

VERSLAG van de informatiebijeenkomst d.d. 14 januari 2020 voor de gemeenteraad van de stad Utrecht en provinciale staten van Utrecht over de 3e kwartaalrapportage 2019 over de voortgang van de Uithoflijn

Locatie: provinciehuis van Utrecht

Aanwezig:

H. van Déun: voorzitter

- Leden van de gemeenteraad van de stad Utrecht
 - Leden van Provinciale Staten van Utrecht
 - Portefeuillehouders Lot van Hooijdonk (stad) en Arne Schaddelee (provincie)
 - Diverse medewerkers van het Projectbureau de Uithoflijn
 - Diverse medewerkers van de griffie
-

De voorzitter, de heer Van Déun, heet alle aanwezigen welkom.

Onderwerp van bespreking is de 3^e kwartaalrapportage 2019 Uithoflijn.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat dit een bijzonder moment is, omdat de Uithoflijn inmiddels operationeel is. De Uithoflijn is inmiddels omgedoopt in lijn 22. Medio december 2019 vond de feestelijke opening van de Uithoflijn plaats, terwijl er in de daaraan voorafgaande weken (vlak voor de opening) nog wel het een en ander mis ging. Hij was daar toen niet helemaal gerust op, maar nu wel. De reizigers hebben vele jaren lang gebruik gemaakt van buslijn 12 maar kunnen nu lijn 22 gebruiken: dat levert ze veel voordelen op.

Het college van GS vergadert altijd op de 16^e etage van het Provinciehuis en heeft van daaruit ook zicht op de trams. In december werd door spreker en andere leden van GS nauwkeurig bijgehouden of lijn 22 op tijd reed en dat was het geval.

Vanavond wordt ook aandacht besteed aan de doorontwikkeling van lijn 22. Nu wordt er 10 x per uur gereden maar het streven is 16 x per uur. De vraag is wat daarvoor nodig is, ook voor de afronding van het traject.

De gedeputeerde vraagt raad en PS na te denken over de vraag hoe het project UHL moet worden afgerond. In mei 2020 vindt er opnieuw een informatiebijeenkomst plaats over de kostendekkendheid van de Uithoflijn, gevolgd door een bijeenkomst in het najaar over de 1^e en 2^e kwartaalrapportages 2020. Mogelijk is dat een goed moment om het project UHL te beëindigen, nu lijn 22 operationeel is geworden.

De heer Fred van de Bij geeft aan de hand van sheets een terugblik.

O.a. komt het volgende naar voren:

Vier weken geleden is lijn 22 van start gegaan. De punctualiteit en de tramuitval is nauwkeurig gemonitord:

- 94% reed op tijd (aanzienlijk beter dan de NS en de bussen)
- 1% rituitval

- 20% meer reizigers maakt gebruik van lijn 22 dan van de bussen. Voor een deel zijn het extra reizigers omdat er meer capaciteit en meer comfort is in de tram, maar ook omdat lijn 22 Vaartsche Rijn aandoet, in tegenstelling tot de bussen. Galgenwaard wordt daarmee op een andere manier ontsloten.
- Alle apparatuur werkte naar tevredenheid, met uitzondering van 1 dag.

Samenvattend is de conclusie dat lijn 22 uitstekend presteert, er deden zich in rijtuigen geen storingen voor en er was een goede beschikbaarheid van de baan.

Met grote tevredenheid kan op de laatste vier weken worden teruggekeken.

De provincie Utrecht is financieel verantwoordelijk voor de exploitatie van lijn 22. De exploitatiekosten zijn in de begroting 2020 en komende jaren verwerkt. In mei 2020 zullen raad en PS worden geïnformeerd over de exploitatie van lijn 22.

De voorzitter geeft raad en PS gelegenheid vragen te stellen.

De heer Homans vraagt of er al reizigerservaringen zijn verzameld, zodat op basis daarvan eventuele aanpassingen kunnen worden doorgevoerd. Zelf hoorde hij dat er op de Uithof lange rijen zijn bij de incheckpaal en dat de borden op Utrecht CS nog niet vlekkeloos werken, als het gaat om aankomst en vertrektijden qua tijden en perrons.

De heer Van de Bij beaamt dat de techniek van de borden nog niet foutloos is. Er wordt gewerkt aan het aangeven van het juiste tramspoor op de borden. Afgesproken is dat de tram, die het eerste vertrekt, de verlichting volledig aan. Ook is er op de perrons van Utrecht CS ondersteuning aanwezig voor de reizigers. De definitieve situatie is nu nog niet bereikt.

In de eerste week kwam het voor dat alle reizigers in een tram zaten, terwijl de andere min of meer lege tram als eerste vertrok: die problematiek is nu al een heel eind teruggebracht.

De locatie van de in- en uitcheckpalen wordt geïnventariseerd en daar wordt zo nodig op bijgestuurd. Verder zijn er veel positieve geluiden over lijn 22, vooral over het rijcomfort en de snelheid van de trams.

De heer Van de Bij kan op dit moment nog geen planning voor de verbeteringen geven. Reizigers krijgen 1 tot 2 maanden de tijd om te wennen aan de nieuwe situatie. Er waren ook nog incheckpalen buiten dienst, omdat deze gerepareerd moesten worden.

In het 1^e kwartaal 2020 zal er een eerste evaluatie worden gemaakt.

De heer Bosch vraagt of het aantal reizigers van de lijnen 28 en 18 bekend is. Het lijkt erop alsof ook die lijnen voller dan ooit zijn. Zijn de reservebussen nog nooit ingezet om tramlijn 22 te ontlasten?

De heer Van de Bij antwoordt dat de reservebussen nog nooit behoeften te worden ingezet. Deze werden achter de hand gehouden bij uitval van lijn 22, zodat er direct capaciteit beschikbaar zou zijn, indien nodig. Nu lijn 22 goed functioneert, wordt het aantal reservebussen afgeschaald. De bussen worden wel achter de hand gehouden, maar niet meer op locatie waardoor de aanrijtijden wat langer worden.

Wat betreft de lijnen 18 en 28 merkt hij op dat de signalen, dat ook die lijnen drukker worden, hem hebben bereikt, eigenlijk tegen de verwachting in. De verwachting was dat passagiers van lijn 28 vaker

de tram zouden nemen. De ontwikkelingen rond de instappers op lijn 28 worden in beeld gebracht. Is bijsturing nodig, bv. door de inzet van extra versterkingsbussen, dan zal dat worden gedaan.

De heer Dercksen begrijpt dat de onderhoudskosten van de UHL geprognostiseerd zijn. Hij wil deze graag weten, temeer daar deze voor rekening komen van de provincie Utrecht. Hoe verhoudt zich dat ten opzichte van eventuele extra onderhoudskosten, vanwege de staat van de oplevering van de lijn?

De heer Van de Bij antwoordt dat dit de komende tijd wordt uitgezocht. Inderdaad zijn de onderhoudskosten geprognostiseerd en daarop zal worden gestuurd. De eindafrekening van onderhoud en van de staat waarin de baan is opgeleverd, heeft nog aandacht. Die gegevens heeft hij nog niet.

De heer Dercksen memoreert dat de baan al lange tijd geleden is opgeleverd. In november 2019 zijn daar vragen over gesteld en deze zijn ook beantwoord. Concreet is de vraag wanneer raad en PS daarover nadere informatie kunnen verwachten. De PVV heeft goede redenen om zich daar zorgen over te maken.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat de vragen van de PVV destijds schriftelijk zijn beantwoord en daarover is in PS het debat gevoerd. Spreker heeft toen toegezegd dat geprobeerd zal worden een eerste inventarisatie te maken zodra 2019 voorbij was. De cijfers zullen in mei aan PS worden voorgelegd, op een zodanige manier, dat daarover een goed gesprek kan worden gevoerd.

De heer Dercksen vindt dat wel erg lang duren, ten opzichte van het moment van de oplevering van de baan. In hoeverre verzwakt dat de juridische positie van de provincie en gemeenten ten opzichte van degene die de baan heeft opgeleverd? Wanneer een aannemer bv. twee jaar na oplevering van een huis met onvolkomenheden wordt geconfronteerd, dan is dat vaak te laat.

Gedeputeerde Schaddelee zegt toe dat dit nader zal worden gecheckt. Toen de aannemer opleverde aan de projectorganisatie, zijn de onvolkomenheden geïnventariseerd, zoals de combideklaag, die onder de garantie vielen.

Nu gaat het over de onderhoudskosten die naar de provincie overgaan. De provincie neemt deze over van de projectorganisatie. Geïnventariseerd wordt wat er nog onder de projectorganisatie valt, en dus onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van stad en provincie, en wat gaat vallen onder het reguliere onderhoud dat de provincie voor zijn rekening moet nemen.

De heer Van Waveren komt terug op de toename van het aantal reizigers. Wordt nagegaan waar die groei vandaan komt? Zijn het bv. mensen die oorspronkelijk fietsten?

Er hebben zich wat betreft veiligheid geen grote incidenten voorgedaan maar de trambestuurders zullen wel een indruk hebben van mogelijke bijna incidenten. Hoe wordt de veiligheid langs de route beleefd?

De heer Van de Bij heeft geen signalen ontvangen van de trambestuurders over incidenten langs de lijn. Hij gaat uit van het motto "Geen nieuws, goed nieuws". Overleg is gaande met Qbuzz over hun ervaringen en wat betreft de veiligheid komen er geen aandachtspunten naar voren. Hij hoopt dat het zo blijft als nu.

Voorts licht hij toe dat de reizigerstevredenheid met regelmaat zal worden gemeten. Voor lijn 22 is afgesproken dat dit ieder kwartaal zal gebeuren.

Nog niet is nagedacht over een onderzoek waarom reizigers van lijn 22 gebruikmaken. Hij wil nadenken over de zin van een dergelijk onderzoek.

De heer Van Waveren Jager wil wel graag dat die vraag bij reizigerstevredenheidsonderzoeken wordt meegenomen. Waar gebruikers vandaan komen, is relevant voor de discussie over toekomstige tramlijnen en het gebruik daarvan.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat er in feite een permanent proces van monitoren van OV stromen plaatsvindt: waar komen reizigers vandaan, waar gaan ze naar toe, waar moet bij of min geplust worden etc. Wellicht is het interessant na te gaan hoe reizigers eerder hun vervoer organiseerden, bv. met de fiets.

Mevrouw Poppe vindt de vraag van de heer De Jager zeer relevant, immers, er zijn bussen die andere routes zijn gaan rijden. Mensen moeten nu bv. bij Vaartsche Rijn uitstappen en moeten dan maar de tram nemen voor de rest van het traject. Zij weet niet of al die reizigers wel tevreden zijn. Hoe zit dat? H.i. moet dat worden uitgezocht.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat een zelfde soort discussie zich voordeed bij de bussen van Syntus bij Leusden. De vraag was toen of onderzoek moest worden gedaan naar de reiziger die in de bus zit, of naar de reiziger die niet in de bus zit maar er wel in had kunnen zitten.

Mevrouw Poppe verduidelijkt dat de bussen tot 1 januari 2020 naar het UMC reden. Ze stoppen nu op Vaartsche Rijn en daar moeten de reizigers op de tram overstappen. Zij zou juist van die categorie reizigers willen horen hoe zij de tram ervaren. Deze vraag gaat zich straks ook bij de SUNIJ lijn voordoen. Inwoners van IJsselstein moeten met de tram naar Nieuwegein City Plaza om daar vervolgens met de bus verder te reizen, die ze anders in IJsselstein hadden genomen. Zijn die reizigers daar tevreden over?

Gedeputeerde Schaddelee herhaalt dat er reizigerstevredenheidsonderzoeken worden gehouden. Daaruit kan worden afgeleid of een reiziger, die met de tram reist, een hogere waardering aan zijn reis geeft dan iemand die met de bus reist.

Mevrouw Poppe herhaalt nogmaals dat haar vragen moeten worden uitgezocht. Zij gaat niet uit van aannames maar heeft slechts vragen gesteld die beantwoord moeten worden.

De heer Van Waveren meent dat het eenvoudig is om bij de twee volgende reizigerstevredenheidsonderzoeken ook de vraag te stellen: Hoe reisde u vroeger? Reisde u met bus 12 of op een andere manier?

Gedeputeerde Schaddelee is bereid die vraag mee te nemen in de reguliere tevredenheidsonderzoeken die worden gehouden. Echter, hij wil daar niet een "groot circus voor optuigen". Mocht het onderzoek onverhoopt opleveren dat reizigers voorkeur hebben voor de bus, dan zal de tramlijn echt

niet worden afgebroken. Het is belangrijk bij een dergelijk onderzoek na te gaan wat men met de resultaten wil doen.

De heer V.d. Graaf vond het nuttig om de eerste reizigerservaringen te horen. Hij vraagt of ook de eerste ervaringen van omwonenden in beeld worden gebracht. Zijn die anders, nu de tram is gaan rijden? Hoe wordt met die meldingen en de communicatie omgegaan?

De heer Van de Bij antwoordt dat de communicatie op dezelfde manier blijft plaatsvinden als steeds het geval is geweest. Hier en daar zijn er afspraken gemaakt. Ook van de kant van de bewoners is het stil. Dat betekent dat er niet veel klachten zijn binnengekomen sinds volgens de dienstregeling wordt gereden. De indruk bestaat dat "iedereen aan de tram begint te wennen".

Presentatie Bert Coenen

De heer Coenen geeft aan de hand van sheets een presentatie. O.a. komt het volgende naar voren. De projectorganisatie UHL moet nog een aantal werkzaamheden afronden, alvorens decharge kan worden verleend.

- De Automatische Rijweg Inlegging functioneert nog niet optimaal. Deze zorgt ervoor dat de tram op het juiste perron aanlandt en dat de reiziger weet op welk perron hij moet instappen op de tram. Tijdens de laatste informatieavond is aangegeven dat bekend is wat de oorzaken zijn en welke verbeteringsmaatregelen er moeten worden getroffen (aanbrengen nieuwe transponders en update software van beveiligingssysteem Uithoflijn). Dit heeft de aandacht.
- Stand van zaken zwerfstromen. De unieke sectionering in het USP lijkt te werken. Men blijft testen om nog meer reductie te krijgen van de zwerfstromen en de magnetische velden.
- De magnetische velden moeten worden teruggebracht tot het niveau waarover afspraken zijn gemaakt met partijen in de Uithof (met name ziekenhuis en universiteit), zodat hun apparatuur niet verstoord wordt.
- Transformatorhuis Sorbonnelaan wordt uitgebreid: kosten € 600.000,-. De kosten van die maatregel passen in de risicovoorziening.
- Voor de combideklaag moeten nog maatregelen worden getroffen, omdat er sprake is van afbrokkeling van het semi flexibele materiaal naast de rails. Kennis van oplossingen zit niet bij de provincie of de gemeente maar wel bij de aannemer. Er wordt dienaangaande een aanbesteding uitgeschreven. De mogelijke oplossing wordt eerst in een proefvak getest in het 2^e kwartaal 2020.

Het afschrapen van de 6 cm dikke toplaag zal overlast geven in de Uithof: dit zal zoveel mogelijk in de weekends plaatsvinden.

- Stuurplanning:
 - Maart 2020: 12 x per uur
 - Zomer 2020: 12 x per uur + 2 spitsritten
 - Najaar 2020: 16 x per uur
 - December 2020: 16 x per uur gekoppeld aan SUNIJ.
- Financiën: Er is nog steeds sprake van onder uitputting. In Q3 2019 ging het om een resultaat € 4,6 miljoen tegen een prognose van € 4,8 miljoen. Bij de start van de exploitatie ging het oorspronkelijk om € 5,3 miljoen, omdat er geen versterkingsritten behoeften te worden ingezet.

- De volgende kwartaalrapportage (Q4 2019) zal wel aanmerkelijke verschillen bevatten, gelet op het risicodossier. Bij de start van de exploitatie vallen veel risico's weg.

De voorzitter geeft raad en PS gelegenheid vragen te stellen.

De heer Donker is geschrokken van de hoogte van de kosten van de betonreparatie die nog moet plaatsvinden. Hij verwacht grote problemen indien de ondergrond niet goed is. Hij zou denken dat de leverancier van het materiaal een bestek had geschreven, waarmee provincie en stad de markt op kunnen gaan. Nu begrijpt hij dat provincie en stad het bestek van de markt af laten hangen en afwachten wat er boven water komt. Hij vindt dat een groot risico.

De heer Coenen beaamt dat er geen bestek op de markt is gezet. Gespecificeerd is waar de opdracht aan moet voldoen, wat betreft de verharding, de rails en de isolerende waarde van de rails. Het samenspel tussen die drie elementen, in combinatie met het vele busverkeer, was destijds onvoldoende in beeld. Dat is een fout die stad en provincie in 2015 zelf hebben gemaakt maar ook de aannemer heeft steken laten vallen. Op dit moment is men bezig met reparaties aan het wegdek, waardoor er een lappendeken ontstaat, maar dat is niet vol te houden. Een fundamenteel herstel is nodig, dat wil zeggen een andere top laag van 6 cm. Wat daaronder ligt, is goed, omdat de rails stabiel liggen.

De heer Donker vraagt of er nu een harde top laag op een zachtere ondergrond wordt aangebracht. De heer Coenen antwoordt dat dat niet het geval is. Daaronder zit beton. Inderdaad is de opsluiting de uitdaging en daar is expertise voor nodig.

De heer Donker beschouwt dit als een groot financieel risico.

De heer Coenen antwoordt dat dit inderdaad een risico is, maar daar is een voorziening voor getroffen. Het is wel de vraag of er voor de vervanging van de combideklaag voldoende geld is gereserveerd. Dit staat in de rapportage Q3 als aandachtspunt genoemd.

De heer Bosch merkt op dat het niet voor het eerst is dat bussen op een trambaan rijden. Hij verwijst naar Amsterdam waar dat al vele jaren gangbaar is. Wordt in Utrecht het wiel opnieuw uitgevonden?

De heer Dercksen begrijpt de projectorganisatie UHL en de BAM, wat betreft de deklaag, steken hebben laten vallen. Hoe zit met de verantwoordelijkheid? Is dat afgekaart in de vaststellingsovereenkomst of kan de BAM ook aansprakelijk worden gesteld?

De heer Coenen antwoordt dat hierover afspraken zijn gemaakt in de vaststellingsovereenkomst. Hij geeft vervolgens het woord aan Martijn Donders, projectmanager traminfrastructuur. Toegelicht wordt dat er bij de vaststellingsovereenkomst afspraken zijn gemaakt ten aanzien van de combideklaag. De projectorganisatie heeft steken laten vallen tijdens de aanbestedingsprocedure. Discussie is met de BAM gaande over de rubberen laag rondom de spoorstaven: daar zit nog wel enige verantwoordelijkheid van BAM.

De heer Dercksen begrijpt hieruit dat het gros van de kosten voor rekening van de projectorganisatie komt en dat de BAM slechts marginaal aan boord is, gelet op de afspraken in de vaststellingsovereenkomst.

De heer Coenen verduidelijkt dat er in de vaststellingsovereenkomst afspraken zijn gemaakt en die staan. De discussie met de BAM heeft uitsluitend betrekking op de rubberen laag rondom de spoorstaven, over oorzaak, gevolg en omvang. Hij kan nu nog niet zeggen waar de rekening komt te liggen. Hij zal raad en provincie informeren, zodra de onderhandelingen met de BAM zijn afgerond.

Het is zeker niet zo dat de provincie het wiel zelf wil uitvinden. Op het UCP gaat het om de verharding in een gebied waarin zich veel gevoelige apparatuur bevindt. Er ligt daar een specifieke ondergrond en er moest een isolerende voorziening rondom de rails worden aangebracht. Dat is in Amsterdam niet aan de orde. In dat opzicht gaat het in het USP om een uniek stukje baan in Nederland.

De heer Van Schie begrijpt dat de frequentie van de bussen omhoog gaat van 12 naar 16 x per uur. Hoe zit het met de capaciteit? Het bezoekersaantal groeit maar is het nodig om al in 2020 de ritten naar 16 x per uur te verhogen?

De heer Van de Bij merkt op dat er vanaf augustus/september 2020 zal worden gestart met 12 ritten + 2 in de ochtendspits. Nog niet duidelijk is of er in december 2020 16 ritten per uur nodig zijn, maar afstemming is nodig met de SUNIJ lijn, waardoor er toch één frequentie moet worden gereden. Op een zeker moment zullen de 33 meter trams plus de 41 meter trams gaan rijden en ook dat geeft extra reizigerscapaciteit. Daarmee kan men het zeker tot het einde van dit jaar redden.

Mevrouw Schilderman heeft een vraag over de verschillende fases waarin de capaciteit omhoog gaat. Betekent dit dat al die afzonderlijke fases moeten worden voorgelegd aan het ILT of heeft dat meer te maken met de interne planning?

De heer Coenen antwoordt dat er niet voor iedere fase afzonderlijk toestemming nodig is van het ILT. De ILT is reeds geïnformeerd over dit proces.

Mevrouw Schilderman begreep dat met ROCOV gekeken wordt naar de toegankelijkheid van de voertuigen. Wordt daar ook het SOLGU bij betrokken?

De heer Van de Bij licht toe dat ROCOV uit een aantal instanties bestaat, waaronder SOLGU. Het SOLGU is actief bij het proces betrokken.

Mevrouw Poppe vraagt of er in combinatie met twee tramstellen van 41 meter wordt gereden. Zo ja, hoeveel reizigers kunnen daarmee worden vervoerd?

De heer Van De Bij antwoordt dat een 41 meter tram en een 33 meter tram samen gaan rijden: die combinatie kan ca. 500 reizigers vervoeren. Er wordt niet met een combinatie van 2 x 41 meter trams gereden, omdat die te lang zijn voor de perrons.

De heer V.d. Zweth vraagt hoe lang de reparatieperiode van de combideklaag gaat duren c.q. buiten gebruik is. Vindt reparatie alleen in de weekends plaats?

De heer Donders antwoordt dat de periodes van reparatie nog niet bekend zijn. Overwogen wordt dit met een bouwteam aan te pakken. Getracht wordt de overlastperiode zo kort mogelijk te houden. Vanuit de exploitatie is aangegeven dat het herstel geconcentreerd moet worden in de weekends, dus van vrijdagavond tot zondagochtend en eventueel in de schoolvakanties. Door de week kunnen de trams blijven rijden.

De heer Homan memoreert dat de bewoners op de Uithof in het verleden vele klachten hadden (geluidsoverlast) over de aanleg van de UHL. Wordt met woonbesturen onderzocht wat soelaas kan bieden bij de vervanging van de combideklaag, zeker wanneer er in de zomerperioden gewerkt gaat worden?

Dat wordt door de heer Coenen bevestigd.

De heer Bosch wijst erop dat de bewoners van de Uithof in het weekend geheel afhankelijk zijn van lijn 28. Kunnen de bussen wel blijven rijden, wanneer gewerkt wordt aan vervanging van de topklaag?

De heer Van de Bij wijst erop dat lijn 28 blijft rijden. Er zijn mogelijkheden voor de bus om afwisselend één rijstrook te gebruiken. Dat heeft de voorkeur, maar er is ook een omleidingsroute in de Uithof zodat lijn 28 toch de belangrijkste punten, w.o. het ziekenhuis, aan kan doen, ook in het weekend.

Mevrouw Mariëlle Zijlstra geeft aan de hand van sheets een presentatie over de **afronding van het project, decharge projectorganisatie en beëindiging van de bestuursovereenkomst**.

De voorzitter geeft gelegenheid vragen te stellen.

De heer Bosch leest dat de nieuwe afspraak wat betreft de reistijd 17 minuten moet zijn. Dat is geen nieuwe afspraak: zo is de tram ooit gekocht. Wat is de actuele reistijd?

De heer V.d. Bij antwoordt dat de reistijd op dit moment een kleine 19 minuten is, dus dat moet nog wel worden verbeterd. Verkorting van de reistijd is ook mogelijk door het beter inregelen van de VRI's. Ook de reizigers hebben gewenning nodig.

De heer Van Schie memoreert dat hij ca. een jaar geleden de 10 belangrijkste lessen van de Noord-Zuidlijn aan wethouder Van Hooijdonk heeft meegegeven, in de hoop dat dit goede inspiratie zou zijn voor de laatste fase van het UHL project. Mogelijk is het op termijn goed om bij de definitieve afronding van het UHL project met enige reflectie terug te kijken op dit project, om daar de leerpunten uit te halen voor toekomstige projecten.

De heer Coenen wil die handschoen graag oppakken, wanneer de projectorganisatie daarvoor de ruimte krijgt van het bestuur.

De heer Schaddelee heeft de 10 lessen van de Noord-Zuidlijn in zijn overdrachtdossier ontvangen en hij heeft deze inderdaad gelezen. Hij erkent dat het nuttig kan zijn om een soort reflectiemoment te organiseren met terugblik op het UHL proces.

Vervolgproces

Gedeputeerde Schaddelee laat het volgende weten:

In mei 2020 wordt er voor PS een bijeenkomst georganiseerd over de exploitatiekosten, opbrengsten, rol en verantwoordelijkheden van de provincie Utrecht in relatie tot lijn 22.

Voor raad en PS zal er een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Toegezegd is dat de Q4 rapportage 2019 snel zal worden toegezonden, maar spreker acht het weinig zinvol deze al in maart te bespreken. Beter is het daarvoor het najaar, kort na de zomer, te benutten: op dat moment heeft de UHL een half jaar gereden. Zijn voorstel is na de zomer de laatste informatiebijeenkomst in deze setting over de UHL te houden. Op dat moment kan er inzicht worden gegeven in overdracht en afronding van het project.

De heer Van Waveren gaat ervan uit dat de stuurgroep UHL, zolang deze bestaat, kwartaalrapportages blijft opleveren. Dat wordt door de gedeputeerde bevestigd: in 2020 zal het nog om 2 of 3 kwartaalrapportages gaan.

De heer Van Waveren wil voor de bespreking van die rapportages graag de opties open houden. Wellicht kan bespreking van Q4 komen te vervallen. De volgende Q rapportages zouden dan rond de zomer en aan het eind van dit jaar, dus nog voor opheffing van de projectorganisatie, kunnen worden besproken.

Mevrouw Schilderman vindt het voorstel van de heer Van Waveren wel logisch. Mochten er voor de zomer geen bijzondere zaken te melden zijn, dan kan alsnog besloten worden de kwartaalrapportages ná de zomer te bespreken, maar het is wel goed om de vergaderdatum van voor de zomer voorlopig te handhaven.

De heer Van Schie gaat ervanuit dat het risicodossier UHL wordt bijgewerkt en afgerond. Bij de afronding van de projectorganisatie zullen de financiële consequenties gaan landen in de cyclus documenten van de provincie Utrecht. Hoe verhouden de overlegmomenten van raad en PS zich tot de cyclus documenten?

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat hij voorstelde het provinciale cyclusmoment in mei 2020 te plannen. In aanloop naar de zomernota moet er financiële duidelijkheid zijn over de exploitatieverwachtingen.

De heer V.d. Graaf sluit zich aan bij de reacties van mevrouw Schilderman en de heer Van Waveren.

De heer Weistra begrijpt dat het dan gaat om een “ja, mits” of een “nee, tenzij” bijeenkomst. Hij vindt een informatiebijeenkomst voor PS en raad na de zomer wel een logisch moment. Eventueel kan vlak voor de zomer nog worden gezien of er behoefte is de informatiebijeenkomst naar voren te halen.

De heer Dercksen memoreert dat de traminfrastructuur in mei ongeveer een jaar geleden werd overgedragen, maar er wordt nog steeds gewerkt aan een inventarisatie van de precieze staat van de infrastructuur. Hij hoopt in mei te horen waarom dat zo lang moet duren. Graag hoort hij dan ook een specificatie van de levensduur verkortende en de onderhoud verhogende kosten en of deze allemaal voor rekening van de provincie gaan komen. Of gaat de gemeente Utrecht daar ook aan bijdragen?

Gedeputeerde Schaddelee zegt toe dat die vragen op dat moment inderdaad aan bod zullen komen.

De heer V.d. Zweth steunt het voorstel van mevrouw Schilderman.

De voorzitter rondt de discussie af. Gehoord die discussie, constateert hij dat het volgende is toegezegd:

- De gedeputeerde zegt toe om het bestaande reizigersonderzoek uit te breiden met de vraagstelling hoe reizigers reizen en of ze tevreden zijn met de nieuwe verbindingen.
- Er wordt een “lessons learned document” over het UHL proces opgesteld.
- Q4 2019 behoeft niet te worden besproken.

- Nagegaan zal worden of de rapportages Q1 en Q2 2020 al dan niet voor de zomer met PS en raad moeten worden besproken. In ieder geval zal er een datum voor de zomer worden gereserveerd, ingeval bespreking toch noodzakelijk is.

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun komst en bijdragen en sluit deze informatiebijeenkomst.