

VERSLAG van de informatiebijeenkomst d.d. 8 januari 2019 in het provinciehuis van Utrecht over de 3^e kwartaalrapportage 2018 inzake het weekend tramvervoersysteem Uithoflijn

Aanwezig:

- Leden van de gemeenteraad van de stad Utrecht
 - Leden van Provinciale Staten van Utrecht
 - Leden van de Adviesraad Tram (heren Van Dijk en Van Gils)
 - Leden van de projectorganisatie Uithoflijn (heren Coenen en Brugts)
 - Portefeuillehouders (de wethouders L. van Hooijdonk en V. Everhardt, gemeente Utrecht, en gedeputeerde D. Straat, provincie Utrecht)
 - Diverse medewerkers van de griffie
 - Voorzitter: Karin Boelhouwer
-

De voorzitter heet alle aanwezigen welkom.

Presentatie van de heer B. Coenen over de 3^e kwartaalrapportage 2018 Uithoflijn

De heer Coenen opent zijn presentatie met de woorden dat er “dit jaar lintjes zullen worden doorgesneden” omdat de trams gaan rijden. De kans dat dat gaat lukken wordt op 85% geschat.

Voorts brengt de heer Coenen het volgende naar voren:

Einde testbedrijf

Uitkomsten EMC testen (EMC is electro magnetische compatibiliteit). In de Uithof staat op 40 locaties (in de universiteit en in het UMC) erg gevoelige apparatuur. Die apparaten kunnen worden verstoord door trillingen. Echter, dat is nu geen risico meer. Wel kan er door het rijden van de trams een magnetisch veld ontstaan dat fijngevoelige meetapparatuur beïnvloedt. Dat risico is vanaf het begin onderkend en daar is veel aandacht aan besteed. Inmiddels is gebleken dat de maatregelen werken, zoals bedoeld. Validatie van de EMC testen heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat het EMC risico aanzienlijk naar beneden kan worden bijgesteld.

Het testbedrijf heeft het werk grotendeels achter de rug, met uitzondering van drie componenten. Er vinden hertesten plaats, wanneer testen eerder faalden of er nog niet eerder kon worden getest.

Er zijn voldoende maatregelen genomen om trillingen tegen te gaan. In die zin is dat ook geen onderkend risico geweest.

Optimalisatie verkeerslichten

De problemen met de “jitterende verkeerslichten” (als gevolg van software problemen) zijn inmiddels opgelost.

Geluid

Aangetoond zal worden dat aan de geluidsnormen uit het bestemmingsplan wordt voldaan. Klachten zijn er over booggeluid van rijdende trams bij de Hercules brug, o.a. door roestvorming. Dat wordt verholpen zodra de baan frequent wordt bereden en door het slijpen en smeren van de baan. Een en ander is met bewoners gecommuniceerd.

Voortgang restpunten met BAM

- Groefbreedte bij Vaartsche Rijn wordt aangepast. Een en ander loopt volgens schema.
- De spoorgeometrie wordt op diverse plekken verbeterd.
- De combi deklaag (verharding op tracédelen waar bus en tram samen rijden) moet met name in de Uithof worden hersteld. De verwachting is dat deze combi deklaag minder lang meegaat dan aanvankelijk werd verondersteld.

Realisatie in het Stationsgebied (verloopt naar wens)

- De Busomklap Busstation centrumzijde is gerealiseerd. Het verlichtingsniveau moet nog wel worden verbeterd.
- De verplaatsing expeditie NS moet nog gebeuren. Dat zal volgens planning verlopen.
- Realisatie van het Platform. Er moeten nog wat ontbrekende elementen worden toegevoegd.

Startvoorwaarden proefbedrijf

Over deze kwestie is een brief naar PS en de raad uitgegaan, waarin 7 aandachtspunten worden genoemd, waaronder de restpunten BAM. Eerder gaf de heer Coenen aan dat de EMC testen aantonen dat de maatregelen werken, dankzij het aanbrengen van segmenten in de bovenleidingen van de baan. Het gaat hier om een nieuw systeem in Nederland, dat speciaal voor de Uithoflijn is ontwikkeld. Het systeem functioneert maar nog verder worden geperfectioneerd.

Op een vraag van de heer Bosch, PVV, antwoordt de heer Coenen dat de verkeersleiding, die de trams aanstuurt, voldoende is opgeleid. Wel moeten er nog een aantal technische maatregelen worden getroffen.

Integrale safetycase

Er wordt door de RUD en ILT voor de gehele Uithoflijn een vergunning afgegeven (en niet voor onderdelen van de baan). Pas aan het einde van het project kan de volledige safetycase worden afgerond, nadat integraal is aangetoond dat er veilig kan worden gereden. Met het oog op de safetycase moet er nog wel veel werk worden verzet. De heer Coenen kan nu nog niet garanderen dat de RUD uiteindelijk de vergunning gaat afgeven. Dit blijft een aandachtspunt.

De heer V.d. Dikkenberg, SGP vraagt naar de termijnen van de RUD en ILT voor de vergunningverlening. Zijn er wettelijke termijnen voor de beoordeling van de safetycase?

De heer Coenen antwoordt dat RUD en ILT ca. drie weken nodig zullen hebben voor de beoordeling van de safetycase. Er zijn dienaangaande geen wettelijke termijnen.

Beschikbaarheid van de onderhoudsdocumentatie

Wanneer de tram gaat rijden in het proefbedrijf, gaat de verantwoordelijkheid voor het beheer over van de aannemer naar de beheerder, i.c. de provincie. Er moet een compleet (technisch) dossier van de Uithoflijn worden opgeleverd. Dat vroeg veel werk maar ook dat is inmiddels op orde.

Geactualiseerde planning

De start proefbedrijf is nog steeds voorzien begin februari 2019. Er moet nog wel veel werk worden gedaan. Op 1 februari wordt duidelijk hoe het gaat met de vergunningverlening van RUD en ILT.

De robuustheidsproeven (simulatie of dienstregeling kan worden gereden) zullen in april 2019 van start gaan. Ook dat past goed in het schema. Op grond van de 4^e kwartaalrapportage 2018 zal de planning opnieuw worden doorgerekend. Op voorhand gaat de heer Coenen ervan uit dat er 85% kans is dat de tram in december 2019 gaat rijden, echter, de definitieve berekening moet worden afgewacht. Overigens komt de stuurplanning nog steeds uit op juli 2019.

Onderhandelingen met BAM

In hoofdlijnen is er met BAM overeenstemming bereikt over

- Het spoorgeschied dat van enkele jaren geleden dateert
- Het niet halen van de planning op alle onderdelen, boetebeding
- Het Kunstwerk station Vaartsche Rijn.

Een en ander moet nader in een overeenkomst worden uitgewerkt.

De heer Brugts komt, conform afspraak, terug op het verbeterplan dat vorig jaar is ingezet naar aanleiding van de audit mobiliteitsfinanciën.

Er zijn 25 deelprojecten in werking gesteld. PS zullen daarin uitvoerig worden meegenomen. Hij wil daar graag over ca. 5 weken uitgebreid op terug te komen. Er wordt geen recht aan dit onderwerp gedaan, wanneer dat nu in 10 minuten zou worden doorgenomen. Duidelijk wil hij laten zien hoe de verbeteringen geborgd zijn in de organisaties en wat de samenhang is met het implementatieplan.

De tweede reden om dit punt later te bespreken is dat Horvat, die destijds de audit heeft uitgevoerd, volop bezig is met het afvinken van het beoordelingschema. Horvat beoordeelt de inspanningen om het verbeterplan te implementeren. Ook dat zal met PS worden gedeeld.

Eén van de verbeteracties is het instellen van een integraal managementteam. De directieraad ziet daar de zeer positieve effecten van. De taken en verantwoordelijkheden van het integraal managementteam voor het in werking stellen van een tramsysteem dat in alle opzichten voldoet, zijn op mens-niveau belegd.

De voorzitter geeft gelegenheid om vragen te stellen.

De heer Van Kranenburg, ChristenUnie, begrijpt dat er over 4/5 weken uitgebreid zal worden gerapporteerd over het verbeterplan. In voorliggende rapportage wordt aangegeven dat 69% van de acties is uitgevoerd. Hij gaat ervan uit dat dit betrekking heeft op het verbeterplan. Zijn vraag is wanneer alle acties zullen zijn uitgevoerd.

In de rapportage wordt niet ingegaan op de VtW's. Zijn er nieuwe VtW's geweest sinds begin kwartaal 3 tot heden? Zo ja, hoeveel geld is daarmee gemoeid?

Zijn er op dit moment nog zaken onder de rechter?

Wat betreft het veiligheidssysteem van de firma Bombardier en het parallelle systeem voor de overgang bij de Koningsweg, stelt hij de volgende vraag. Er moet met een alternatief systeem worden gewerkt, indien Bombardier het systeem niet op orde krijgt. De vraag is wat dat betekent voor de effectiviteit van het tramsysteem. Hij had begrepen dat het alternatieve systeem minder trams zal toestaan op het traject.

De ChristenUnie vraagt voorts naar de visie en de inzichten van de Adviesraad Tram wat betreft de voortgang van het verbeterplan. Gaat dat de goede kant op?

De heer De Pagter, VVD, constateert dat de P85 planning van de maand december uitgaat, maar er wordt ook nog steeds op juli gestuurd. Wat is de kans dat de tram in juli gaat lukken?

De heer Bekkers, GroenLinks, stelt de volgende vragen:

- Pag. 13, punt 5.2, directieleveranties. Aangegeven wordt dat het aanbrengen van de laatste objecten en de stand alone testen van het URTS systeem begin 4^e kwartaal worden uitgevoerd. Om welk jaar gaat het?
- Zojuist werd aangegeven dat de trillingen in het gebied geen enkel probleem zijn. Hij had eerder begrepen dat trillingen in relatie tot de vestiging van RIVM wel een probleem was. Hoe zit dat?
- Er wordt gesproken over de bestuurlijke stuurplanning en de extern te communiceren planning, terwijl het hier gaat om een openbare bijeenkomst. Is er reële kans dat die bestuurlijk gewenste planning wordt gehaald?

De heer V.d. Dikkenberg, SGP, begrijpt dat de safetycase al bijna gereed is, echter, BAM is nog buiten aan het werk. Revisie binnen moet nog volgen en dat vraagt tijd. Is de datum van 1 februari realistisch om de revisie nog te verwerken in de safetycase en voor te leggen aan de RUD?

Er zijn resultaten van de EMC proeven. Uit de validatiegrafiek komt de mogelijkheid van een kleine beïnvloeding naar voren. Is de proef met volle belasting uitgevoerd, dus met dienstregeling?

De Adviesraad Tram heeft ervaring met dergelijke projecten. Acht de Adviesraad Tram de P85 december planning realistisch? Is de provincie goed voorbereid op de exploitatie van de trams?

De heer Van Gils, Adviesraad Tram, licht toe dat de Adviesraad Tram de vinger aan de pols heeft gehouden wat betreft de voortgang van het verbeterplan, met name als het gaat om de aantoonbaarheid van de voortgang. Dat aspect is in de loop van het jaar stevig verbeterd. Twee maanden geleden heeft de Adviesraad Tram gezien dat dit op orde is en dat de verbeteringen aantoonbaar zijn. Hij vertrouwt erop dat dit proces zorgvuldig wordt afgerond, maar ook dat zal door de Adviesraad Tram nauwlettend worden gevolgd.

De heer Brugts komt terug op de vraag wanneer het verbeterplan is afgerond. In feite is dat nooit afgerond omdat de optimalisatie van de organisatie een continu proces is.

Wat hem betreft wordt er volgende maand een punt achter het verbeterplan gezet, wanneer de acties en de borging overgaan in het implementatieplan en in een rapportage die de gereedheid van de organisatie in beeld zal brengen. Over 4/5 weken zal ook hier uitvoerig bij worden stilgestaan. Dan wordt inzichtelijk hoe alle acties en plannen in de organisatie geborgd zijn.

De heer Coenen komt terug op de vraag over de VtW's. Een verzoek tot wijziging biedt helderheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer over afspraken met betrekking tot wijzigingen ten opzichte van het initieel gesloten contract. Dat kan te maken hebben met de scope van het project, het geld of de planning. Het gaat steeds om een contractwijziging in meer of mindere mate ten opzichte van het contract dat eind december 2014 is afgesloten. Ook voor hele kleine wijzigingen, al gaat het om 1 euro, wordt een VtW afgesloten. Inmiddels zijn er geen grote VtW's meer aan de orde. Kleine VtW's komen nog steeds voor, bv 1 x per 2 weken. Hij weet niet hoeveel geld daarmee gemoeid is. Hij kan dat overigens ook hier niet melden omdat het een contractuele aangelegenheid met BAM is.

De heer Brugts deelt mede dat het spoorgeschild nog steeds onder de rechter is. Er is een principe akkoord met BAM gesloten en het spoorgeschild maakt deel uit van de oplossing. Totdat daar een handtekening onder is gezet, blijft de procedure lopen. Pas daarna gaat de stekker eruit, het liefst zo snel mogelijk.

Gemeld wordt dat Bombardier alles heeft geleverd, dat geleverd had moeten worden. Het systeem is getest en alles functioneert naar tevredenheid. Bombardier moet nog wel wat onderdelen leveren voor de safetycase. Er wordt al met al voldaan aan de eisen die gesteld zijn, zodat plan B of plan C niet meer relevant is.

De heer Van Kranenburg, ChristenUnie, begrijpt dat het Bombardier systeem bij de Koningsweg naar tevredenheid zal gaan functioneren.

Dat wordt bevestigd: het systeem functioneert nu al goed, zij het dat nog moet worden aangetoond dat het systeem veilig is, maar dat komt terug in de safetycase. Na goedkeuring van de safetycase, mag het Bombardier systeem worden gebruikt.

De heer Coenen verduidelijkt op de eerdere vraag van de heer Bekkers dat het gaat om het vierde kwartaal 2018.

Aan de stuurplanning juli 2019 wordt nooit een kans gekoppeld. Uitgegaan wordt van de analyse 85% december 2019. Wil men juli 2019 kunnen halen, dan moeten alle werkzaamheden zonder uitzondering conform planning lopen. Derhalve zou juli 2019 in principe haalbaar kunnen zijn, echter, hij koppelt daar geen kans aan.

Gevraagd werd naar de trillingen in relatie tot RIVM. In de hoofdovereenkomst die gesloten is in december 2014 met de Uithofpartners, de universiteit, UMC en HU, is afgesproken voor welke locaties trillingen en EMC als referenties worden gebruikt. De Uithof blijft groeien en er komen steeds meer instanties bij. Met de Uithofpartners is afgesproken dat nieuwe organisaties, die zich na 2014 op de Uithof vestigen, het rijden van een tram als een gegeven dienen te accepteren. RIVM heeft zich later op de Uithof gevestigd. Daar deden zich problemen voor en de projectorganisatie Uithoflijn werd gevraagd een ander type trambaan te bouwen. Dat zou veel meer geld en tijd gaan kosten zodat daar niet op is ingegaan. RIVM heeft een oplossing gezocht in een ander gebouw en een ander constructie. Dit is verder geen zaak voor de projectorganisatie Uithoflijn.

Wat betreft de safetycase en de revisie, is het juist dat BAM buiten nog aan het werk is, echter, die tekeningen zijn niet bepalend voor de safetycase.

Gevraagd werd of de EMC bij volle belasting is getest. De procesafspraken die zijn gemaakt en de handelingen die moeten worden verricht, worden beproefd, teneinde te beoordelen of het werkt zoals gedacht. Het EMC systeem is getest, ook in volle omvang. Dat is niet de dienstregeling, die is verwijderd van de robuustheidsproef van EMC. Twee tramstellen werden exact in hetzelfde segment in dezelfde richting (van 0 naar 100 kilometer) getest: dat komt in de dienstregeling niet voor. Ook die test heeft aangetoond dat de maatregelen goed werken en dat apparaten niet in die mate verstoord raken, dat ze niet meer betrouwbaar zouden zijn.

De heer Van Dijk, Adviesraad Tram, heeft geen indicaties gezien dat de P85 bestuursplanning niet gehaald zou kunnen worden. Zou die indicatie er wel zijn geweest, dan zou de Adviesraad Tram dat zeker kenbaar hebben gemaakt.

Gevraagd werd of de provincie Utrecht klaar is voor de exploitatie van de tram. Dat is nu nog niet het geval. Eerst moet er nog een belangrijke proeffase worden doorgemaakt. In de eerstvolgende vergadering van de Adviesraad Tram zal worden stil gestaan bij de vraag in welke mate de ontvangstorganisatie ook organisatiegered en toekomstbestendig is, als het gaat om de exploitatie van de Uithoflijn. Spreker verwijst naar advies 13, dat betrekking heeft op de organisatieontvangst en de organisatiegeredheid. De Adviesraad Tram heeft in dat kader reeds eerder gesteld dat het hier gaat om een bedrijf dat moet worden gerund. De vraag is in welke mate zo'n bedrijf een goede plek kan krijgen in een beleidsorganisatie als de provincie, gelet op assetmanagement, beheer en exploitatie met bijbehorende bedrijfsmatige cultuur. De Adviesraad Tram zal zich daarover gaan buigen.

De heer V.d. Dikkenberg, SGP, vraagt hoe dat zich verhoudt met de planning. Wellicht dat er nieuwe medewerkers moeten worden aangetrokken. Kan de tram in januari 2020 gaan rijden, wanneer men nu nog moet gaan nadenken over de vorm? Hoe zit het met de bemensing?

De heer Van Dijk geeft aan dat de Adviesraad Tram juist om die reden daarover al een jaar geleden een advies heeft uitgebracht. Deloitte heeft eerder inzicht gegeven welke capaciteiten en kwaliteiten nodig zijn. Er is in kaart gebracht wat er aan mensen en kwaliteiten nodig is. De Adviesraad Tram zal nauwlettend volgen waar men tegen aan loopt, wat het proefbedrijf oplevert en of dat gevolgen heeft voor assemanagement en beheer en exploitatie.

De heer Brugts merkt op dat, zelfs al voor het verbeterplan bestond, er al een plan bestond om de organisatie op de gewenste sterkte te brengen. Vacatures in de beheers- en exploitatieorganisatie zijn in beeld en daar wordt invulling aan gegeven. Een groot aantal vacatures is inmiddels al ingevuld. Wel zijn er nog enkele hardnekkige vacatures, maar deze kunnen eventueel via inhuur worden ingevuld maar de voorkeur gaat ernaar uit om deze, daar waar mogelijk, structureel in te vullen. Ook wordt er gebruik gemaakt van capaciteiten in andere vervoersbedrijven op basis van detachering. In die zin vinden er uitwisselingen plaats, als het gaat om het benutten van schaarse capaciteit. Ook is er nieuw management aangetrokken, o.a. voor het verbeterplan. Alles loopt volgens plan, zij het dat een en ander wellicht nog sneller zou kunnen. Spreker meldt dat de projectorganisatie niet ophoudt te bestaan. De ervaring leert dat de projectorganisatie in het begin van de exploitatiefase een belangrijke rol kan hebben in de opstartfase. Ook daar wordt rekening mee gehouden. Op de langere termijn wordt er gestreefd naar een stand alone beheersorganisatie.

Mevrouw Hoek, 50PLUS, memoreert dat zij eerder vragen heeft gesteld over problemen met de ondergrond. Daarop kreeg zij het antwoord dat dit betrekking heeft op het gebied bij het station. Zij heeft vernomen dat ook verder in het traject sprake is van instabiele ondergrond. Zojuist werd aangegeven dat de rails meer moeten worden geëgaliseerd. Wat was de oorzaak en doet zich dat op meerdere plaatsen voor? Is dat duurzaam opgelost of ad hoc?

Voorts vraagt zij hoe lang de garantietermijn is na de opstartfase. Zijn daar schriftelijke afspraken over gemaakt?

De heer Weistra, GroenLinks, begrijpt dat het platform nog niet is afgebouwd maar dat het proefbedrijf daar niet op hoeft te wachten. In overleg kan er verder worden gebouwd. Levert het een risico op, wanneer er nog aan het platform wordt gebouwd, terwijl het proefbedrijf van start is gegaan? Kan de afstemming vertraging gaan opleveren?

De heer V.d. Zweth, PvdA, stelt de volgende vragen

- Hoe realistisch is de P85 planning? Aangegeven werd dat de planning twee weken naar achteren schuift en dat er problemen zijn geweest met Vaartsche Rijn. Hij gaat ervan uit dat snel duidelijk wordt of de planning realistisch is of niet.
- De Adviesraad Tram heeft zojuist op de P85 planning gereageerd. Hoe kijkt de Adviesraad naar de P50 planning?
- In de discussies is regelmatig gesproken over de meerkosten van € 84 miljoen en de € 18 miljoen extra, dus in totaal € 102 miljoen. Valt daar wat nieuws over te melden?
- Aangegeven werd dat het wegdek normaal gesproken 5 tot 6 jaar zou meegaan, maar in dit geval minder lang, waardoor het eerder vernieuwd moet worden. Levert dat financiële/organisatorische risico's op?

Mevrouw Schilderman, D66, vraagt of er mogelijke bijstuuringsplannen zijn, wanneer op 1 februari zou blijken dat men niet verder kan, dit om mogelijke vertraging te kunnen inlopen.

Voorts vraagt zij om uitleg over de werkzaamheden die er nog bij het platform moeten gebeuren. Houdt dat in dat er op bepaalde momenten geen trams kunnen rijden? Hoe ingrijpend is het werk aan het platform en wat betekent dat voor het gebied?

Zij krijgt signalen over geluid, op andere plekken dan zojuist werd genoemd. Het veroorzaakt geen enorme hinder maar mensen ervaren wel geluidsoverlast. Wordt er op andere plekken gemeten? Wordt het geluid veroorzaakt door het rijden van de tram of door de werkzaamheden die nu plaatsvinden?

De heer Dercksen, PVV, komt terug op de combideklaag die een kortere levensduur heeft. Komt dat voort uit een ontwerpfout en heeft dit financiële consequenties, ook voor de exploitatie? Wie gaat die lasten dragen?

Spreker komt uit Rotterdam waar mensen veel last hadden van piepende trams in bochten. Dat geldt kennelijk ook voor de SUNIJ lijn. Hoe kan worden voorkomen dat mensen last krijgen van de herrie van trams, met name in de bochten? Hoe loopt het financieel? Blijft men binnen de –opgerekte- begroting?

De heer De Pagter, VVD, las in de 3^e kwartaalrapportage met betrekking tot de rijtijden dat het moeilijk wordt om de 17 minuten te halen, terwijl dat essentieel is. Is daar een update over te geven? Ook hij wil graag weten op welke plekken metingen naar trillingen en naar geluidsoverlast worden gedaan.

De heer Van Gils komt terug op de haalbaarheid planning juli 2019. Uitgangspunt is de safetycase die goedgekeurd moet worden door ILT. Dat is een absoluut noodzakelijke randvoorwaarde. Tegelijkertijd is het proefbedrijf erg belangrijk voor het in dienst stellen van het hele systeem. Er moeten nog technische knelpunten worden opgelost. Het proefbedrijf moet laten zien dat de mobiliteit (het zichtbaar maken, het testen, het verbeteren) in de stad gaat werken. Dat moet echt in de praktijk ervaren worden. Hoe dichter praktijk en proefbedrijf elkaar naderen, hoe meer er gezamenlijk door Qbuzz, de projectorganisatie en de beheerorganisatie de schouders onder gezet moeten worden. Zo wordt de energie gebundeld om een datum te kunnen halen. Hij acht het zeker mogelijk de planning te halen.

De heer Coenen gaat in op de ondergrond en de spoorgeometrie. Er is geen sprake van een instabiele ondergrond. De spoorgeometrie is millimeterwerk (3-7 millimeter). De aannemer moet de rails overall

op de juiste hoogte of laagte aanleggen ten opzichte van de naastgelegen rails. Dat doet zich op meerdere locaties voor. Het gaat hier beslist niet om een veiligheidsissue, maar dit moet wel worden opgelost.

Voor de diverse onderdelen, die de aannemer inbrengt, gelden verschillende garantietermijnen. Dat kan niet in één garantietermijn worden gevat. De garantietermijnen zijn in de contracten vastgelegd. Gevraagd werd naar de relatie tussen het platform, de Uithoflijn en de bussen die daar rijden. Het merendeel van het glaswerk is op het gebouw aangebracht maar er moeten ook nog panelen worden bevestigd. Wanneer dat gereed is, zullen de binnen werkzaamheden geen verband meer houden met de Uithoflijn. Tijdens het proefbedrijf zal er niet op ieder moment een tram rijden, maar er rijdt wel vaak een bus. Gezamenlijk zullen Qbuzz, provincie en BAM zoeken naar het moment om het gebouw te kunnen afronden.

Een combi deklaag gaat normaal gesproken 5 tot 6 jaar mee. De indruk bestaat dat dit nu 2 tot 3 jaar zal zijn, zodat de deklaag eerder dan verwacht moet worden vervangen. Afgewogen moet worden wat daarvoor het geschikte moment zal zijn en of de gehele baan, één spoor of delen van de baan moeten worden aangepakt. Hij weet nog niet wanneer dat gaat plaatsvinden en of het gevolgen zal hebben voor de tram- of busexploitatie. Het vertrekpunt is dat dit geen consequenties moet hebben. Er moet een fasering worden bedacht om de lasten te minimaliseren, bv in de rustige periodes.

Op de vraag van de heer V.d. Zweth over de financiële gevolgen van het sneller vervangen van de combi deklaag, antwoordt de heer Coenen dat hij daar op dit moment nog geen beeld van kan geven. De heer Dercksen, PVV, vraagt wie daarvoor verantwoordelijk is en de financiële gevolgen moet dragen.

De heer Coenen antwoordt dat de verantwoordelijkheid ligt bij het project Uithoflijn. Het is geen verantwoordelijkheid van de aannemer. De kosten worden betaald uit het budget Uithoflijn.

Mevrouw Schilderman, D66, vraagt of PS en de raad per brief geïnformeerd kunnen worden over de bandbreedte van de eventuele meerkosten vervanging combideklaag.

De heer Coenen zegt toe dat dit in de volgende raads-/statenbrief zal worden meegenomen.

De heer Dercksen, PVV, vraagt hoe de omissie met de combideklaag is ontstaan.

De heer Coenen wil niet van een omissie spreken. De deklaag functioneert, maar er moeten frequenter herstelwerkzaamheden worden gepleegd dan voorzien. Het gaat om een deklaag in combinatie met EMC maatregelen (koperleidingen en lussen die onder de baan zijn genomen). Met de kennis van vandaag was er wellicht een andere keuze gemaakt. Hij benadrukt dat het hier gaat om een uniek project in Nederland, gelet op de combinatie deklaag en EMC maatregelen.

Hij komt terug op de datum van 1 februari. Wanneer die datum niet zou worden gehaald, dan wordt de planning zeker niet met maanden vertraagd. Dan gaat het om bijstelling van de planning met weken. Eerder gaf hij aan dat het geluid niet wordt gemeten. Berekend wordt of het geluid voldoet aan de normering die in de bestemmingsplannen is opgenomen. Dat betekent dat de parameters ten aanzien van de verharding, de snelheid met de bebording en het type voertuig opnieuw worden berekend. Daarmee moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan de normen uit het bestemmingsplan. Het geluidsniveau langs de baan wordt niet gemeten. Uiteraard worden klachten van bewoners serieus genomen. In eerste instantie is vastgesteld dat de geluidsproblemen waarschijnlijk worden opgelost door het inrijden en slijpen van de baan en het aanbrengen van pasta op de baan.

De heer Bosch, PVV, gaat ervan uit dat het geluid wel zal worden gemeten wanneer de lijn daadwerkelijk in gebruik is genomen. Immers, berekeningen komen niet altijd overeen met de werkelijkheid.

De heer Jonkers verwijst naar de SUNIJ lijn waar zich bij de Olivetti boog problemen voordeden. Trams in bochten piepen vooral bij droog en warm weer, immers, dan hebben mensen hun deuren open staan. Op de SUNIJ lijn werd smering en GPS sturing toegepast en dat zal ook bij de Uithoflijn gebeuren. De effecten daarvan zijn gemeten. Er komen nog steeds klachten van omwonenden van de SUNIJ lijn binnen, omdat mensen niet gewend zijn aan het geluid van de tram. Inwoners van Amsterdam en Rotterdam zijn wel gewend aan piepende trams. Er is een gewenningsperiode nodig. Ook als iemand last heeft van het geluid, kan aan de geluidsnormen worden voldaan.

De heer Coenen wil wat betreft de financiën verwijzen naar de kwartaalrapportage. In algemene zin blijft men binnen de begroting, zodat er geen gebruik van de € 18 miljoen hoeft te worden gemaakt. Wat betreft de rijtijden gaat BAM in week 4 een rijtidentest uitvoeren vanaf het Stationsgebied tot halte P&R. De reizigers maken dan nog geen gebruik van de haltes. Op dat moment kan nog niet worden getest hoeveel tijd het reizigersgebruik vraagt. Verwacht wordt dat deze test aan de norm zal voldoen, nl. 17 minuten. Daarnaast zullen de rijtijden tot in details worden gesimuleerd.

Over de trillingen zijn er met de Uithofpartners afspraken gemaakt waar metingen worden verricht. Dat gebeurt op een drietal locaties. In de hoofdovereenkomst is vastgesteld dat de trillingen bij de 40 locaties met gevoelige apparatuur continu worden gemonitord.

Op een vraag van de heer De Pagter, VVD, bevestigt de heer Coenen dat de trillingen alleen worden gemeten rondom gevoelige apparatuur.

De voorzitter inventariseert of er vragen zijn voor de portefeuillehouders.

De heer V.d. Dikkenberg, SGP, vraagt of advies nummer 13 van de Adviesraad Tram betrokken kan worden bij de volgende informatiebijeenkomst. Een en ander heeft betrekking op de organisatiegereedheid. Gedeputeerde Straat zegt dit toe.

Mevrouw Schilderman, D66, komt terug op het antwoord over de extra € 18 miljoen. Zij vraagt of de portefeuillehouders daarover iets kunnen melden. Op welk moment zullen raad en PS geïnformeerd worden wanneer de € 18 miljoen worden aangesproken? Hoe schatten zij die kans in?

Gedeputeerde Straat antwoordt dat PS en raad worden geïnformeerd wanneer men ziet aankomen dat aanwending van de € 18 miljoen nodig zal zijn. Dat is nu nog niet het geval. Wanneer de planning met startdatum december wordt gehanteerd, is er een grotere kans dat de € 18 miljoen of een deel daarvan nodig is.

Uiteraard zullen raad en PS hierover via de kwartaalrapportage worden geïnformeerd, en zo nodig tussentijds met een raads-/statenbrief.

De heer V.d. Zweth, PvdA, komt terug op de P85 planning. Wanneer wordt de berekening van die planning in data bekend?

De heer Coenen antwoordt dat de uitkomsten tegelijkertijd met de kwartaalrapportage bekend worden gemaakt, dus in februari.

De voorzitter memoreert dat er naar aanleiding van het verbeterplan een informatiebijeenkomst in februari zal plaatsvinden. Kort daarna zal de volgende kwartaalrapportage gereed zijn en die zal enkele weken daarna met raad en PS worden besproken.

Vervolgens dankt de voorzitter de aanwezigen voor hun komst en inbreng en rondt zij deze informatiebijeenkomst af.