige koppeling sterke samenhang kent met ruimtelijke ontwikkelingen op deze locatie (o.m. aanpassing van de routing van taxi's en de overkluizing van Smakkelaarsveld, herinrichting Lombokplein) en de fasering ervan. Onderdeel van de uitwerking was eveneens een nadere detaillering van de maatregelen benodigd om een veilige vervoerkundige koppeling te realiseren. Hoewel er als gevolg van de voortschrijdende ontwikkelingen rond Utrecht Centraal voor de vervoerkundige koppeling op Jaarbeursplein extra, niet voorziene

maatregelen nodig lijken welke leiden tot meerkosten, is de verwachting dat deze binnen het totaalbudget van VRT gerealiseerd kunnen worden. In komende periode wordt - in nauw overleg met de gemeente Utrecht - bepaald hoe deze benodigde maatregelen uit te voeren, wie deze uitvoert, hoe de kosten verdeeld worden en welke fasering daarbij haalbaar is. Daarbij wordt eveneens rekening gehouden met de geplande buitendienststellingen t.b.v. Spooromlegging Nieuwegein City en de beschikbaarheid van voldoende CAF-tramstellen. Wij zullen u hierover blijven informeren.

#### **Spooromlegging Nieuwegein City**

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd Nieuwegein City, onderdeel van het Gebiedsprogramma City Nieuwegein West). Zo ook aan de westkant van Nieuwegein City waar het huidige OV-knooppunt ligt: de tramhalte Nieuwegein Stadscentrum en het huidige busstation. Om de herontwikkeling van het OV-knooppunt mogelijk te maken, is tussen de gemeente Nieuwegein en de provincie Utrecht overeengekomen om hier samen aan te werken. Hiervoor is in 2019 een Samenwerkingsovereenkomst gesloten (SOK 2019). Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in de op 9 maart 2021 getekende SOK 2021. Inzet is de realisatie van een hoogwaardig OV-knooppunt teneinde het gebruik van OV en fiets te intensiveren en een aantrekkelijke en toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling van Nieuwegein City West (groter dan het stationsgebied) mogelijk te maken. Hiervoor wordt o.a. ingezet op het verleggen van het tramtracé, het realiseren van een nieuwe tramhalte en het verplaatsen en uitbreiden van het busstation naar een locatie direct gekoppeld aan de tramhalte.

Afgelopen kwartaal is de aanbestedingsfase voor de realisatie van de werkzaamheden in samenwerking met de gemeente Nieuwegein en beheerder TBO vervolgd. In januari en februari zijn middels de Nota's van Inlichtingen vragen beantwoord van de geïnteresseerde partijen. Daarnaast is op verzoek van de gemeente Nieuwegein aanvullende werkzaamheden opgenomen in het contract via een Nota van Inlichtingen. Op 8 maart zijn de inschrijvingen van twee partijen ontvangen. De inschrijvingen zijn door het beoordelingsteam beoordeeld op het gunningscriterium Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI). Op 9 april is de opdracht aan Dura Vermeer Infra Rail B.V. gegend. Het merendeel van de fysieke werkzaamheden zullen in Q1/Q2 2022 plaatsvinden.

#### **Financiële consequenties**

De verwachting is dat, ook met de meerkosten van het deelproject VK+, het totaalbudget van het VRT-programma toereikend is.

#### **Vervolprocedure / voortgang**

Een afschrift van deze statenbrief zal aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten ter informatie worden aangeboden. De eerstvolgende kwartaalrapportage omvat de periode 1 april 2021 t/m 30 juni 2021.

#### **Bijlage**

1. Kwartaalrapportage Vernieuwing Regionale Tramlijn (VRT) 1 januari 2021 t/m 31 maart 2021

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen