

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	16-7-2019	REFERENTIE	Marielle Zeilstra
ONS NUMMER	81F4E595	DOORKIESNUMMER	06-18300522
NUMMER PS	Voer "nummer PS" in.	E-MAILADRES	Marielle.Zeilstra@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1-Verkeersveiligheidsaudit, 2 beantwoording schriftelijke vragen gemeente Utrecht	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief: Uithoflijn nog niet in exploitatie op 29 juli 2019

Voorgestelde behandeling: Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Zoals toegezegd in onze brief van 28 juni 2019 informeren we u over de laatste stand van zaken met betrekking tot de Uithoflijn. Wij hebben besloten dat tram 22 (Uithoflijn) op 29 juli 2019 nog niet in exploitatie wordt genomen. De voornaamste reden is dat niet voldaan is aan twee van de zes voorwaarden om te kunnen starten met de exploitatie van de Uithoflijn. Er zijn nog teveel storingen in de trambesturing om een indienststellingsvergunning te kunnen aanvragen.

In de maand september informeren wij u over de nieuwe stuurplanning van het project Uithoflijn. De integrale hoofdlijnenplanning blijft van kracht. Deze planning gaat uit van een startdatum van tram 22 per 16 december 2019 of zoveel eerder als mogelijk. Een brief met gelijke strekking wordt vandaag door B&W van de gemeente Utrecht verzonden aan de Utrechtse gemeenteraad.

In de statenbrief van 28 juni 2019 (nummer 82F2F3AO) hebben wij u gemeld over ons streven om op 29 juli 2019 de nieuwe tramverbinding, tram 22, in gebruik te nemen. Wij hebben in deze brief ook aangegeven dat onze inschatting was dat er een aanzienlijke kans zou zijn dat op 16 juli 2019 nog niet alle voorwaarden gehaald zouden zijn om op die datum te kunnen starten met de exploitatie. Inmiddels is vastgesteld dat er nog niet voldaan is aan alle voorwaarden om te kunnen starten met een dienstregeling van zes keer per uur per richting. Er is niet aangetoond dat er sprake is van een robuuste dienstregeling en er is dientengevolge ook geen indienststellingsvergunning voor het starten met de exploitatie.

De uiterste datum voor volledige exploitatie blijft staan op 16 december 2019. Dit past binnen de integrale hoofdlijnenplanning en beschikbaar gestelde budgetten voor het project Uithoflijn. De voorwaarden zoals genoemd in de brief van 28 juni waaraan voldaan moet zijn blijven gelijk. De uitdagingen blijven daarmee onverminderd groot. En voor het oplossen van de technische issues zijn we mede afhankelijk van de inzet, kennis en kunde van externe partijen, met name Bombardier, leverancier van de trambeveiligingssystemen. Daarom worden er diverse scenario's onderzocht ingeval de oplossingen meer tijd vergen dan we nu voorzien, zoals het aanpassen of tijdelijk overbodig maken van tijdelijke beveiligingssystemen door met een lagere snelheid te gaan rijden ('op zicht').

Proefbedrijf

Eind februari 2019 zijn we gestart met het proefbedrijf van de Uithoflijn. Het proefbedrijf bestaat uit drie verschillende onderdelen, te weten het opleiden van trambestuurders, uitvoeren van diverse exploitatie scenario's en het uitvoeren van robuustheidsproeven. We hebben u gemeld dat de ervaringen die we opdoen in het proefbedrijf in belangrijke mate bepalen wanneer we de tramlijn in exploitatie kunnen nemen. Deze bevindingen zijn ook onderdeel van de verklaring die de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) moet afgeven voor de indienstellingsvergunning om te mogen rijden met betalende reizigers.

Wat betreft de robuustheidsproeven (testen van de dienstregeling) hebben we last van een aantal hardnekkige technische issues, waarover u eerder geïnformeerd bent zoals de assentellers en de automatische rijweginlegging. Door deze technische issues lukt het ons nog niet om én op volle sterkte te rijden en een stabiele dienstregeling aan te bieden. Bij de status van de zes voorwaarden gaan we hier nader op in. Niet alle issues hoeven te zijn opgelost om tram 22 gefaseerd in gebruik te nemen, maar goed functionerende assentellers en automatische rijweginlegging zijn een belangrijke voorwaarde voor een robuust systeem.

Startvoorwaarden

De zes voorwaarden waaraan voldaan moet zijn worden hieronder besproken, inclusief de huidige status.

1	Er moet aangetoond zijn dat er sprake is van een robuuste dienstregeling.	Het is niet gelukt om tijdens het proefbedrijf de dienstregeling tenminste vijf dagen aaneengesloten uit te voeren zonder noemenswaardige verstoringen (dat wil zeggen geen verstoring langer dan 45 minuten waarbij exploitatie niet mogelijk is). Bij de laatste risicoanalyse uitgevoerd bij de kwartaalrapportage van 2019-Q1 was al duidelijk dat de problematiek met de assentellers van Bombardier het grootste risico zouden vormen om te komen tot een robuuste omgeving. Precies dat onderdeel in de trambeveiliging functioneert niet stabiel. De assentellers gaan in storing bij hoge temperaturen en bij vocht. Tegen aanwezigheid van teveel vocht in de regelkasten nemen we aanvullende maatregelen, maar de storing als gevolg van hoge temperaturen horen niet op te treden, aangezien de apparatuur bestand hoort te zijn tegen deze temperaturen. Bombardier is bezig met de certificatie van een nieuwe firmware die in laboratorium omstandigheden aantoonbaar storingsvrij functioneert, terwijl de versie die wij gebruiken (versie 0.5) inderdaad storingen blijkt te geven. Er zijn nu een aantal assentellers op geselecteerde locaties uitgerust met de nieuwe firmware om in de praktijk te kijken hoe deze zich gedragen. Om deze firmware op alle assentellers te kunnen laden voor een operationele proef, moet deze software eerst gecertificeerd zijn. Bombardier heeft aangegeven in september te kunnen beschikken over gecertificeerde firmware die kan worden toegelaten maar het blijft een reëel risico dat deze firmware pas later beschikbaar is.	Aan deze voorwaarde is nog niet voldaan.
2	Er moet zicht zijn op een indienstellingsvergunning voor rijden met betalende reizigers.	De veiligheidsbewijsvoering is nog niet voldoende op orde om het informatiedossier in te dienen bij de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT). De belangrijkste reden is dat nog onvoldoende is aangetoond dat er sprake is van een robuuste dienstregeling (zie ook punt 1).	Aan deze voorwaarde is nog niet voldaan.
3	ILT is akkoord met het aantoning- en acceptatieplan hoe we in de exploitatie de frequentie op gaan schalen van zes keer per uur per richting naar uiteindelijk twaalf keer per uur per richting,	ILT heeft ingestemd met deze aanpak.	Aan deze voorwaarde is voldaan.

	inclusief extra ritten tijdens de spits.		
4	Er is een uitgewerkt communicatieplan beschikbaar om de reiziger te begeleiden bij zijn keuze voor het openbaar vervoer richting Utrecht Science Park (buslijnen 12 en 28, tram 22).	Het communicatieplan voor fase 1 is gereed en afgestemd met relevante stakeholders. Het communicatieplan voor fase 2 (UHL rijdt minimaal 12x per uur) wordt in de loop van 2019 opgeleverd.	Aan deze voorwaarde is voldaan.
5	Er is een ontruimingsprotocol voor halte Utrecht Centraal Centrumzijde.	Het protocol is opgeleverd en ter instemming voorgelegd aan alle betrokkenen.	Aan deze voorwaarde is voldaan.
6	Er is een vastgestelde toegangsovereenkomst tussen beheerder en vervoerder. Dit betreft een overeenkomst tussen provincie en Qbuzz over het gebruik van materieel dat de provincie ter beschikking stelt.	De overeenkomst is gereed maar moet nog formeel door Qbuzz en provincie worden ondertekend.	Aan deze voorwaarde is nagenoeg voldaan.

Verkeersveiligheidsaudit

Met de overdracht van de tramlijn in februari 2019, is de provincie Utrecht voor de trambaan de wegbeheerder geworden. Omdat wij de verkeersveiligheid hoog in het vaandel hebben staan, heeft de provincie vanuit haar rol als beheerder een verkeersveiligheidsaudit aangevraagd. U bent hierover op 9 juli 2019 schriftelijk geïnformeerd. De opdracht voor dit onderzoek is ter sprake gekomen tijdens een audit van de ILT bij de beheerder. ILT heeft deze audit uitgevoerd in opdracht van de RUD als onderdeel van de procedure om een vergunning te verstrekken voor het rijden met reizigers. In dat gesprek is kenbaar gemaakt dat de inhoud van het rapport onlangs is toegelicht en dat in een vervolg workshop verdere acties, indien benodigd, bepaald moesten worden. Na deze workshop zou het rapport definitief gemaakt worden. Op verzoek heeft de ILT, vooruitlopend op de definitieve rapportage, de conceptrapportage ontvangen waarbij de context en duiding en weging van de geconstateerde bevindingen niet is meegegeven. Dat proces liep namelijk nog. Hierdoor was het voor het ILT niet duidelijk dat al deze punten reeds in beeld waren, er al actie op was ondernomen en/of reeds opgelost.

Op 5 juli heeft de geplande workshop plaatsgevonden met als resultaat een definitief rapport van Goudappel Coffeng inclusief een reactienota van de provincie, gemeente en projectorganisatie. De safety board (bestaande uit veiligheidsdeskundigen voor het tramsysteem) heeft vervolgens op maandag 8 juli 2019 een advies aan de ILT verstrekt op basis van deze definitieve documenten. De ILT heeft dit advies dinsdag 9 juli 2019 overgenomen en geadviseerd het proefbedrijf weer te herstarten en de Regionale Uitvoeringsdienst heeft op 10 juli 2019 toestemming hiervoor gegeven.

Bijgevoegd ontvangt u de betreffende stukken m.b.t. de verkeersveiligheidsaudit::

- Reactie van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)
- Advies van de Safety Board
- Reactienota op de rapportage van Goudappel als onderdeel van de VVA systematiek
- Definitieve rapportage van bureau Goudappel Coffeng "Verkeersveiligheidsaudit Uithoflijn". Kenmerk 003908.20190307.N1.01

De ambtelijke stukken zijn geanonimiseerde versies waar de namen van de medewerkers uit zijn gehaald in het kader van hun privacy. Tevens zijn de antwoorden op de schriftelijke vragen van de Utrechtse Raad over de verkeersveiligheidsaudit ter informatie bijgevoegd.

Aanleiding

Op voorstel van de Stuurgroep Uithoflijn heeft Gedeputeerde Staten op 16 juli 2019 ingestemd om de exploitatie van tram 22 (Uithoflijn) tussen halte Utrecht CS Centrumzijde en halte P+R Science Park niet te starten op 29 juli 2019 aangezien niet voldaan is aan alle startvoorwaarden.

Voorgeschiedenis

Sinds 1 januari 2015 is de provincie, samen met de gemeente Utrecht, opdrachtgever van de projectorganisatie Uithoflijn (POUHL). POUHL is verantwoordelijk voor de realisatie van de tramverbinding tussen Utrecht Centraal

Station en P+R Science Park, inclusief de aanschaf van het trammaterieel. De oorspronkelijke ingebruikname van de Uithoflijn stond medio 2018 gepland. In de 2e helft van 2017 is geconstateerd dat deze planning niet meer haalbaar was. De planning voor de ingebruikname van de Uithoflijn verschoof naar december 2019, zo mogelijk eerder.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Het resultaat van het aanleggen van een nieuwe tramverbinding zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van Utrecht Science Park en verhoogde kwaliteit van het openbaar vervoer en heeft een stimulerende werking op de economie en werkgelegenheid in de regio.

Financiële consequenties

In de vorige Statenbrief bent u uitgebreid geïnformeerd over de financiële consequenties van gefaseerde ingebruikname komende periode, met als uitgangspunt dat in december 2019 de tramlijn volledig in exploitatie gaat.

De dekking van de kosten van de projectorganisatie past binnen het beschikbaar gestelde projectbudget van de Uithoflijn. Zoals uit kwartaalrapportage 2019-Q1 blijkt, is er nog een batig saldo van circa € 9 miljoen beschikbaar. Ook als de ingebruikname wordt uitgesteld tot december 2019 is dit naar verwachting afdoende budget en hoeft er geen aanspraak te worden gedaan op het aanvullend risicobudget van € 13,7 miljoen.

Vervolgprocedure / voortgang

Raad en Staten zullen zoals te doen gebruikelijk op kwartaalbasis geïnformeerd worden over het project Uithoflijn. In augustus/ september volgt kwartaalrapportage 2019-Q2. In de voortgangsbrief hierbij wordt u geïnformeerd over de aangepaste stuurplanning van het project..

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,