

## **Bijlage 2d Notitie keuzes en consequenties bij opheffen of voor exploitatieve doeleinden behouden Utrechtse deel huidig SUNIJ-tracé**

### ***Eerste inventarisatie (quick-scan)***

#### ***Aanleiding***

Om te komen tot een werkend ontsluitingsconcept voor de Papendorplijn wordt enerzijds een vervoerskundig onderzoek naar mogelijke scenario's opgesteld en wordt anderzijds ook een aantal aanvullende vragen onder andere met betrekking tot exploitatie uitgezocht. Om een afweging van scenario's alle mogelijkheden in volle breedte te beschouwen is het ook wenselijk te kijken naar consequenties van het al dan niet deels opheffen van bestaand tracé SUNIJ-lijn tussen Utrecht CS en Westraven. Middels een eerste inventarisatie op basis van binnen het trambedrijf van Provincie Utrecht aanwezige kennis is een eerste inschatting van deze consequenties gemaakt.

In dit memo worden mogelijkheden en kosten in relatie tot exploitatie in (inclusief kosten opheffen/verwijderen bestaande infra, beheer, onderhoud etc.) in kaart gebracht. Uitgangspunt is dat de Merwedelijn gerealiseerd wordt en tot 24x per uur gaat rijden en het nieuwe tracé loopt via een tramtunnel tussen Utrecht Centraal en Westraven (alwaar dit tracé weer aansluit op het bestaande SUNIJ-tracé). Bij de inpassing in het stationsgebied wordt geanticipeerd op een eventuele toekomstige ondergrondse doorkoppeling naar de Binnenstadsas.

Het gevolg van deze plannen is dat er niet per definitie meer een koppeling is tussen de Merwedelijn en de lijn naar het USP. Afhankelijk van hoe wordt omgegaan met het huidige spoor Utrecht CS Westraven al dan niet in relatie tot een eventueel te ontwikkelen Papendorplijn. De denkbare varianten voor een Papendorplijn in relatie tot het vraagstuk in dit memo zijn: i. De bediening in Utrecht West en Papendorp wordt voorzien door ontsluitende en regionale busverbindingen (geen Papendorplijn als tram). Het gehele trace Westraven-Utrecht is dan niet meer in gebruik voor reguliere exploitatie. ii. Er komt wel een Papendorplijn: het trace tussen 5-meiplein en Westraven is niet meer in gebruik voor reguliere exploitatie. In deze beide varianten zijn er verschillende opties voor het omgaan met bestaande tramsporen tussen Utrecht CS en Westraven.

#### ***Uitgangspunten tramsysteem Utrecht***

Voor een tramsysteem is de werkplaats voor het onderhoud (incl. schoonmaken en bijvullen hulpstoffen zoals ruitensproeiervloeistof en remzand) en de stalling van trams als ze niet rijden belangrijke aspecten. Deze twee functies tezamen vinden plaats op een locatie die Remise heet. Vaak is dit ook de plek waar trambestuurders beginnen en eindigen met hun werk.

In het recente verleden is in Utrecht gekozen voor een centrale Remise. Dit vanwege efficiency en effectiviteit. Dit is de meest goedkope manier van werken. Deze Remise is zo gebouwd dat uitbreiding van capaciteit eenvoudig te realiseren is. Er is voldoende ruimte voor het uitbreiden van de stallingscapaciteit. In de werkplaats kan in meer diensten gewerkt gaan worden.

Wel is gekozen voor een opstel terrein bij de P+R USP. Dit heeft logistieke voordelen. In de tijd van het ontwerpen van de USP-lijn is uitgebreid onderzoek gedaan naar een andere locatie voor de Remise. Helaas zijn er toen geen locaties gevonden.

#### ***Aandachtspunt netwerk op orde voor robuuste en betrouwbare exploitatie***

Het is belangrijk dat defect materieel snel naar de Remise gebracht kan worden. Hiervoor is ruimte nodig op het tracé, zodat eenvoudig trams die kapot zijn aan de kant kunnen worden gezet.

Een belangrijk aspect van de tram in Utrecht is dat die een beperkte redundantie heeft. Elke locatie is via één lijn te bereiken. Het is vanwege exploitatie belangrijk om uitwijkmogelijkheden te hebben. In de meeste steden liggen er voor dat doel extra sporen.

## **Oplossingen**

### **A. Tramsporen behouden**

De bestaande tramsporen blijven behouden voor logistieke ritten tussen de remise en tramlijn 22 (Utrecht CS en USP). Het gaat hier grofweg om gemiddeld 30 aantal ritten per dag. De bestaande haltes worden verwijderd en beheer- en onderhoudsregime blijft gehandhaafd. Vanwege minder gebruik zal er minder onderhoud nodig zijn.

Saneringskosten van de 5 tramhaltes<sup>1</sup> bedragen 3 miljoen euro. Bij verstoringen en/of onderhoud in de tramtunnel is het mogelijk om een deel van de ritten (8 tot 10x per uur) via het oude tracé om te leiden. Daarmee is het ook een robuuste oplossing.

### **B. Tramsporen saneren**

Het volledig saneren van de sporen (5,8 km) en tramhaltes komt neer op 90 miljoen euro aan saneringskosten<sup>2</sup> (inclusief herinrichting). Beheer en onderhoudsbudget komt hiermee 1,5 miljoen euro per jaar lager uit. Met het opheffen is er geen verbinding meer tussen tramlijn 22 en de remise. Hierbij bestaan twee subopties:

#### **1. Ontwikkeling van een 2<sup>e</sup> remise.**

Hiervoor is geen geschikte locatie bekend die past binnen huidige planologische ruimte. Het gaat hier om een investering van 80 miljoen euro en de verwachting is dat onderhoudskosten door inefficiëntie met 20% toenemen en dat er extra trams nodig zijn (3 miljoen euro per jaar).

#### **2. Koppeling in het stationsgebied,**

Wanneer geen 2<sup>e</sup> nieuwe remiselocatie mogelijk of (financieel) haalbaar is een koppeling in het stationsgebied tussen tramlijn 22 (naar het USP) en de Merwedelijn noodzakelijk vanuit een benodigde koppeling met de bestaande tramremise. Een dergelijke koppeling moet bovendien toekomstvast zijn. Deze koppeling lijkt technisch en ruimtelijk niet goed mogelijk zo blijkt ook uit parallel uitgevoerde ontwerpstudie Compacte Knoop Utrecht CS<sup>3</sup>. Deze koppeling op maaiveldniveau maken heeft grote ruimtelijke consequenties en ook gevolgen heeft voor reistijdwinst (boogstralen en verkeersinteractie) en de omgeving. Ook is een uitgebreide halte op maaiveld noodzakelijk (4 perronsporen) omdat het aantal ritten (24x) veel hoger is dan de capaciteit van de Leidseveertunnel (maximaal 12 keer per uur per richting). Het volledig inpassen op maaiveld, met behoud van andere functies, is een complexe opgave.

Een andere optie is om onder het station een dergelijke koppeling tot stand te brengen en dus ook tramlijn 22 (naar USP) onder de grond te brengen.

## **Conclusie**

Het behouden van de tramsporen (variant A) lijkt vanuit financieel en operationeel perspectief aantrekkelijk door lagere operationele kosten en het vermijden van noodzakelijke aanvullende infrastructurele en materiele investeringen. Ook maakt een extra spoor het systeem robuuster.

---

<sup>1</sup> Hier is gekozen voor extreem scenario, overweging is aantal (1 a 2) haltes te behouden zonderabri's. Dit zijn mogelijke optimalisaties nader te detaileren.

<sup>2</sup> Saneren is bij spoor altijd nodig. Hoewel mate van bodemvervuiling kan variëren is het verwijderen van verontreinig als gevolg van in bedrijfsvoering geweest spoor altijd noodzakelijk.

<sup>3</sup> Parallel loopt nog studie naar de Compacte Knoop Utrecht CS waar inzichten bruikbaar zullen zijn.

Aan het saneren van de tramsporen en haltes van de SUNIJ lijn zitten hoge kosten verbonden (ruim 90 miljoen). Bovendien vraagt het verwijderen van deze verbinding naar de huidige remise om de aanleg van een tweede remise (variant B1; geen locatie in huidige planologische ruimte en hoge investeringskosten) óf een koppeling van de Merwedelijn en de lijn naar het USP (variant B2; complex en extra investeringskosten). Zie tabel 1 voor een overzicht van de kosten voor de verschillende varianten.

Tabel 1 Kostenoverzicht varianten

	Wat	Kosten per variant in miljoenen		
		A Tramsporen behouden	B1 Saneren met 2 <sup>e</sup> remise	B2 Saneren met koppeling in stationsgebied t.b.v. remisbereikbaarheid
<b>Δ Operationeel</b>	Beheer en onderhoud	-0,5	1.5	-1.5
	<b>Verschil totaal per jaar</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,5</b>	<b>-1.5</b>
<b>Saneringskosten</b>	Haltes	3	3	3
	Tramsporen	n.v.t.	90	90
	<b>Totaal</b>	<b>3</b>	<b>93</b>	<b>93</b>
<b>Af te waarden resterende afschrijfkosten</b>	Haltes	n.t.b	n.t.b	n.t.b
	Tramsporen	n.v.t.	n.t.b	n.t.b
	<b>Totaal</b>			
<b>Nieuwe investeringen</b>	2 <sup>e</sup> Remise	n.v.t.	80	n.v.t.
	Koppeling stationsgebied	n.v.t.	n.v.t.	n.t.b. afhankelijk van oplossing
	Extra trams(?)	n.v.t.	PM n.t.b	n.v.t.
	<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>80 + n.t.b.</b>	<b>??</b>

De afschrijvingskosten zijn nader uit te zoeken maar duidelijk is dat er over een substantiële periode afschrijvingskosten in de boeken staan. De investeringen hebben voor groot onderhoud in de periode 2010-2015 plaatsgevonden en de afschrijving is over 30 jaar, dit betekent dat op moment van realisatie van een eventuele Merwedelijn minimaal 10 jaar aan afschrijvingskosten resteert.

Naast de kosten zijn er ook voor- en nadelen zijn die niet in geld uit te drukken zijn. Hierbij kan gedacht worden aan de ruimte die vrij komt bij het weghalen van de trambaan die eventueel anders ingezet kan worden en het opheffen van de huidige barrière tramsporen (in de hekken). Afhankelijk van de gekozen ruimtelijke vulling kan ook de leefbaarheid van de stad verbeteren of verslechteren. Dit vraagt om een aparte analyse.