# STATENBRIEF

PROVINCIE UTRECHT

Aan Provinciale Staten

| | | | |
|---|---|---|---|
| ONDERWERP | Onderzoek Tram in het Weekend | TELEFOONNUMMER | +31628277218 |
| | | E-MAILADRES | job.steneker@provincie-utrecht.nl |
| DATUM | 28-03-2023 | | |
| DOCUMENTNUMMER | UTSP-251466488-67194 | DOMEIN/OPGAVE | MOB |
| VAN | Job Steneker | TEAM | EOV |
| | | PORTEFEUILLEHOUDER | Schaddelee |
| BIJLAGE | Rapport Tram in het Weekend (UTSP-251466488-67195) | | |

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting:**
Door de gemeente Utrecht is bij de consultatieprocedure voor het Vervoerplan 2023 (in maart 2022) de vraag gesteld of de tram ook in de avonduren en het weekend kan rijden, deze toezegging is tevens eerder gedaan in het beheerplan Wet Lokaal Spoor 2021 in september 2020. Hiertoe heeft de provincie de toezegging gedaan om voor Vervoerplan 2024 te onderzoeken wat het zou betekenen om de tram ook in deze tijdsperioden te laten rijden. Dit onderzoek met als doel om de belangrijkste gegevens hiervoor op een rij te zetten is onafhankelijk uitgevoerd door adviesbureau Goudappel. De resultaten worden bijgaand gedeeld. De conclusie is dat de tram lage reizigersaantallen trekt, die bovendien voor het overgrote deel nu met de bus reizen en dus geen nieuwe OV-reizigers zijn. De lage reizigersaantallen en relatief hoge kosten geven nog geen aanleiding om de tram op korte termijn ook in het weekend te laten rijden. Wij hebben daarom besloten om de tram in ieder geval in de huidige concessieperiode tot december 2025 niet in het weekend en de late avonduren te laten rijden. Bij ontwikkelingen in de toekomst aan de oostkant van Utrecht, zou dit heroverwogen kunnen worden.

**Inleiding:**
In maart 2022 is er door de gemeente Utrecht gevraagd om een tramverbinding in de avonduren (na 22:15 uur) en in de weekenden te laten rijden. De provincie heeft hierop in het Vervoerplan 2023 de toezegging gedaan om dit verder te onderzoeken. Tevens is deze toezegging gedaan in de beheervisie Wet Lokaal Spoor in de Statenbrief op 15 september 2020. Door adviesbureau Goudappel is in het najaar van 2022 dit onderzoek uitgevoerd met als doel de belangrijkste gegevens hierover inzichtelijk te maken. Gekeken is naar de extra kosten die dit met zich meebrengt, de vervoerkundige waarde (hoeveel reizigers levert dit op) en de vraag vanuit bewoners en instellingen langs de tramlijn.

De gemeente Utrecht ontvangt regelmatig reacties vanuit omwonenden langs de tramlijn dat een tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park gemist wordt. Dit signaal wordt afgegeven door bewoners, de verschillende bedrijven en organisaties op het Science Park en bedrijven op de route richting het Science Park, waarbij de voornaamste het Stadion Galgenwaard/FC Utrecht. Deze laatste partij geeft aan te willen meedenken over een tramontsluiting van het gebied tijdens voetbalwedstrijden (één keer per twee weken). De provincie heeft

als verlener van de concessie en beheerder van de traminfrastructuur een belangrijke rol in het wel of niet rijden van de tram.

In het rapport is uitgegaan van een minimale variant waarbij in het weekend vanaf opening van de winkels wordt gereden (niet in de avonduren), en een maximale variant waarbij ook in de avonduren wordt gereden, op zaterdag acht keer per uur en op zondag vier keer per uur. De varianten kosten respectievelijk 3500 en 8600 dienstregelinguren, met jaarlijkse exploitatiekosten tussen €300.000 en €700.000.

Het aantal reizigers wat de tram naar verwachting trekt is op een gemiddelde zaterdag rond 2.100 reizigers en op zondag 1.300 reizigers. Dit is het aantal reizigers van een rustige stadsbuslijn in Utrecht. De tram trekt rond de 10% nieuwe reizigers (trambonus), wat een aantal reizigers is van 210 op een zaterdag en 130 op zondag. De verwachte extra opbrengsten van deze nieuwe reizigers bedraagt rond de €21.000 op jaarbasis. Per nieuwe reiziger legt de provincie gemiddeld €33,50 bij, wanneer naar het totaal aantal tramreizigers gekeken wordt is dit €3,35. Ter vergelijking, over de gehele U-OV-concessie legt de provincie €1,18 per reiziger per rit bij.

Naast het lage aantal reizigers(opbrengsten) tegenover de relatief grote uitbreiding van het aantal uren, zijn er nog andere aspecten die verhoogde kosten met zich meebrengen, zoals extra personeel (bestuurders, personeel in het veiligheidscentrum) en onderhoud wat in de nacht gepleegd moet worden. De huidige kosten voor beheer en onderhoud zijn rond €115-120.000 per maand voor het gedeelte tussen Utrecht Centraal en Science Park, de verwachting is dat dit met 20% toeneemt wanneer de tram ook in het weekend rijdt, dit is netto circa €25.000 per maand extra, €300.000 op jaarbasis.

Op grond van het bovenstaande wordt besloten om in de resterende jaren van de U-OV-concessie (2024, 2025) de tram niet in het weekend en de avonduren te laten rijden. Met gemeente Utrecht en de partners in Utrecht Science Park wordt actief het gesprek gevoerd wat de consequenties voor de nieuwe concessie vanaf 2025 zijn en op welke termijn een weekendbediening van het Science Park dan mogelijk zou zijn..

Wel wordt nog aandacht gevraagd voor de omgeving. Een belangrijke betrokkene is FC Utrecht. Voetbalwedstrijden en andere evenementen in stadion Galgenwaard zouden op piekmomenten veel reizigers extra kunnen opleveren. Op het moment wordt dit opgevangen met (zeven) gelede bussen en georganiseerd door FC Utrecht zelf. Het laten rijden van de tram zou echter vragen om extra inzet van veiligheidspersoneel. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen provincie en FC Utrecht. Naast dat dit extra veiligheidsrisico’s met zich meebrengt is de halte-infrastructuur bij het stadion niet ingericht voor de verwerking van grote aantallen extra reizigers. Hoewel de wens vanuit FC Utrecht bestaat en de gesprekken hierover nog worden gevoerd, wordt geadviseerd hier in het weekend geen tram voor te laten rijden. De mogelijkheid om op doordeweekse speeldagen van FC Utrecht één uur langer door te rijden is een optie die nog verder besproken dient te worden met FC Utrecht.

We blijven met de omgeving in gesprek, ook vanuit de sociale kant van het openbaar vervoer. Het huidige alternatief – de bus – moet aan dezelfde toegankelijkheidseisen voldoen als de tram.

**Vervolgprocedure / voortgang:**
Het rapport wordt als input aangeleverd voor het vervoerplan U-OV voor 2024 waarin wordt meegegeven aan de vervoerder hier binnen de huidige concessie (tot en met 2025) geen verdere invulling aan te geven.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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