

[Redacted]
Van: [Redacted]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: maandag 20 februari 2017 11:26
Aan: Coenen, Bert; Greeven, Jan; [Redacted]
[Redacted]
Jonkers, Dick; [Redacted]
[Redacted] Diik, Erica van; Roozen, Simon;
[Redacted] Brugts, Rob; Groen, René;
CC: Straalen, Valeska van; [Redacted]
Onderwerp: Samenwerking POUHL-U-SING-Stationsgebied
Bijlagen: Programma sessie samenwerking UHL 21-02-2017.docx

Beste deelnemers,

Morgen (dinsdag 21 februari) zijn jullie uitgenodigd voor de sessie "samenwerking UHL". Deze sessie heeft als doel een start te maken om de samenwerking tussen de drie opdrachtgeversorganisaties (Stationsgebied Utrecht, Projectorganisatie Uithoflijn en Programma U-SING Provincie Utrecht), te verbeteren. Zodat belangrijke beslissingen in goed overleg genomen kunnen worden.

Met jullie als keyplayers rond de Uithoflijn willen we komen tot een gezamenlijk beeld over waar we staan en welk zorgen er leven. En willen we (proces)afspraken maken hoe de uitdagingen en zorgen opgelost kunnen worden. Een hele uitdaging waarbij de nadruk morgen vooral ligt op het leggen van een basis voor een frisse start in de samenwerking tussen alle betrokkenen! Daarom sluiten we de sessie af met een borreltje.

Nog even wat praktische zaken:

De sessie vindt plaats op de 11e verdieping van het stadskantoor en daar kan je zonder pasje niet naar toe. We verzamelen om tussen 15:00-15:15 bij het infocentrum stationsgebied op de begane grond van het stadskantoor en gaan dan gezamenlijk naar boven.

Het programma is bij deze mail gevoegd.

Tot morgen!

Met vriendelijke groet, ook namens Valeska van Straalen,

[Redacted]
Projectsecretaris Uithoflijn



Check ook eens onze website: www.uithoflijn.nl

Laan van Maarschalkerweerd 2a
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[Redacted]
[Redacted]@provincie-utrecht.nl

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

Programma sessie samenwerking UHL

Datum: 21 februari 2017

Tijdstip: 15:00-18:00

Locatie: 11^e verdieping, stadskantoor, gemeente Utrecht.

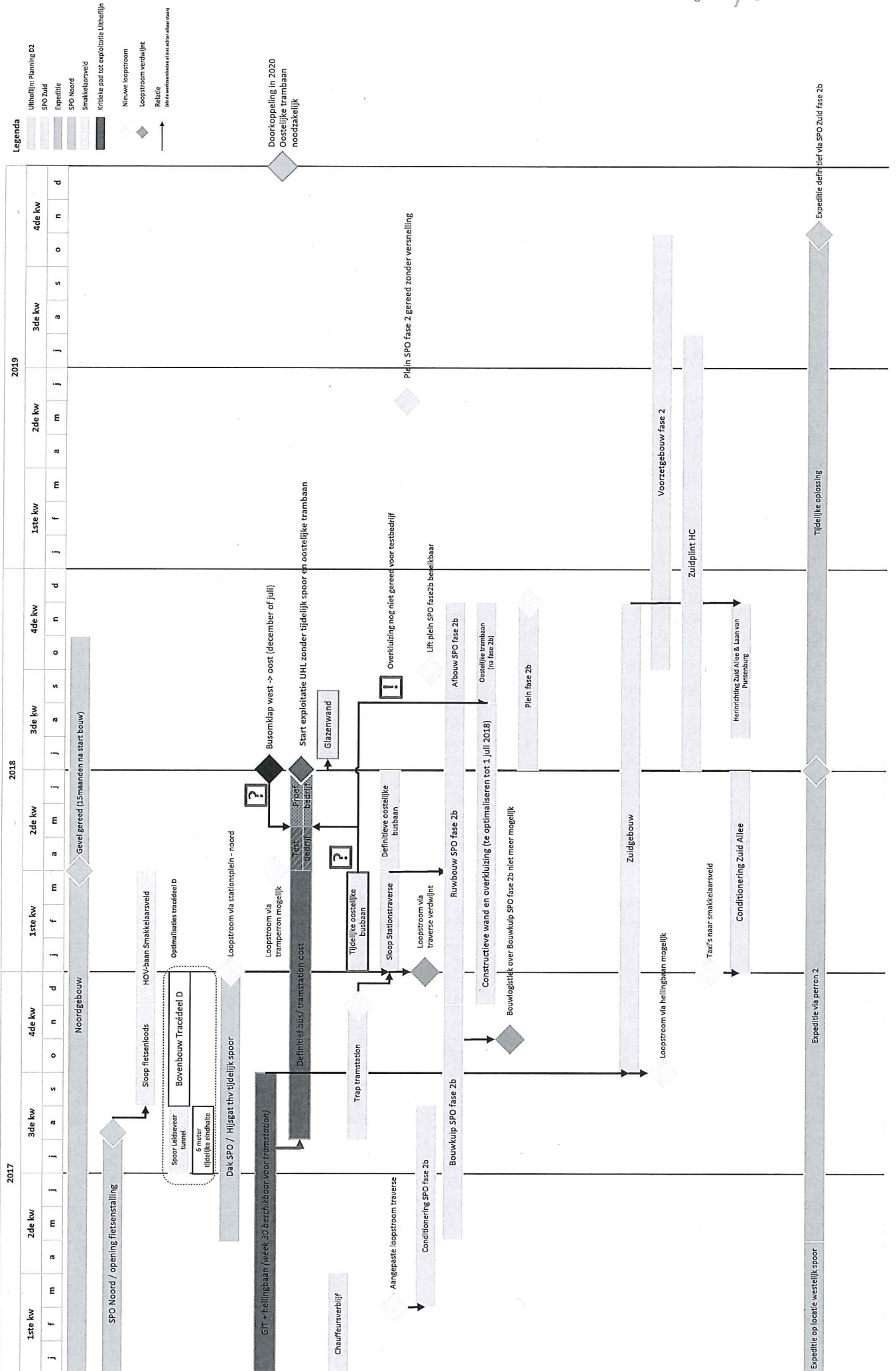
let op: we verzamelen vanaf 15:00 bij het infocentrum Stationsgebied op de begane grond (stadskantoor). In verband met de toegang gaan we gezamenlijk naar de 11^e verdieping.

Programma

- 15:00-15:15** Walk in en naar boven
- 15:30** Start Sessie door facilitator (valeska van Straalen)
- 15:40-16:00** Toelichting op organisatie, vraagstukken en mijlpalen
Bert Coenen a.i. Projectdirecteur Uithoflijn
Simon Roozen Programma manager infra en openbare ruimte Stationsgebied
[REDACTED] Provincie Utrecht/Openbaar Vervoer
- 16:00-16:45** Rondje deelnemers
Toelichting door deelnemers (wie ben je, wat doe je, waar liggen je zorgen, waar liggen de kansen)
- 16:45-17:15** Clustering en vervolg proces
- 17:15-18:00** Afsluiting + Borrel
Waar zijn we gekomen en hoe verder
Conclusies door Bert Coenen en Rob Brugts

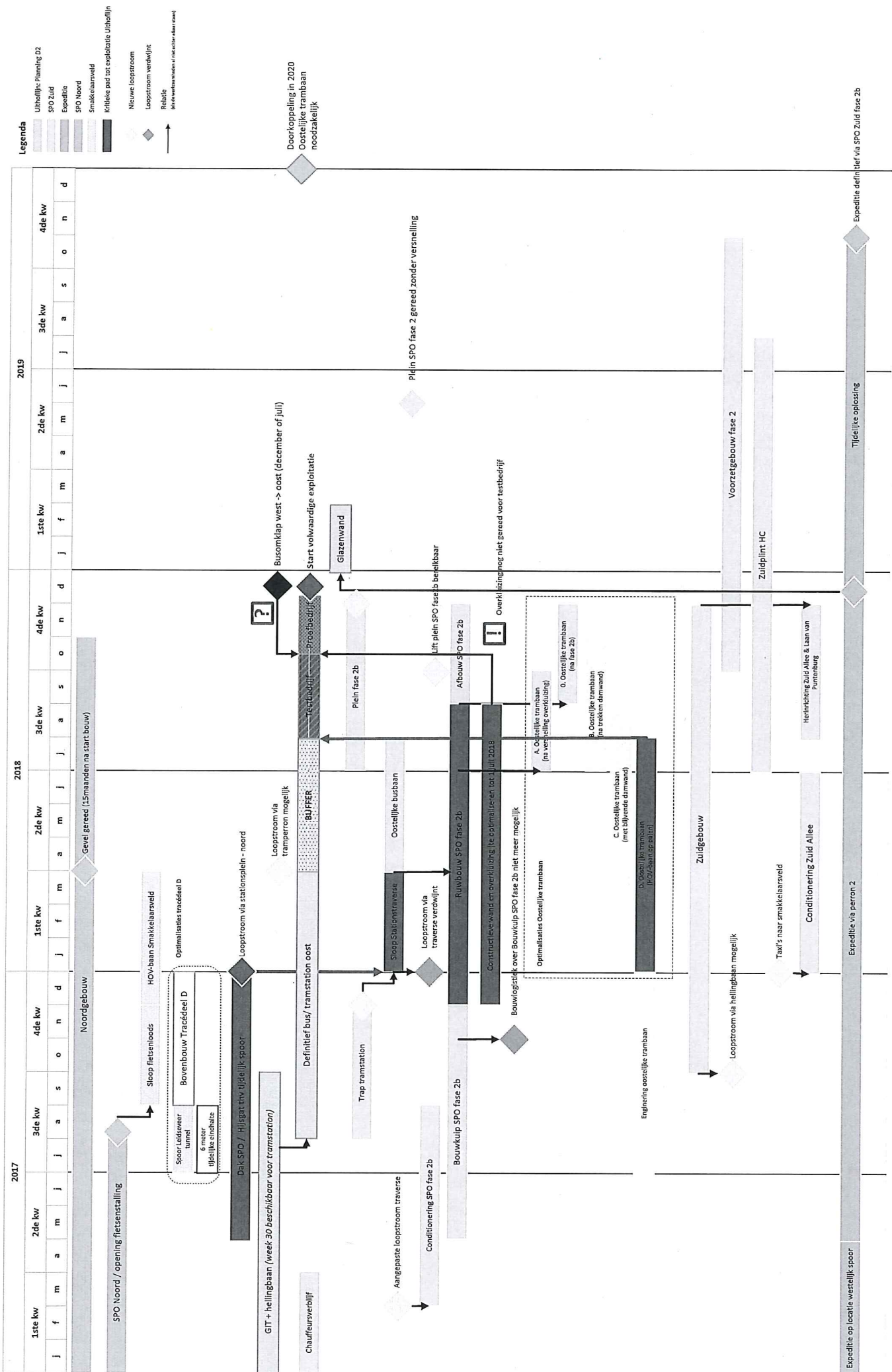
Scenario 1: Exploiteren zonder tijdelijk spoor, oostelijk spoor niet beschikbaar i.c.m. versnelling SPO fase 2b

22-2-2017



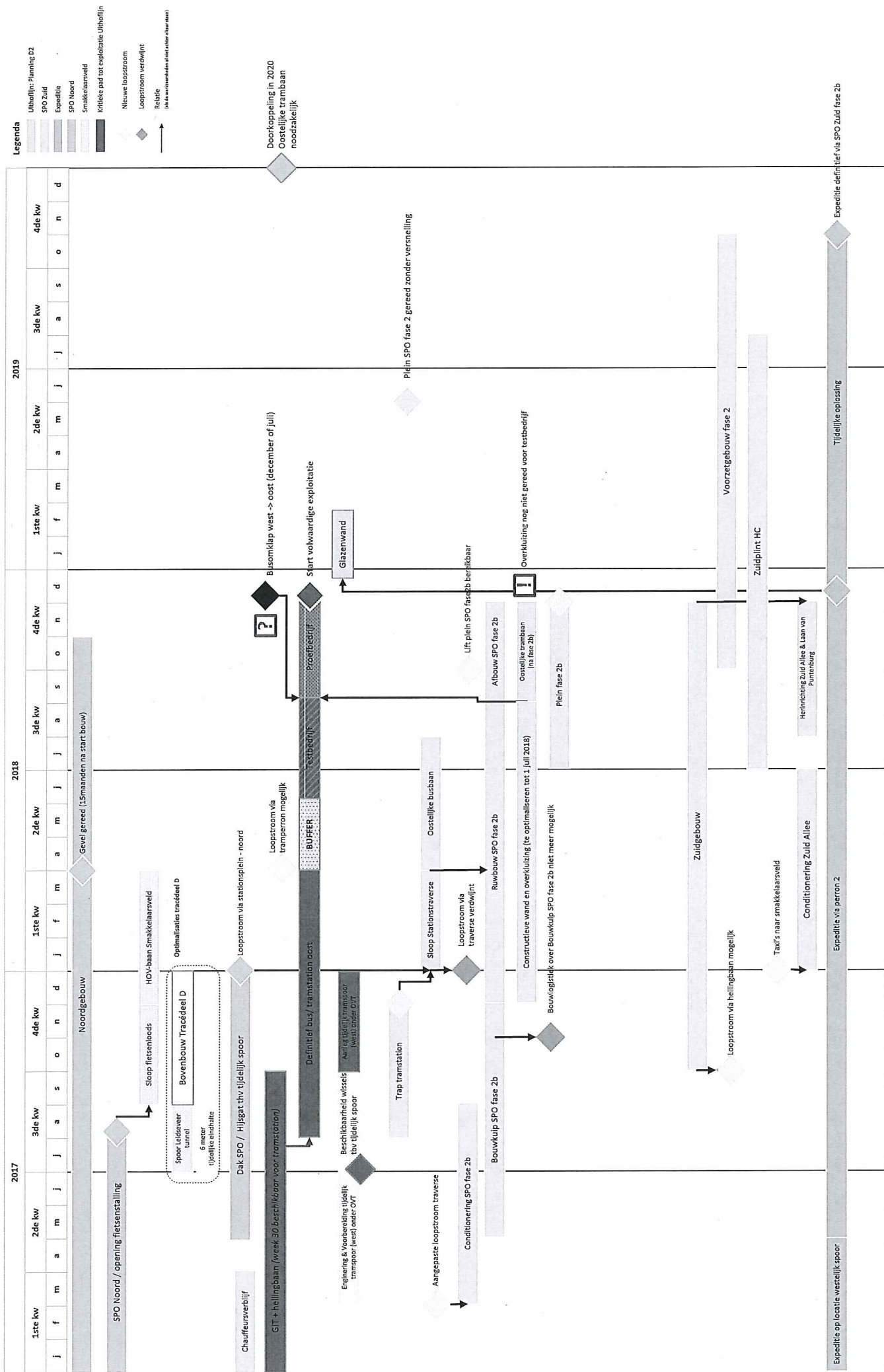
Scenario 2: Exploiteren van volwaardige Uithoflijn in december 2018 met oostelijk transpoor (met versneld test- en proefbedrijf in deel stationsgebied) i.c.m. versnelde planning SPO

22-2-2017



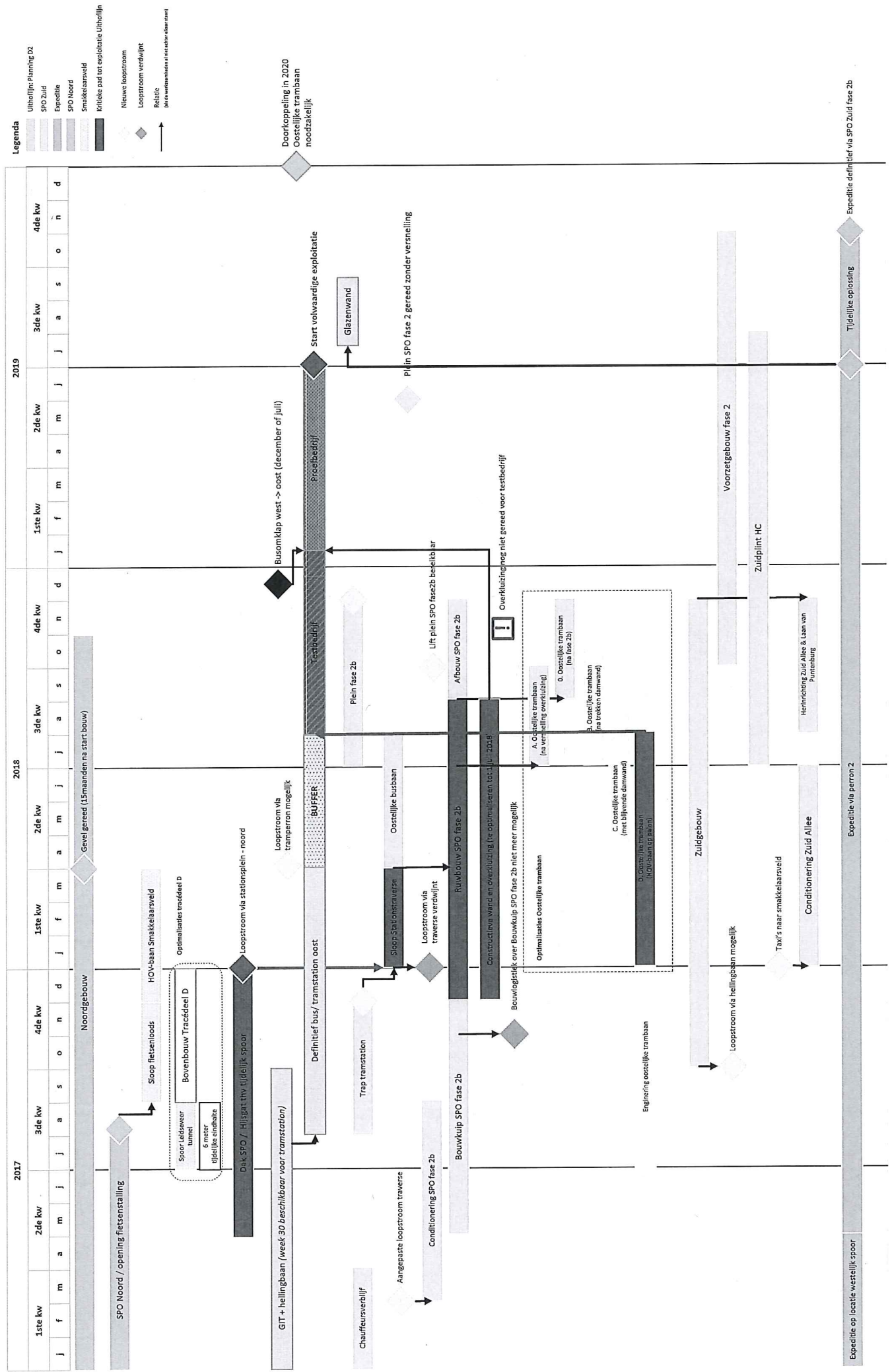
Scenario 2a: Exploiteren van volwaardige Uithoflijn in december 2018 gecombineerd met tijdelijk spoor (met versneld test- en proefbedrijf in deel stationsgebied)
i.c.m. versnelde planning SPO

22-2-2017



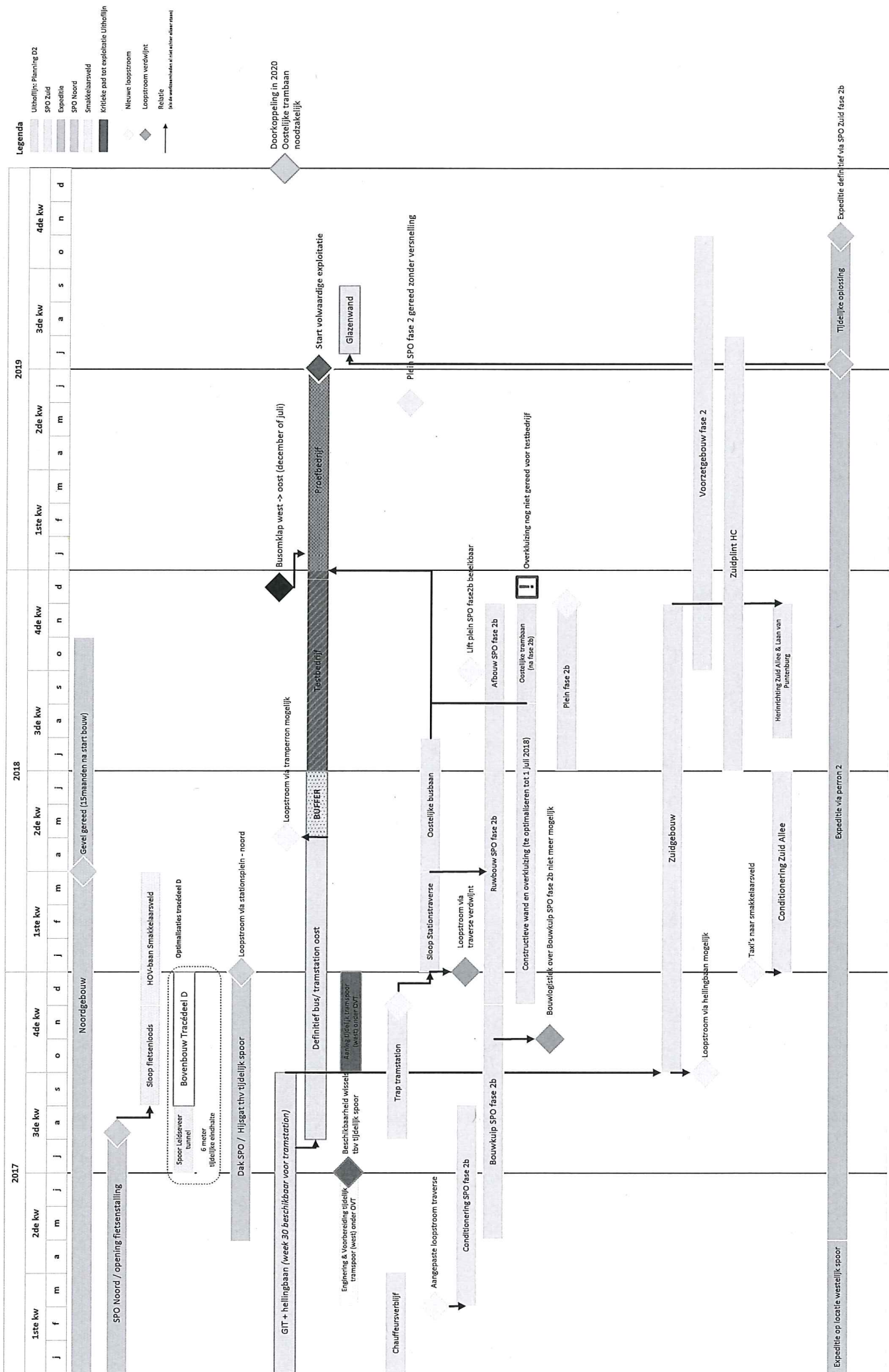
Scenario 3: Exploiteren van volwaardige Uithooflijn in juli 2019 met oostelijk tramspoor (gebaseerd op integraal test- en proefbedrijf na afronding alle bouwwerkzaamheden) i.c.m versnelling SPO fase 2b

22-2-2017



Scenario 3a: Exploiteren van volwaardige Uithooflijn in juli 2019 gecombineerd met tijdelijk spoor (gebaseerd op integraal test- en proefbedrijf na afronding alle bouwwerkzaamheden) i.c.m versnelling SPO fase 2b

22-2-2017



Planningsscenario's rondom tracédeel OVT

22 februari 2017

Opstellers: gemeente Utrecht en POUHL

Aanleiding scenarioanalyse "planning tracédeel OVT"

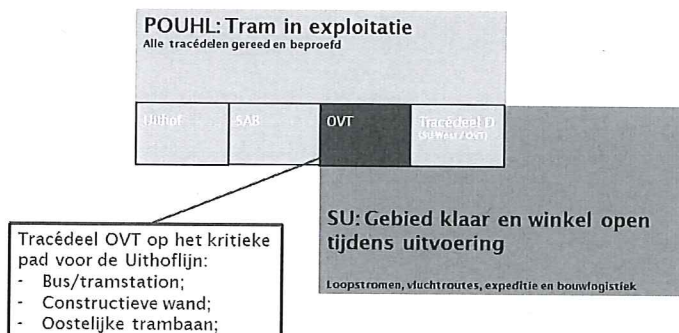
In het stationsgebied van Utrecht worden door de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en andere partijen projecten gerealiseerd. Wegens gezamenlijke en gelijktijdige uitvoering van deze projecten staat de planning van het project Uithoflijn binnen het stationsgebied onder druk. In dit memo worden verschillende planningsscenario's richting de mijlpaal "start exploitatie Uithoflijn" onderzocht. Hierbij worden de effecten van verschillende planningskeuzes op de totale plannings van de projecten Uithoflijn en Stationsplein Oost (SPO) inzichtelijk gemaakt.

Aan de hand van de verschillende scenario's kan door gU en pU een onderbouwde keuze gemaakt worden voor de meest wenselijke planning en daaruit voortvloeiende maatregelen.

Scope van de scenarioanalyse

Dit memo betreft het planningsraakvlak tussen de projecten Uithoflijn en SPO ter hoogte van tracédeel OVT. Gelijktijdig met de projecten Uithoflijn en SPO worden rondom tracédeel OVT ook de projecten Zuidgebouw en Voorzetgebouw gerealiseerd. In ditzelfde gebied zijn ook loopstromen, vluchtwegen en logistieke routes te faciliteren. Ruimte is erg schaars en de oorspronkelijke planning is door actuele ontwikkelingen binnen het tracédeel OVT niet meer vanzelfsprekend. Om tot een uitvoerbare fasering te komen voor tracédeel OVT worden de plannings van de projecten Uithoflijn en SPO in deze scenario-analyse gecombineerd en integraal beschouwd.

Opmerking [KM1]: Voor bestuurders ws. volgorde memo aanpassen, conclusie naar voren halen/minder chronologisch.



Figuur 1 – Schematisch overzicht raakvlak projecten Uithoflijn en Stationsplein Oost bij tracédeel OVT

Het raakvlak tussen de projecten Uithoflijn en SPO buiten tracédeel OVT bij tracédeel D wordt in dit memo niet beschouwd. Tracédeel D ligt niet (of zeer beperkt) op het kritieke pad van de Uithoflijn. Andere tracédelen van de Uithoflijn (SABUTO) vallen eveneens buiten de scope van dit memo. Over deze delen is POUHL met BAM-CUU afzonderlijk in gesprek.

Ontwikkelde scenario's

Op basis van de bestaande planning en actuele inzichten zijn in eerste instantie meer scenario's ontwikkeld. Na een eerste analyse, is ervoor gekozen om de niet reëel geachte scenario's verder niet te betrekken in deze memo. Dit betrof de scenario's (de 0-scenario's) op basis van de "D2 planning" van BAM CUU uit september 2016 die door recente, nieuwe informatie door BAM CUU achterhaald is. Ook betrof dit een scenario op basis van een beperkte exploitatie (de 1-scenario's) vanaf halte Vaartsche Rijn zonder oostelijk tramspoor. Na bespreking in MT POUHL is besloten dat de beperkte exploitatie in deze vorm niet reëel is.

Daarmee blijven de volgende scenario's over, die in deze memo verder zijn uitgewerkt:

- 1 – Beperkte exploitatie Uithoflijn in juli 2018 zonder oostelijk tramspoor t.h.v. busstation UCC, versnelde planning SPO
- 2 – Exploiteren van volwaardige Uithoflijn in december 2018 met oostelijk tramspoor (met versneld test- en proefbedrijf op oostelijk spoor) i.c.m. versnelde planning SPO
- 2a – Dit betreft scenario 2 inclusief het Tijdelijk spoor, zodat de Uithoflijn onafhankelijk wordt van de voortgang traverse OVT en wand SPO fase 2b.
- 3 – Exploiteren van volwaardige Uithoflijn in juli 2019 met oostelijk tramspoor (gebaseerd op integraal test- en proefbedrijf na afronding alle bouwwerkzaamheden), versnelde planning SPO.
- 3a – Dit betreft scenario 3 inclusief het Tijdelijk spoor, zodat de Uithoflijn onafhankelijk wordt van de voortgang traverse OVT en wand SPO fase 2b.

Voor ieder van de scenario's wordt in dit document een beschrijving, een risico-overzicht, een kostenoverzicht (kwalitatief) en een overzicht van kansen en overige effecten gegeven. Daarnaast is van ieder van de scenario's een balkenplanning opgesteld die het kritieke pad tot aan het moment van indienststelling van de Uithoflijn inzichtelijk maakt, zie bijlage.

In algemene zin geldt dat de planning van de traminfrastructuur afhankelijk is van de voortgang van (een keten van) andere projecten in het stationsgebied. Vertraging in deze projecten werkt één op één door in de planning van de Uithoflijn. In de planningen van deze projecten zijn geen reserve of buffers opgenomen. Hierdoor zijn vooral de "snellere" scenario's (1, 2 en 2a) vatbaar voor latere vertraging, wanneer een van de voorafgaande projecten onverhoopt toch vertraging oploopt.

Wat hierbij meespeelt is de laatste ontwikkeling in de planning van de GIT. Vanaf het beschikbaar komen van het werkterrein na aanleg (gedeelte) GIT, geeft BAM-CUU aan nog 9 maanden nodig te hebben om ter plaatse van de GIT alle traminfrastructuur te realiseren. De huidige planning van de GIT laat zien dat BAM-CUU in week 39 2017 terecht kan. Dit is door BAM BT gecommuniceerd en gU is hierover in gesprek met ABC en BAM BT. Voor einde realisatie betekent dit, dat dit voor tracédeel OVT verschuift naar week 23 (medio juni 2018). Dit is nog niet verdisconteerd in de laatste planning die BAM-CUU heeft gedeeld met POUHL op 10 februari 2017, maar zal wel moeten worden opgevangen ongeacht welk scenario wordt gekozen.

NB1: de bouwtijd van de GIT kan waarschijnlijk worden verkort tot week 30 in plaats van tot week 39. Dit onderzoekt BAM BT nog, maar dit is wel verdisconteerd in de scenario's.

NB2: mogelijk dat de bouwtijd van de traminfrastructuur verkort kan worden tot een periode korter dan 9 maanden, wanneer langere bouw tijden (17/6 over 6 dagen) toegestaan zijn. Dit onderzoekt gU.

Uitgangspunten:

Binnen het gebied zijn logistiek & vervoer en loopstromen aanwezig. Dit dient in alle scenario's gefaciliteerd te worden. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Logistiek & vervoer: Expeditie NS te faciliteren binnen bouwgebied Uithoflijn tot start exploitatie (besluit directieraad 11 januari 2017);
- Logistiek & vervoer: Hijsgat SPO fase 2b bereikbaar voor groot transport tot 1 december 2017, dit heeft impact voor het oostelijke en waarschijnlijk (beperkt) het westelijke spoor;
- Logistiek & vervoer: Vanaf start proefbedrijf Uithoflijn bij Utrecht Centraal Centrumzijde geen bouw- en expeditieverkeer op gecombineerde tram- en busbaan;
- Tramexploitatie: de vervoerder heeft een voorkeur voor start tramexploitatie gelijktijdig met de wijziging van dienstregeling (maanden juli of december). Daarbij geldt:

Juli - augustus	Meest ideaal, o.a. vanwege ingroeiperiode zomerdienstregeling
September / oktober	No go
November	Zou kunnen, maar minder wenselijk dan vanaf mei
December	Na juli de tweede optie
Januari / februari	No go
Maart t/m juni	Zou kunnen, zeker vanaf mei (meivakantie) wordt het rustiger

- Busexploitatie: afdeling OV Exploitatie acht het niet wenselijk om de "bussen terugklap" van het Jaarbeursplein naar de bushalte Utrecht Centraal Centrumzijde (UCC) plaats te laten vinden tijdens de bouwperiode. In ieder geval zal de bussen terugklap gelijktijdig met de wijziging van dienstregeling (maanden juli of december) plaats moeten vinden;
- Loopstroom: over tramperron/oostelijke trambaan vanaf uiterlijk 31 december 2017 (start sloop traverse) tot 31 december 2018 (openstelling plein fase 2B);
- Loopstroom: OV-terminal altijd bereikbaar vanaf zuidzijde (Moreelsepark) en geschikt voor mindervaliden (aanwezigheid van lift);
- Loopstroom: Tot het moment dat SPO-noord steigervrij is, zijn ten behoeve van de vluchtroute vanuit de OV-terminal twee trappen via zuid benodigd. Nadat SPO-noord steigervrij volstaat één trap/vluchtroute via zuid.

Om haalbaarheid van loopstromen, logistiek en vervoer inzichtelijk te maken zijn "stripboeken" ontwikkeld. De stripboeken geven een gedetailleerde beschrijving van de ligging van loopstromen en logistiek & vervoer in het gebied. Afhankelijk van de keuze voor een scenario worden de voorwaarden ten aanzien van loopstromen, logistiek en vervoer verwerkt in de contracten van de projecten.

Opmerking [KM2]: Checkvraag aan gU: Passen deze nu op de scenario's?

Met de aannemers, BAM CUU en BAM B&T, zullen bovenstaande scenario's een detailniveau dieper worden uitgewerkt, als controle van de haalbaarheid van deze scenario's. Dit overleg heeft nog niet plaatsgevonden, maar wordt op korte termijn geïnitieerd door gU en pU.

Opmerking [KM3]: Zal plaats vinden donderdagmiddag 23^e

SCENARIO'S

Scenario 1 – Beperkte exploitatie Uithoflijn in juli 2018 zonder oostelijk tramspoor t.h.v. busstation UCC, versnelde planning SPO

Scenariobeschrijving:

In dit scenario is de eindsituatie voor de Uithoflijn – althans voor het infrastructuurcontract – een situatie met een Halte UCC zonder oostelijk spoor t.h.v. het busstation. Voor de trambewegingen tussen Uithoflijn en Remise wordt gebruik gemaakt van het westelijk spoor, met aanvullende veiligheidsmaatregelen waar dit betekent dat tegen het verkeer in wordt gereden. Dit betekent dat het hijsgat voor het Noordgebouw de realisatie van het westelijk spoor niet mag hinderen. Vanaf de Uithoflijn komen trams via het wisselcomplex van Halte UCC op dit westelijk spoor, terwijl de trams via de wissels na de TEJ weer op het “goede” spoor komen.

Het scenario gaat uit van een gesplitst test- en proefbedrijf: op tracédelen SABUTO zal zo snel mogelijk worden gestart met testbedrijf, waardoor het test- en proefbedrijf voor DOVT ingekort kan worden.

In dit scenario kan het oostelijk tramperron gebruikt worden als busperron, ter vervanging van het busperron ter hoogte van de wand van SPO fase 2b. Over dit perron zal ook een loopstroom richting Moreelsepark gefaciliteerd moeten worden.

Risico:

- Afdeling OV Exploitatie van provincie Utrecht heeft aangegeven dat linksrijden door de Leidseveertunnel een “no go” is vanwege veiligheid en het overige verkeer. Acceptatie van een dergelijke oplossing door concessieverlener, concessiehouder en ILT is niet zeker.
- Proefbedrijf vindt plaats op een niet-volledige eindsituatie.
- Versnellingsmaatregelen planning traminfrastructuur moeten volledig ingezet worden om de planning te halen. Risico dat wanneer een maatregel minder effectief blijkt of toch onhaalbaar is, de planning niet meer gehaald kan worden.
- Planning is afhankelijk van de voortgang van andere projecten in het stationsgebied. Vertraging in deze projecten werkt één op één door in de planning van de Uithoflijn.
- In de plannings van de projecten, inclusief traminfrastructuur, is geen ruimte voor reserve of buffers. De projecten moeten zonder vertragingen verlopen en de overdracht van de werkterreinen moet in één keer goed gaan.

Kansen:

- Exploitatie op oorspronkelijke mijlpaal.

Kosten:

- Versnellingsmaatregelen nodig om planning traminfrastructuur dusdanig te versnellen dat – ook in het stationsgebied – tijdig gestart kan worden met test- en proefbedrijf.
- Versnelling SPO 2b.
- Versnelling en opsplitsing test- en proefbedrijf.

Scenario 2 – Exploiteren in december 2018 met oostelijk tramspoor (met versneld test- en proefbedrijf in (deel) stationsgebied)

Scenariobeschrijving

Op de overige tracédelen van de Uithoflijn (SABUTO) wordt gestart met test- en proefbedrijf zodra de realisatie op SABUTO gereed is. Om hiervoor voldoende tijd te hebben, zullen op dit tracédeel beperkte versnellingsmaatregelen doorgevoerd moeten worden. Test- en proefbedrijf kunnen voor het stationsgebied daarmee wel korter zijn, omdat het merendeel van de testen en beproevingen al is uitgevoerd.

De startdatum van het test- en proefbedrijf in het stationsgebied is direct afhankelijk van de realisatie van het oostelijke tramspoor. Deze is direct afhankelijk van de voltooiing van een reeks aan andere deelprojecten en mijlpalen. Op het kritieke pad van de mijlpaal start testbedrijf liggen o.a. de realisatie en voltooiing van:

- Het voorzetgebouw fase 1 door Klepierre. Relevante mijlpaal voor start testbedrijf is het moment dat via het voorzetgebouw een loopstroom vanaf het stationsplein noord ontvangen kan worden (door het steigeroverwoud). Hierna kan aangevangen worden met;
- Start sloop traverse, onder de voorwaarde dat de tramtrap beschikbaar is als vluchtroute vanuit de OVT. Zolang er steigers op het plein noord staan geldt dit namelijk niet als vluchtroute (naar binnen vluchten). Hierna kan aangevangen worden met;
- Voltooien ruwbouw (constructieve wand) voor SPO fase 2B;
- De voltooiing van de oostelijke trambaan, deze heeft een relatie met het voltooien van de constructieve wand i.v.m. het afhangen van de bovenleiding.

Om de mijlpaal start testbedrijf van de oostelijke trambaan te vervroegen worden de werkzaamheden van SPO fase 2b versneld uitgevoerd. De benodigde bouwtijd voor het realiseren van de constructieve wand en oostelijke trambaan na start sloop traverse is daarbij geminimaliseerd.

Risico:

- Kans op verdere vertraging mijlpaal start testbedrijf als gevolg van afhankelijk van een keten aan (deel)projecten, met als grootste bottleneck de sloop van de traverse.
- Het test- en proefbedrijf op de overige traminfrastructuur kan niet aanvangen omdat trams niet via het spoor vanuit de remise op de traminfrastructuur kunnen komen;
- Test- en proefbedrijf op SABUTO met enkel het westelijk tramspoor blijkt niet mogelijk want trams zijn niet vanaf de remise bij het westelijk tramspoor en kopsporen van stations Utrecht Centraal Centrumzijde te krijgen met het huidige ontwerp van de infrastructuur (denk aan tractie, K&L Tram, datanetwerk).
- Vertraging van project GIT zet robuustheid scenario onder druk.
- Bussen terugklap in december 2018, omdat juli 2018 te vroeg is. Dit vraagt extra maatregelen in proefbedrijf om de situatie met bussen te kunnen beproeven.
- Planning is afhankelijk van de voortgang van andere projecten in het stationsgebied. Vertraging in deze projecten werkt één op één door in de planning van de Uithoflijn.
- In de planningen van de projecten zijn geen reserve of buffers opgenomen. De projecten moeten zonder vertragingen verlopen en de overdracht van de werkterreinen moet in één keer goed gaan.

Kansen:

- De Uithoflijn start de exploitatie nadat stationsgebied gereed is
- Beperkte tijdelijke maatregelen
- Af wat af is: gefaseerd test- en proefbedrijf

Kosten

- Kosten bij verlaatte start exploitatie (stilstaand materieel, langere inzet bussen etc.) zijn aanzienlijk (0,5 jaar)
- Verdragingskosten op jaarbeurszijde als gevolg van langer durende inzet bussen
- Langer in stand houden projectteams aannemer en POUHL
- Versneld bouwen SPO fase 2B
- Meerkosten om testbedrijf stationsgebied te versnellen
- Meerkosten om proefbedrijf stationsgebied te versnellen

Overige effecten

De realisatie van de oostelijke trambaan is afhankelijk van de voltooiing van de constructieve wand (ruwbouw SPO fase 2B) en de overkluizing

Scenario 2a – Exploiteren in december 2018 met Tijdelijk spoor (met versneld test- en proefbedrijf in (deel) stationsgebied)

Scenariobeschrijving:

Als scenario 2, echter is de eindsituatie niet het huidige ontwerp van de Uithoflijn maar een ontwerp met een Tijdelijks spoor in plaats van het oostelijke spoor. Dit betekent dat de afhankelijkheid tussen Uithoflijn en Traverse OVT-SPO fase 2b wordt opgeheven.

Risico:

- Het Tijdelijk spoor is een beladen contractwijziging bij BAM-CUU, omdat deze eerder niet is doorgegaan. De vraag is in hoeverre BAM-CUU hier nog in mee wil, en onder wat voor condities.
- Het Tijdelijk spoor heeft 3 extra wissels nodig om te functioneren. Deze zijn nog niet besteld en de vraag is hoe snel de wissels beschikbaar zullen zijn. Dit risico is bij deze planning kritischer dan wanneer scenario 3 wordt aangehouden.
- De realisatie van het tijdelijk spoor vraagt aanpassingen aan het reeds gerealiseerde spoor (tracedeel D en maakt benodigde faseringsstappen complexer
- Doorgaande loopstromen in proefbedrijf en in exploitatie als bouwdeel 2b niet versneld wordt uitgevoerd.
- Bussen terugklap in december 2018, omdat juli 2018 te vroeg is. Dit vraagt extra maatregelen in proefbedrijf om de situatie met bussen te kunnen beproeven.
- Planning is beperkt afhankelijk van de voortgang van andere projecten in het stationsgebied, het tijdelijk spoor voorkomt een grotere afhankelijkheid.
- In de planningen van de projecten zijn geen reserve of buffers opgenomen. De projecten moeten zonder vertragingen verlopen en de overdracht van de werkterreinen moet in één keer goed gaan.

Kansen:

- Als scenario 2.

Kosten:

- Als scenario 2, echter inclusief kosten voor het Tijdelijk spoor (en latere ombouw naar definitieve situatie).

Scenario 3 – Exploiteren in juli 2019 met oostelijk tramspoor (gebaseerd op integraal test- en proefbedrijf na afronding alle bouwwerkzaamheden)

Scenariobeschrijving

Het test- en proefbedrijf van de volledige Uithoflijn vangt aan direct na de realisatie van het oostelijke tramspoor. Dit is conform de originele volgorde Uithoflijn (eerst volledig bouwen, daarna testen en beproeven). De Uithoflijn wordt in één keer afgebouwd, getest en beproefd, zodat het hele tramvervoersysteem in exploitatie kan gaan op de aangegeven datum.

De startdatum van het test- en proefbedrijf is direct afhankelijk van de realisatie van het oostelijke tramspoor. Deze is direct afhankelijk van de voltooiing van een reeks aan andere deelprojecten en

mijlpalen. Op het kritieke pad van de mijlpaal start testbedrijf liggen o.a. de realisatie en voltooiing van:

- Het voorzetgebouw fase 1 door Klepierre. Relevante mijlpaal voor start testbedrijf is het moment dat via het voorzetgebouw een loopstroom vanaf het stationsplein noord ontvangen kan worden (door het steigeroerwoud). Hierna kan aangevangen worden met;
- Start sloop traverse, onder de voorwaarde dat de tramtrap beschikbaar is als vluchtroute vanuit de OVT. Zolang er steigers op het plein noord staan geldt dit namelijk niet als vluchtroute (naar binnen vluchten). Hierna kan aangevangen worden met;
- Voltooien ruwbouw (constructieve wand) voor SPO fase 2B;
- De voltooiing van de oostelijke trambaan, deze heeft een relatie met het voltooien van de constructieve wand i.v.m. het afhangen van de bovenleiding.

Om de mijlpaal start testbedrijf te vervroegen worden de werkzaamheden van SPO fase 2b versneld uitgevoerd. De benodigde bouwtijd voor het realiseren van de constructieve wand en oostelijke trambaan na start sloop traverse is daarbij geminimaliseerd.

Risico:

- Imago & bestuurlijke onrust vanwege latere exploitatie
- Kans op verdere vertraging mijlpaal start testbedrijf als gevolg van afhankelijk van een keten aan (deel)projecten, met als grootste bottleneck de sloop van de traverse
- Engineering oostelijke trambaan niet op tijd gereed leidt tot vertraging
- Extra claim vertragingskosten BAM (omdat huidige planning uitgaat van 7 en niet 12 maanden vertraging)

Kansen:

- De Uithoflijn start de exploitatie nadat stationsgebied gereed is
- Nauwelijks tijdelijke maatregelen

Kosten

- Kosten bij verlaatte start exploitatie (stilstaand materieel, langere inzet bussen etc.) zijn zeer aanzienlijk (1 jaar)
- Vertragingskosten op jaarbeurszijde als gevolg van langer durende inzet bussen
- Langer in stand houden projectteams aannemer en POUHL
- Versneld bouwen SPO fase 2B

Scenario 3a – Exploiteren in juli 2019 met Tijdelijk spoor (gebaseerd op integraal test- en proefbedrijf na afronding alle bouwwerkzaamheden)

Scenariobeschrijving:

Als scenario 3, echter is de eindsituatie niet het huidige ontwerp van de Uithoflijn maar een ontwerp met een Tijdelijks spoor in plaats van het oostelijke spoor. Dit betekent dat de afhankelijkheid tussen Uithoflijn en Traverse OVT-SPO fase 2b wordt opgeheven.

Risico:

- Het Tijdelijk spoor is een beladen contractwijziging bij BAM-CUU, omdat deze eerder niet is doorgegaan. De vraag is in hoeverre BAM-CUU hier nog in mee wil, en onder wat voor condities.
- Het Tijdelijk spoor heeft 3 extra wissels nodig om te functioneren. Deze zijn nog niet besteld en de vraag is hoe snel de wissels beschikbaar zullen zijn.

- De realisatie van het tijdelijk spoor vraagt aanpassingen aan het reeds gerealiseerde spoor (tracedeel D en maakt benodigde faseringstappen complexer
- Doorgaande loopstromen tijdens het proefbedrijf als de versnelling van bouwdeel 2b niet plaats vindt.

Kansen:

- Als scenario 3.

Kosten:

- Als scenario 3, echter inclusief kosten voor het Tijdelijk spoor (en latere ombouw naar definitieve situatie).

Afweging scenario's d.m.v. trade-off

Waar mogelijk zijn hieronder concrete bedragen ingevuld. Anders is uitgegaan van een inschatting, of is kwalitatief aangeduid welke effecten te verwachten zijn. Voor de puntentelling geldt (---=-2, --=-1, 0=0, +=1, +++=+2) waarbij wordt vergeleken ten opzichte van scenario 1.

Criteria	1	2	2a (enkel wijzigingen t.o.v. 2)	3	3a (enkel wijzigingen t.o.v. 3)
Tijdconsequenties exploitatie UHL	0 (juli 2018)	(dec 2018)		(juli 2019)	
Kosten					
Handhaven exploitatie bestaand vervoerssysteem	0	-			
Meerkosten en kwaliteit test en proefbedrijf (n.n.b.) ["tonnen"]	0 (grote versnelling noodzakelijk)	+ (versnelling en fasering noodzakelijk)		++ (dicht bij oorspronkelijk)	
Versnellingskosten SPO fase 2B	0	^	+ (geen noodzaak)	0	+ (geen noodzaak)
Maatregelen ivm logistiek en raakvlakken	?				
Extra verdragingskosten Uithoflijn (BAM / CAF)	0	-		--	
Versnellingskosten Uithoflijn (n.n.b.) ["miljoenen"]	0 (grote versnelling noodzakelijk)	+ (versnelling noodzakelijk)		++	
Versnellingskosten GIT (week 39 naar 30)	0	0	0	+ (geen noodzaak)	+ (geen noodzaak)
Meerkosten tijdelijke maatregelen incl. tijdelijk spoor	0?	0	-	0	-
Claims vastgoed*	0?				
Instandhouden projectorganisaties OG	0	-		--	

Opmerking [KM4]: n.n.b. door gU

Opmerking [KM5]: n.n.b. door gU

Opmerking [KM6]: Geldt dit niet bij niet-tijdelijk spoor varianten?

Kwaliteit					
Ruimtelijke kwaliteit stationsgebied (bouwput eerder af)	0	0		0	
Reizigerskwaliteit:					
a. Kwaliteit tram vs. bus (lijn 12)	0	-	-	--	--
b. Tijdelijke situatie West					
c. Capaciteit lijn 28					
Loopstromen in (proefbedrijf en) exploitatie	0	0	0 met en zonder versnelling 2b	+	0 zonder versnelling 2b
Fietsenstalling fase 2b eerder in gebruik	0	+		+	
Robuustheid planning	0	0	+	+	++
Imagoschade opdrachtgevers					
Bouwbaarheid Zuidgebouw gekoppeld aan proefbedrijf	0	+/-		+	
Haalbaarheid	Nihil, vanwege versnellingsmaatregelen en bezwaren vanuit exploitatie	Vraagt van UHL grote versnelling, m.n. T&P		Vraagt van UHL beperkte versnelling T&P	
Samengevat (kosten)					
Samengevat	Grote, kostbare versnelling noodzakelijk, zowel in projecten gU als UHL. Minst robuuste planning.	Beperkte versnelling noodzakelijk, zowel in project gU als UHL. Robuustheid twijfelachtig.	Beperkte versnelling noodzakelijk, kostbaarder dan 2, zowel in project gU als UHL. Robuustheid beter dan 2 door tijdelijk spoor.	Nauwelijks versnelling noodzakelijk, daardoor met name kostbare vertragskosten en. Haalbaar.	Nauwelijks versnelling noodzakelijk, daardoor met name kostbare vertragskosten en kosten a.g.v. tijdelijk spoor. Haalbaar en robuust.

Opmerking [KM7]: kan jij hier vanuit stationsgebied nog eens goed naar kijken?

Opmerking [KM8]: Zie vraag hierboven bij "claims vastgoed"

Opmerking [KM9]: Zie vraag hierboven bij claims vastgoed

*Kosten voor SU zijn de vertragskosten van Zuidgebouw en Voorzetgebouw. Als bereikbaarheid en project een jaar opschuift bedragen de kosten hiervan respectievelijk (inschatting). Bij versnelling van bouwdeel 2b zijn deze kosten minder hoog, vandaar dat ze zijn toegevoegd aan scenario's 2a en 3a, mocht gekozen worden voor tijdelijk spoor en versnelling bouwdeel 2b niet wordt doorgezet.

Opmerking [KM10]: gU check, versnelling 2b niet ook bij tijdelijk spoor wenselijk? Zie ook uitgewerkte balkenplanningen.

Conclusie


De ontwikkelingen in het stationsgebied in combinatie met de ontwikkelingen bij de realisatie van de Uithoflijn vragen om een heroverweging van verschillende mijlpalen. Bovenstaande analyse en trade-off laten zien dat de volgende stappen nodig zijn om zowel het stationsgebied als de Uithoflijn tijdelijk goed te laten functioneren en gecontroleerd de eindsituatie te laten bereiken:

- Fasering SPO fase 2b, ;
- Uithoflijn, einde realisatie/start testbedrijf ;

- Uithoflijn, einde proefbedrijf/start exploitatie ;

Overzicht van opmerkingen bij 2. februari 2017_Geredigeerd.pdf

Pagina: 16

 Nummer: 1 Auteur: rooke001 Onderwerp: Notitie Datum: 4-4-2018 13:14:04
F voor alle bedragen in deze tabel

Pagina: 17

Nummer: 1 Auteur: rooke001 Onderwerp: Notitie Datum: 4-4-2018 13:14:28
F voor alle bedragen.

Nummer: 2 Auteur: rooke001 Onderwerp: Notitie Datum: 4-4-2018 13:14:39
F voor beide bedragen in deze zin.



Agenda Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn
 Datum: 8 februari 2017
 Tijd: 15.00-16.30 uur
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd, grote vergaderzaal
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Bert Coenen, Jan Greeven, ██████████, Simon Roozen, ██████████ (secretaris, verslag)
 Afwezig: Dick Jonkers



1. Opening en mededelingen

2. Verslagen

2a. Verslag directieraad Uithoflijn van 11 januari 2017 (bijlage 1)
 Ter vaststelling

3. Projectinhoudelijk

3a. Stijlpunt Tramperron – Stationshal (bijlage 2, 3)
 (Simon Roozen)

Zoals in vorige Directieraad besproken is, onafhankelijk van de uitkomsten van het loopstromenonderzoek, het ontwerp van de trap tussen tramperron en stationshal afgerond.

Gevraagd besluit:

1. In te stemmen met het definitief ontwerp van het stijlpunt.
2. Opdracht te geven voor het aanbrengen van de fundering voor het stijlpunt voor rekening van de gemeente.
3. Opdracht te geven aan POUHL om zich maximaal in te spannen om het stijlpunt functioneel gereed te krijgen voor 1 oktober 2017
4. Opdracht te geven aan POUHL en POS om te komen met een redelijk en billijk voorstel voor het dragen van de realisatiekosten van de trap.
5. Opdracht te geven aan de provincie om afspraken te maken met de ITB over het beheer van de trap.

3b. OV-exploitatie - 005 Extra mini-TVM in levering Qbuzz (bijlage 4)
 (Bert Coenen)

BAM-CUU heeft aangegeven dat zij de TVM volgens het contract op de halte UMC Utrecht niet kunnen leveren, want deze is niet meer leverbaar (hiervoor is een VTW minderwerk in de maak). Aangezien OV-exploitatie een contract heeft met Qbuzz om het betalingssysteem te realiseren wordt OV-exploitatie gevraagd om op de locatie van de TVM een mini-TVM te realiseren. De TVM verdwijnt daarmee uit het contract van BAM-CUU en wordt in opdracht gegeven bij de leverancier van OV-exploitatie. Deze VTW is afgestemd met ██████████.

Gevraagd besluit:

Overhevelen van € ██████████ - vanuit het budget Uithoflijn (Traminfrastructuur) naar het programma U-sing om deze mini-TVM te bekostigen.

4. Bepalen invulling stuurgroep 9 maart

Op 9 maart is een extra stuurgroep ingepland, met het oog op mogelijke ontwikkelingen in het overleg met BAM over de nieuwe wijze van samenwerken.

5. Rondvraag en Sluiting

De volgende directieraad is op 22 maart. Voorziene agendapunten zijn:

- Gebouwen langs de baan (hoe om te gaan met planschade regeling en financieel risico)
- Kwartaalrapportage en halfjaarrapportage
- Projectplan
- Overzicht van openstaande VTW's en kostenraming



Ter kennisgeving bijgevoegd:

a. Mijlpalenoverzicht

(bijlage 5)

Bijgevoegd het overzicht met mijlpalen die publiciteit kunnen opleveren. Het werk aan de kruising Universiteitsweg/Heidelberglaan in de periode maart-september zal tot verkeersoverlast leiden. Er is een persbericht uitgegaan. POUHL zorgt voor een woordvoeringslijn en een Q&A.



Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad UHL
Datum: 11 januari 2017
Tijd: 15.00-16.30 uur
Plaats: Laan van Maarschalkerweerd, grote vergaderzaal
Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, [REDACTED], Erica van Dijk, [REDACTED] (aanwezig bij agendapunten 3b-4), [REDACTED] (secretaris, verslag)
Afwezig: Simon Roozen, [REDACTED] Jan Greeven



1. Opening en mededelingen

Rob Brugts heet de aanwezigen welkom. Bert Coenen is voor het eerst aanwezig als projectdirecteur ad interim.

2. Verslagen

3a. Verslag directieraad Uithoflijn van 16 november 2016 (bijlage 1)

Het verslag wordt niet vastgesteld, maar voor kennisgeving aangenomen.

3b. Concept-verslag stuurgroep Uithoflijn van 23 november 2016 (bijlage 2)

Het verslag wordt voor kennisgeving aangenomen.

3c. Actielijst voorbereidingsoverleg 7 december 2016

De actielijst wordt voor kennisgeving aangenomen. Wanneer het relevant is, komen we op de acties terug.

3. Projectinhoudelijk

3a. Besluit loopstromen halte Utrecht Centraal Centrumzijde

Bert Coenen geeft een toelichting op de actualiteit. Er wordt nog de laatste hand gelegd aan het ontwerp van de vaste trap tussen stationshal en tramhalte. Daarnaast loopt er nog een onderzoek naar de loopstromen tussen halte en stationshal voor de jaren 2020 en later. Het vaststellen van het ontwerp van de trap kan en hoeft echter niet wachten op de uitkomsten van het loopstromenonderzoek. Bert heeft in het MT POUHL voorgesteld om ontwerp trap en loopstromenonderzoek los te koppelen. Het ontwerp van de trap zal door GU worden afgerond. Verdere optimalisatie van het ontwerp van de trap om de loopstromen nog beter te accommoderen zal niet leiden tot wezenlijke verbeteringen. Tijdige afronding van het ontwerp is van belang zodat de BAM tijdig kan starten met de realisatie. Het loopstromenonderzoek komt in een latere directieraad terug. Dan zal duidelijk worden of een eventuele verbinding met de Moreelsebrug weer in beeld komt.

Erica van Dijk stelt voor om het loopstromenonderzoek dan ook in het APS 4 te behandelen.

Afgesproken wordt om dit snel na behandeling in de directieraad te doen. Het is van belang dat René Groen bij het APS 4 is, als het loopstromenonderzoek wordt besproken.

Besluit directieraad Uithoflijn:

- De directieraad verzoekt de gemeente Utrecht om het ontwerp van de trap snel af te ronden en vast te stellen, onafhankelijk van de uitkomsten van het loopstromenonderzoek dat nog loopt.
- De uitkomsten van het loopstromenonderzoek worden in een latere directieraad besproken en snel daarna ook in APS 4.

3b. Besluit tijdelijke expeditie Utrecht Centraal

Erica van Dijk licht toe: tot eind 2018 moeten we expeditie voor Utrecht Centraal op een tijdelijke manier faciliteren. In APS 4-verband is getrechterd naar een oplossing aan de oostzijde. Vanuit de gehele bouwopgave gezien is een alternatief in de bouwvlek van de Uithoflijn het meest gunstige alternatief. ██████████ is akkoord met dit alternatief, wel onder de voorwaarde dat bij de start van de exploitatie de expeditie uit de contour van de Uithoflijn is.

Erica van Dijk geeft aan dat de VTW die uit dit besluit voortkomt, door de gemeente (Stationsgebied) wordt gefinancierd.

Besluit directieraad Uithoflijn:

- Stemt in met Variant 1 als voorkeursvariant voor de NS expeditie, waarbij
 - SU en POUHL gezamenlijk en met haar opdrachtnemers de uitwerking van de expeditie met haar stakeholders nader uitwerkt en implementeert;
 - In de uitwerking de voorwaarden zoals door Provincie Utrecht aangegeven t.a.v. proefbedrijf en exploitatie (bus en tram) worden meegenomen;
 - POUHL haar opdrachtnemer opdracht geeft mee te werken aan de uitwerking van de expeditieoplossing voor NS;
 - SU zorgt er voor dat de NS expeditie bij start exploitatie Uithoflijn buiten de contour van de Uithoflijn is gepositioneerd;
 - Aan de hand van de uitwerking de kostenconsequenties van de oplossing in beeld worden gebracht en tussen partijen, aan de hand van de verantwoordelijkheden, worden verdeeld;
 - De VTW die hieruit voortkomt door de gemeente Utrecht wordt gefinancierd.

3c. Stand van zaken kwestie spoorwijdte Van Boekel

██████████ geeft een toelichting. Er is al een expertmeeting geweest. Naar aanleiding daarvan heeft Van Boekel een memo opgesteld waar POUHL niet tevreden meewas. POUHL en PU-OV willen dat er goed spoor komt. 18 januari vindt een vervolgoverleg plaats. Er wordt nog een keer goed gekeken naar de opties slijpen en vervangen en naar de mogelijkheid om wel van het huidige spoor gebruik te maken.

Movares heeft een oplevertoets gedaan, daar kwamen naast de spoorwijdte nog andere zaken uit die hersteld moeten worden.

Erica van Dijk: die andere herstelpunten waren al bekend, GU-SU wacht met een besluit daarover tot er een besluit zou vallen over de problemen met de spoorwijdte. De planning is om in de periode februari-juni alle restpunten van Van Boekel op te lossen.

Dick Jonkers vraagt of de input van Qbuzz daarin wordt meegenomen. Erica van Dijk bevestigt dat de input van Qbuzz wordt meegenomen.

De stuurgroep wordt, indien nodig, na 18 januari extra bijeengeroepen om een besluit te nemen. Onderwerp komt later terug op agenda van DR.

4. Samenwerking POUHL-BAM

Onderwerp besproken.

5. Governance UHL, scope- en risicoverdeling

Dick Jonkers geeft aan dat de geagendeerde notitie een weerslag is van een gesprek tussen Jan Greeven en hemzelf. De meeste genoemde acties lopen inmiddels. Binnenkort staat de bespreking van een aantal casussen gepland, waarin het sturingsmodel wordt getoetst. Dat moet leiden tot heldere keuzes in de scopeverdeling en kan mogelijk leiden tot een tweede 'allonge' op de bestuursovereenkomst. We gaan kijken naar de overlegstructuren en waar mogelijk hulpstructuren schrappen. De positie van de directieraad kan steviger worden. Rob Brugts geeft aan dat de gedeputeerde er altijd al vanuit is gegaan dat de directieraad in lijn tussen stuurgroep en projectdirecteur in zit.

René Groen zegt dat dit voor de wethouder hetzelfde is. De positie van de directieraad is wat René betreft dus nooit een discussiepunt geweest.

Bert Coenen geeft aan dat hij eventuele discussie over scopeverdeling graag wil parkeren tot na het overleg met BAM over de nieuwe wijze van samenwerking.

Rob Brugts geeft aan dat de scopeverdeling en de samenwerking met BAM wel met elkaar samenhangen, want uit de afspraken met BAM kunnen bijkomende kosten komen.

Directieraad Uithoflijn stelt vast:

- Dat de Directieraad in de lijn tussen Stuurgroep en projectdirecteur zit.

6. Rondvraag en sluiting

Ter kennisgeving zijn een aantal VTW's aan de agenda toegevoegd, die niet eerder in de directieraad zijn geagendeerd. Er zijn nog andere VTW's die niet in de directieraad zijn geweest, maar deze (027.2, 032.2, 048.3, 046) zijn de belangrijkste.

De directieraad wil graag dat alle nog openstaande VTW's in de directieraad aan de orde komen.

Bert Coenen stelt voor om in een volgende directieraad alle openstaande VTW's te agenderen, met de kostenraming erbij.

25 januari is er een Stuurgroep gepland. Er zijn voorlopig geen besluiten nodig, maar de geplande stuurgroep kan goed worden gebruikt om bij te praten over de recente ontwikkelingen.