

7-4-2017, Mail - stuurgroep UHL 12 april

**Van:** [redacted]@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 7 april 2017 21:00  
**Aan:** Jonkers, Dick; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Coenen, Bert; Brugts, Rob; Hooijdonk, Lot van; Groen, René  
**CC:** Greeven, Jan; secretariaatverbeeknijhof [redacted]

**Onderwerp:** Stuurgroep Uithoflijn; agenda/stukken 12 april  
**Bijlagen:** 170412\_Bijlage 02 Rapportage 2016 Q4 versie Stuurgroep.pdf; 170412\_Bijlage 03 Rapportage 2016 H2 versie Stuurgroep.pdf; 170412\_Bijlage 04 Overzicht bestuurlijke mijlpalen.pdf; 170412\_Agenda Stuurgroep Uithoflijn 12 april 2017.pdf; 170412\_Bijlage 01 Verslag SG-UHL van 8 maart 2017.pdf

**Opvolgingsmarkering:** Opvolgen  
**Markeringsstatus:** Voltooid

Geachte leden van de Stuurgroep Uithoflijn,  
Bijgevoegd de agenda en stukken voor woensdag.  
Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Projectsecretaris Uithoflijn



Check ook eens onze website: [www.uithoflijn.nl](http://www.uithoflijn.nl)

Laan van Maarschalkerweerd 2a  
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[redacted]

“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”.

7-4-2017 - bijlage 2 - stuurgroep Uithoflijn 12 april

wij bouwen aan de

# Kwartaalrapportage 2016-4



Periode: 1 oktober 2016 – 31 december 2016  
Opdrachtgever: Stuurgroep Uithoflijn  
Opdrachtnemer: Projectdirecteur Uithoflijn  
Auteur: MT projectorganisatie Uithoflijn

## Colofon

Projectnaam	Uithoflijn
Projectfase	Realisatiefase
Nummer	KR-UHL-15

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Voortgang project</b> .....	<b>5</b>
2.1	Algemeen .....	5
2.2	Traminfrastructuur .....	5
2.3	Trammaterieel .....	6
2.4	Randvoorwaardelijke projecten .....	7
2.5	Vorbereiding exploitatie en beheer .....	8
2.6	Bedrijfsvoering & Contractering.....	9
<b>3</b>	<b>Financiën</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Planning</b> .....	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Risico's</b> .....	<b>12</b>
	<b>Bijlage 1: Financiële tabellen</b> .....	<b>13</b>
	<b>Bijlage 2: Financiële grafieken</b> .....	<b>15</b>
	<b>Bijlage 3: Integrale hoofdplanning project Uithoflijn</b> .....	<b>18</b>
	<b>Bijlage 4: Update risicodossier Uithoflijn Q4 2016</b> .....	<b>19</b>

# 1 Inleiding

Voor u ligt kwartaalrapportage 2016-4 van het project Uithoflijn. Deze rapportage is in vergelijking met de vorige rapportages compacter van opzet. De rapportage legt de focus op informatie die nieuw is ten opzichte van de vorige rapportages. Voor de halfjaarrapportages wordt wel een uitgebreidere structuur aangehouden, omdat deze ook toegankelijk moet zijn voor lezers met meer afstand tot het project.

De scope van deze rapportage betreft de projectscope van de projectorganisatie Uithoflijn (POUHL). Voor een werkend tramvervoersysteem zijn de projecten USING (ontvangst organisatie van provincie Utrecht, afdeling OV) en de projectorganisatie Stationsgebied (ontwikkeling van het stationsgebied gemeente Utrecht) van essentieel belang. De directieraad Uithoflijn is de laatste plek waar deze drie projecten samenkomen en de afstemming gemanaged wordt.

Hoofdstuk 2 van deze rapportage geeft een beeld van de inhoudelijke voortgang van het project op het vlak van traminfrastructuur, trammaterieel, raakvlak projecten en voorbereiding exploitatie en beheer en eventuele bijzonderheden op het gebied van bestuurlijke zaken, bedrijfsvoering en contractering.

In hoofdstuk 3 wordt een weergave gegeven van de financiële situatie, in hoofdstuk 4 wordt de ontwikkeling van de planning beschreven en in hoofdstuk 5 de ontwikkeling van het risicodossier Uithoflijn. Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen om tabellen en overzichten op te nemen als bijlagen bij deze rapportage.

## 2 Voortgang project

### 2.1 Algemeen

Het laatste kwartaal van 2016 kenmerkt zich door een aantal bijzondere ontwikkelingen. Zo is het eerste tramvoertuig van de Uithoflijn door de leverancier CAF afgeleverd op de remise in Nieuwegein. Het testtraject van dit voertuig is begin 2017 gestart.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de verder toegenomen planningsdruk op het infradeel van het project. Zowel in het stationsgebied als in het gebied van De Uithof nemen de planningsrisico's toe door de complexiteit en afhankelijkheid met andere bouwprojecten in deze gebieden.

Om nog beter en slagvaardiger met de complexe uitdagingen om te kunnen gaan is besloten om op een andere manier te gaan samenwerken met opdrachtnemer BAM CUU, waaronder de inzet van een "geschillencommissie" onder leiding van een externe voorzitter. In het eerste kwartaal van 2017 wordt deze herziene samenwerking verder vormgegeven.

In december 2016 heeft een wijziging in de aansturing van de projectorganisatie plaatsgevonden. De directieraad van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht heeft Bert Coenen aangesteld als projectdirecteur ad interim. De positie van Bert Coenen als Projectmanager Strategische & Bestuurlijke Zaken is overgenomen door Jan Greeven (gemeente Utrecht, ontwikkelorganisatie Ruimte). De positie van manager Bedrijfsvoering & Contractering wordt tijdelijk waargenomen door [REDACTED] (provincie Utrecht, afdeling OV).

Over de ontwikkelingen in de aansturing van de organisatie en de gewijzigde samenwerking met de aannemer zijn Provinciale Staten en Gemeenteraad geïnformeerd middels een Statenbrief respectievelijk Commissiebrief.

Op personeelsgebied is eind 2016 geconstateerd dat de inhuur van een aantal functies bij POUHL onrechtmatig dreigen te worden volgens de vigerende regels van de provincie. Dit noodzaakt tot het opnieuw aanbesteden van 12 functies binnen het projectteam. Deze aanbestedingen (deels Europees, deels onderhands) worden in maart/april uitgevoerd.

Door een deel van de hierboven genoemde ontwikkelingen stijgt het risicoprofiel van het project en daarmee het beslag op het project onvoorzien. Het gewogen risicoprofiel is momenteel hoger dan het beschikbare project onvoorzien. Begin 2017 worden aanvullende beheersmaatregelen uitgewerkt. Het project adviseert om na de uitwerking van deze beheersmaatregelen een eventuele bijstelling van het project onvoorzien te overwegen.

Eind 2016 heeft Provinciale Staten besloten tot de aanleg van de Vervoerkundige koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ lijn, de noodzakelijke vervanging van de SUNIJ lijn en vervanging van de voertuigen op de SUNIJ lijn.

### 2.2 Traminfrastructuur

De planning van de aanleg van de infrastructuur staat onder druk. Dit komt vooral door:

- Kabels en leidingen in De Uithof;
- Aangepast Uitvoeringsontwerp in De Uithof ten behoeve van verminderen magnetische velden ("sectionering");
- Gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid

De projectorganisatie werkt, samen met BAM-CUU, Stationsgebied (gemeente Utrecht) en OV (provincie Utrecht) aan een update van de planning. In de eerste helft van 2017 wordt een plan van aanpak gemaakt voor de werkzaamheden in 2017 en 2018.

De samenwerkingsovereenkomst met de eigenaar van HGB-IV alsmede de overeenkomsten tussen gemeente en NS Vastgoed zijn 2 november door alle betrokken partijen getekend en daarmee definitief. De bouwkundige aanpassingen aan de kelder van HGB-IV zijn volgens planning voor wat betreft het buitengedeelte afgerond vóór het einde van 2016. De ontgraven grond is verdicht conform het advies van Movares en het buitenterrein is in de gewenste staat teruggebracht. De werkzaamheden aan de (binnen) installaties worden begin januari 2017 afgerond.

Het DO Tijdelijke Spoor UCC is definitief opgeleverd door Movares na een uitgebreide reviewronde.

De gemeente Utrecht heeft geconstateerd dat het spoor dat door aannemer Van Boekel is aangelegd (viaduct Van Sijpesteijkade en Leidseveertunnel) niet de juiste spoorbreedte heeft. De aannemer Van Boekel heeft een oplossingsvoorstel aan POUHL en de beheerorganisatie OV gedaan. Middels een proef wordt de uitwerking van deze oplossing in Q1 2017 beoordeeld waarna besluitvorming over de acceptatie van de voorgestelde oplossingsrichting kan plaatsvinden.

De PPvE Baseline 8.0B is intern afgerond en wordt begin 2017 bij het MT POUHL en de Directieraad ingebracht.

In De Uithof wordt een aangepast Uitvoeringsontwerp gehanteerd voor de ondergrondse infrastructuur. De uitvoering hiervan kost meer tijd, maar levert wel een betere ruimtelijke kwaliteit. Ook worden er hoge eisen gesteld aan het verleggen van kabels en leidingen, wat een hoge mate van zorgvuldigheid vraagt waardoor tegenslagen niet altijd 'in het werk' kunnen worden opgevangen.

Komend kwartaal vinden de eerste testwerkzaamheden plaats in het kader van het Testbedrijf. De zogenaamde SIT 0 & 1 testen (individuele componenttesten) vinden plaats vanaf de P+R De Uithof en het opstel terrein in De Uithof.

### 2.3 Trammaterieel

In het vierde kwartaal zijn de laatste ontwerpdocumenten door CAF en POUHL ondertekend, waarmee het ontwerpproces formeel is afgerond. De eerste tram is na het doorlopen van de finale inspectie in de fabriek op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en is in januari 2017 aan het publiek gepresenteerd, Vanaf februari vangen de testen aan. De samenwerking tussen POUHL en de Ontvangstorganisatie bij de afdeling OV is geïntensiveerd zodat de voertuigen adequaat opgenomen kunnen worden in de afdeling Assetmanagement van de afdeling OV van de provincie Utrecht.

Conform het procesdocument Toelating en Vrijgave Trammaterieel heeft het project nu de volgende fasen doorlopen:

- Fase 1, afgerond. Betreft het ontwerp van het Tramvoertuig. Hierbij is van CAF onder meer een safetycase d.d. 21 september 2016 ontvangen inclusief een ISA-statement;
- Fase 2, afgerond. Betreft de Productie & Assemblage van het eerste Tramvoertuig afgesloten met alle benodigde FAT testen. Afsluiting van deze fase heeft plaatsgevonden met het ondertekenen in Zaragoza van het Protocol Transport, aflevering en statische testen d.d. 29 november 2016;

Fase 3 wordt afgerond in Q1 2017. Deze fase betreft de statische testen en dynamische testen op het remiseterrein in Nieuwegein.

De insteek van de provincie Utrecht voor het project Vervoerkundige Koppeling is dat het bestaande deelprojectteam Materieel ook de begeleiding van de optie voor 22 stuks 41m trams voor zijn rekening neemt. Het Deelproject Materieel heeft een kostencalculatie gemaakt en zal een deelprojectplan voor deze werkzaamheden maken. Deze zal in Q1 2017 door de afdeling projecten van team OV worden goedgekeurd.





Voor de compatibiliteit met het bestaande datanetwerk is het daarvoor bedoelde wijzigingsverzoek aan BAM-CUU getekend. Hiermee is een belangrijk potentieel risico afgewend. De werkplek in de OCC ten behoeve van het testen is ingericht. In week 10 starten de SIT-0 testen waarbij ook de raakvlakken tussen URTS, onderstation bediening en de bediening in het OCC via een tijdelijke netwerkverbinding worden getest. De werkzaamheden om testritten op de SUNIJ lijn mogelijk te maken (FTLTM) zijn afgerond. Er zijn nog onduidelijkheden rond de kwaliteitsdocumenten van wissels en de uitvoering van het DRIS systeem. Verwacht wordt dat deze in januari 2017 worden opgelost.

#### *Randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied*

Het bouwdeel van BAM-SPO met betrekking tot de Traminfrastructuur is bijna gereed en de restpunten worden in de komende periode weggewerkt. BAM-CUU moet naar verwachting nog een aantal UO-aanpassingen doorvoeren om onderstations Stationsplein op een juiste manier te integreren in het tramsysteem. Het bouwdeel van Van Boekel is nog verre van gereed. In de komende periode zal de omvang aan de hand van de rapportage van Movares worden bepaald, naast het herstellen van de spoorwijdte in de Leidseveertunnel en op het Smakkelaarsveld. Naar verwachting wordt er in Q1, 2017 een besluit genomen over welke herstelmaatregelen nodig zijn en wie deze gaat uitvoeren. Ten aanzien van de halte UCC worden de reizigersstromen nog een keer doorgerekend.

Het werkterrein voor de GIT is in november 2016 door de gemeente Utrecht overgedragen aan BAM-CUU met ondersteuning van POUHL en gedeeltelijk rechtstreeks aan BAM-B&T. Eind 2016 is gebleken dat er in de grond van het werkterrein diverse obstakels en vervuilingen zitten die de bouw van de GIT vertragen. Er moeten aanvullende conditionerende werkzaamheden plaatsvinden. De werkzaamheden aan de GIT zullen daardoor niet binnen de oorspronkelijk planning voltooid kunnen worden. Hierover is overleg in COOP-verband.

#### *Omgevingsprojecten*

Het definitieve ontwerp voor de vaste trappen naar de OVT (DO+) is eind 2016 opgeleverd en wordt begin 2017 vastgesteld in de Directieraad. BAM-CUU/BAM B&T is verzocht om een aanbieding te doen om deze trappen te realiseren. Deze aanbieding wordt verwacht in Q1, 2017 en zal worden beoordeeld door zowel POUHL als de gemeente Utrecht (Projectorganisatie Stationsgebied).

## **2.5 Voorbereiding exploitatie en beheer**

#### *Test- en Proefbedrijf Uithoflijn*

De eerste overleggen van de test management groep hebben plaatsgevonden in Q4. Hierin zijn de partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Testbedrijf vertegenwoordigd. De eerste taak voor de test management groep is het accorderen van de testprotocollen en de voorbereiding van de Systeem Integratie Testen bij P+R De Uithof zonder tramvoertuigen. BAM heeft op 5 december 49 testprotocollen ingediend ter acceptatie.

De afgesloten Nadere overeenkomst met BAM-CUU zorgt voor een mogelijke verschuiving van de contractmijlpaal start Testbedrijf naar uiterlijk 23 februari 2018.

#### *Exploitatie*

Het PvA van Qbuzz is goedgekeurd in de Directieraad. Er moet nog een calamiteiten-/nazorgplan voor de Uithoflijn worden opgesteld waarin de omgang met de exploitatie scenario's wordt beschreven. Hierin komt naar voren wat er gebeurt bij een kleine verstoring en wat bij een grote verstoring van de Exploitatie.

#### *Beheer*

Het beheercontract van de infrastructuur Uithoflijn wordt door de afdeling OV aanbesteed. In december 2016 zijn er twee nota's van inlichtingen voor de aanbesteding van dit contract verstuurd vanwege de omvang van de nieuw beschikbaar gekomen informatie. De inschrijvingsdeadline is in Q1 2017.

De levering van BAM-CUU met betrekking tot toegezegde afleverdossiers blijft achter. BAM-CUU heeft een planning afgegeven voor het aanleveren van documenten voor het beheer van de infrastructuur, maar de planning is al een aantal keer doorgeschoven, omdat werkzaamheden buiten zijn uitgesteld.

Begin december 2016 is het contract met Stadler voor het onderhoud van de nieuwe tramvoertuigen ondertekend door de provincie. Dit is een belangrijke mijlpaal voor een goede overdracht van de eerste CAF voertuigen in juli 2017.

In december 2016 is de testfase van de tramsimulator doorlopen op de locatie in Nieuwegein. De simulator is nu operationeel voor training van de nieuwe en bestaande trambestuurders. Op 18 januari 2017 wordt de simulator getoond tijdens een open dag voor het publiek. De verkeersleiding begint met de training in Q1 2017.

## 2.6 Bedrijfsvoering & Contractering

### *Safety*

De ISA audit bij POUHL is succesvol uitgevoerd begin november.

In samenwerking met de safety manager vanuit de beheerder PU – OV Asset Management (AM) is een presentatie voor lage-vloer trammaterieel en een presentatie voor de Uithoflijn infrastructuur door POUHL aan de inspectie ILT gegeven.

De safety case sectionering EMPS is in de definitieve 1.0 versie vastgesteld, inclusief verwerking van de reviewpunten vanuit de safety manager BAM-CUU en Movares.

De afstemming over safety bewijsvoering documenten door nevenprojecten is gaande, met name de safety case AHOB overweg installatie vanuit Strukton, de safety case URTS beveiliging vanuit Bombardier, het safety statement over de ontwerpen van de kruispunten en verkeersregelininstallatie VRI vanuit de Gemeente Utrecht en het safety statement over de veilige werking van de wissels vanuit VoestAlpine-WBN. Er is nog niet voldoende duidelijkheid of Strukton, Bombardier en VoestAlpine-WBN een safety case voor de ontwerpfase gereed hebben, zodat deze mee kunnen in de safety case UO infrastructuur vanuit BAM-CUU.

### *V&G*

Door Regiotram is een gewijzigde versie van WijT uitgebracht die inmiddels is vastgesteld door GS.

De inventarisatie van gebouwen die voortvloeit uit het gewijzigde kader is voorbereid door POUHL en zal in samenwerking met provincie Utrecht, afdeling OV (asset management) verder opgepakt worden.

De uitwerking van de onderwerpen uit het aardingsoverleg van februari zijn opgenomen in de concept rapportage (en tekeningen) van het UO.

Voor de benodigde controle door ProRail en Regiotram is aan hen de concept rapportage verstuurd.

De geplande bureau-oefening in het kader van het calamiteitenplan is met BAM CUU uitgevoerd en heeft veel positieve informatie geleverd. Mede naar aanleiding van de gehouden oefening en de wijzigingen in de beide organisaties is een wijziging van het calamiteitenplan in voorbereiding. Het is de bedoeling dit z.s.m. in Q1 2017 uit te brengen.

### *Kwaliteit*

Vanuit kwaliteitsmanagement is continue aandacht voor het actueel houden en nakomen van afspraken zoals neergeschreven in het projectplan, de deelprojectplannen en de managementplannen. Dit verloopt voorspoedig, waarbij de actualisatie van de verschillende plannen naar 2017 nog aandacht vraagt in de eerste helft van 2017. In het voorjaar van 2017 wordt ook het kwaliteitsmanagementsysteem geactualiseerd en wordt de set met interne audits samengesteld voor uitvoering in 2017.

### *Juridisch management*

De ondersteuning van het team Traminfrastructuur vanwege het contractmanagement van het contract met BAM is weer een belangrijk onderdeel geweest van de juridische advisering. Er is correspondentie gevoerd met BAM met als inzet dat de provincie vasthoudt aan de afspraken gemaakt in de Nadere overeenkomst. Daarnaast is met BAM correspondentie gevoerd over het ter beschikking stellen van het werkterrein ten behoeve van de Geïntegreerde Tafelconstructie voor Het Platform. De overeenkomst met de NS partijen over de aanpassingen aan het gebouw Laan van Puntenburg 100 en de grondruil in de buurt van dat gebouw is begin november 2016 ondertekend. Begin december zijn de aktes voor de grondruil tussen NS en gemeente Utrecht gepasseerd.

### 3 Financiën

Onderstaande paragraaf "Financiële ontwikkeling Q4 2016" besteed aandacht aan de financiële ontwikkeling van het project conform de wijze van de Q3 2016 rapportage.

#### Financiële ontwikkeling Q4 2016

Bijlage 1 en 2 bevatten de detailoverzichten van de financiële ontwikkeling van het project.

Op hoofdlijnen is er de volgende ontwikkeling te zien voor het deel traminfra:

- De dekking van de traminfra blijft nagenoeg ongewijzigd;
- De prognose eindstand loopt licht op naar 341,6 mln;
- Het gewogen projectrisico stijgt beduidend naar 28,7 mln en wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5.

Traminfra (* mln)	Q3 2016	Q4 2016
Dekking Traminfra	€ 341,5	€ 341,7
Prognose eindstand	€ 338,8	€ 341,6
Prognose projectresultaat	€ 2,7	€ 0,1
Gewogen projectrisico	€ 24,6	€ 28,7

Op hoofdlijnen is er de volgende ontwikkeling te zien voor het deel materieel

- De dekking van de traminfra blijft ongewijzigd;
- De prognose eindstand daalt licht;
- Het gewogen projectrisico daalt naar 6,4 mln en wordt toegelicht in hoofdstuk 5.

Materieel (* mln)	Q3 2016	Q4 2016
Dekking Materieel	€ 85,2	€ 85,2
Prognose eindstand	€ 84,7	€ 84,5
Prognose projectresultaat	€ 0,5	€ 0,7
Gewogen projectrisico	€ 7,9	€ 6,4

#### Vooruitblik 2017

Voor het voorjaar van 2017 staan de volgende financiële acties gepland:

1. Analyse van budgetten in relatie tot scope  
De budgettering van het project is grotendeels gebaseerd op aannames uit de startperiode van het project. Deze aannames dienen opnieuw getoetst te worden met de huidige inzichten van scope ontwikkeling en budgetuitputting. Dit kan leiden tot een herziening in samenhang tussen individuele budgetregels en bijbehorende scope.
2. VTW analyse  
Met name bij het deelproject infra is er sprake van een grote hoeveelheid VTW's (ca. 250) die doorgevoerd zijn/worden op het contract met BAM. De definitieve dekkingsbron van deze VTW's dient Q1 2017 helder te worden. De mogelijke dekkingsbronnen zijn onder meer: de 2 opdrachtgevers of externe stakeholders (extern project), project onvoorzien en VTW budget.
3. Opstellen van een nieuwe budget baseline voor de rest van het project  
Bovenstaande 3 punten zijn input, samen met de actualisatie van de planning, om te komen tot een nieuwe financiële baseline voor het project vast te stellen in de DR en vervolgens SG.
4. Accountantsverklaringen voor de projectuitgaven 2015 en 2016 ten behoeve van de projectverantwoording aan haar stakeholders.

## 4 Planning

De stand van de planning eind 2016 verschilt per gezichtspunt. Volgens de vastgestelde documenten, inclusief de nadere overeenkomst van augustus 2016, dient het project Uithoflijn te worden opgeleverd door BAM-CUU tussen 1 januari 2018 en 23 februari 2018. Als de niet geaccepteerde contractplanning D2 van BAM-CUU wordt aangehouden, dan is de einddatum 26 juli 2018. In deze kwartaalrapportage wordt de nadere overeenkomst aangehouden als basis voor de planning.

### *Knelpunten planning*

BAM-CUU heeft zeven knelpunten aangegeven die aanleiding zijn voor een vertraging ten opzichte van de nadere overeenkomst:

1. Uitgangspunten ontbreken om het uitvoeringsontwerp Stationsgebied te maken.
2. Aanpassing uitvoeringsontwerp sectionering tracédeel U.
3. Verlegging kabels en leidingen tracédeel U duurt 8 weken langer dan overeengekomen.
4. Extra verleggingen kabels en leidingen tracédeel U.
5. Onbekende asbestleidingen aangetroffen.
6. Realisatie onderstation Koningsweg later gestart door aanwezige 50 kV leiding.
7. Ligging nieuwe riolering Adama van Scheltemabaan is aangepast.

Deze zeven knelpunten veroorzaken volgens BAM vijf maanden vertraging. POUHL heeft aangegeven het daar niet mee eens te zijn en ziet hooguit twee weken vertraging. In de eerste helft van 2017 wordt de planning verder uitgewerkt en komt er meer duidelijkheid over reële mijlpalen van het project.

### *Stationsgebied*

Een ander aandachtspunt voor de planning is het beschikbaar komen van de tracédelen in het stationsgebied. Volgens de nadere overeenkomst zou tracédeel OVT (bus- tramstation) in november 2016 beschikbaar komen en tracédeel D in januari 2017. Tracédeel OVT is deels een maand later beschikbaar gekomen (december 2016), zodat BAM-BT en BAM-CUU kunnen starten met de realisatie van de GIT en tramstation. Hierbij moet opgemerkt worden dat enkele cruciale delen (SPO wand fase 2B en de traverse / patatstraat) van tracédeel OVT nog niet beschikbaar zijn voor BAM-CUU en waarschijnlijk vanaf eind 2018 beschikbaar komen. Tracédeel D komt volgens de concept-planning van het stationsgebied tussen mei 2017 en oktober 2017 beschikbaar. Op de tracédelen D en OVT dreigt derhalve vertraging. Met de gemeente (Stationsgebied) en met BAM-CUU wordt gekeken naar versnellingsmaatregelen.

### *Trammaterieel*

Het kritieke pad bij de levering en acceptatie van het trammaterieel is niet gewijzigd. Er wordt dan ook niet verwacht dat het trammaterieel de planning van het project zal vertragen. De eerste tram is in december 2016 in Nieuwegein afgeleverd en testen verlopen voorspoedig. De acceptatie van de 5 testtrams staat ongewijzigd op 30 juni 2017 en het laatste voertuig wordt volgens planning geleverd in Q2-18.

### *Nevenprojecten afdeling OV&M*

Drie nevenprojecten onder leiding van de afdeling OV (provincie Utrecht) zijn binnen het kritiek pad in de planning van de Uithoflijn gebleven. De projecten (garantiespoor / werkspoor, het aanpassen van het emplacement van het remiseterrein en het project FTLVM) zijn eind 2016 opgeleverd. Daarnaast verzorgt de afdeling OV de toelating van het trammaterieel en de infrastructuur door de Inspectie van de Leefomgeving en Transport. De vergunningen Lokaal spoor moeten respectievelijk op 23 januari 2017 en 1 juli 2017 aanwezig zijn. Er is geen reden om aan te nemen dat deze er op dat moment niet zijn.




In bijlage 3 is de integrale hoofdplanning opgenomen.

## 5 Risico's

### Algemeen:

Het risicoprofiel van de Uithoflijn is in het vierde kwartaal ten opzichte van het derde kwartaal per saldo gestegen. Die stijging is een gevolg van de ontwikkelingen in het stationsgebied en het dispuut tussen POUHL en BAM over de uitgangspunten en afspraken voortvloeiend uit de Nadere Overeenkomst die in augustus 2016 is ondertekend. Tegelijkertijd loopt de levering van voertuigen volgens plan, wat inhoudt dat het risicoprofiel van het materieelcontract een daling laat zien.

Financieel gezien ziet het profiel en de ontwikkeling ervan er daarom als volgt uit:

Uithoflijn	Stand september 2016		Stand december 2016		Vershil
	Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	Vershil gewogen
Contract CAF		10 risico's		9 risico's	-/-
Contract BAM CUU		53 risico's		51 risico's	

Bijlage 4 bevat een detaillering van het bovenstaande profiel, waarbij de 12 belangrijkste risico's (top 10 + 2) aan bod komen.

### Specifiek:

Inhoudelijk komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Het faseringsvraagstuk voor het tracédeel OVT kent nog geen oplossing (risico 34a).
- In het vierde kwartaal is het niet gelukt om het dispuut over de uitgangspunten van de aanvullende overeenkomst tussen BAM en POUHL te beslechten. Dit heeft geleid tot een besluit om op een andere manier met elkaar te gaan werken. De invulling daarvan vindt begin 2017 plaats (risico 156).
- Het risico dat de onderbouw anders is dan verwacht (risico 063) kent momenteel met name drie issues: de kwaliteit van tracédeel D, een benodigde vervangende keerwandconstructie aan de Adama van Scheltemabaan en door BAM gesignaleerde ondergrondse conflicten op het tracédeel OVT. Binnen de huidige contractplanning kunnen deze issues niet worden opgelost.
- Binnen de directieleveranties geldt als aandachtspunt of de geleverde wissels door WBN de juiste specificaties kennen (risico 120).

### Volgend kwartaal:

Vanuit het risicoprofiel bezien, gelden voor het eerste kwartaal van 2017, de volgende items:

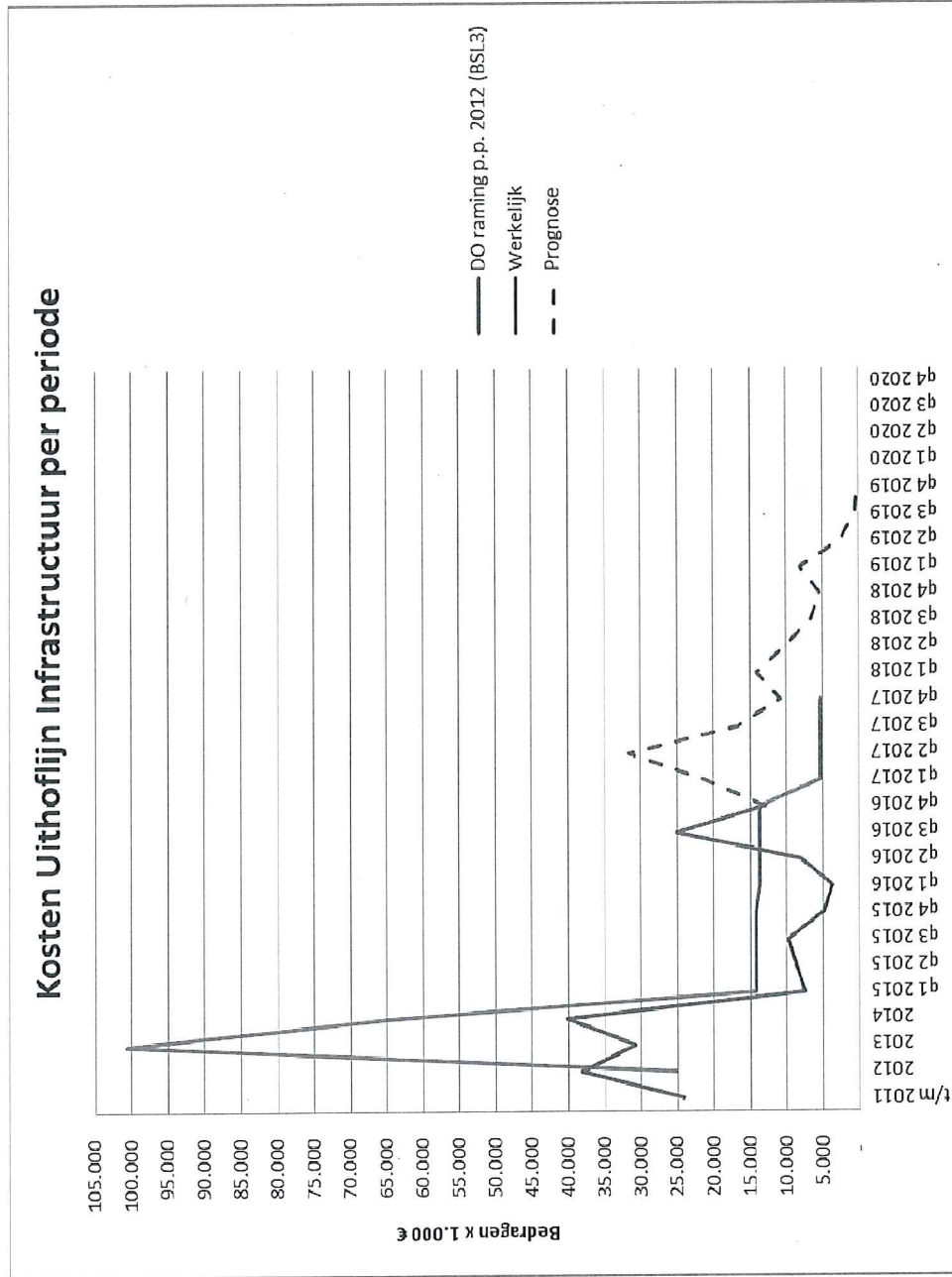
- Het verschil van inzicht met BAM dient beslecht te worden. Vervolgens kan gezamenlijk bepaald worden of er nog versnellingsmaatregelen of alternatieven zijn waardoor de contractuele mijlpaaldata behaald kunnen worden (risico 34a/b en 156).
- Een deel van de werkzaamheden die BAM in De Uithof verricht, lijken op het kritieke pad te liggen. De voortgang daarvan dient nauwlettend gemonitord te worden. Ook de kwaliteit ervan vraagt aandacht (risico's 116 en 112).
- De herstelwerkzaamheden tracédeel D, een vervangende keerwandconstructie aan de Adama van Scheltemabaan en ondergrondse conflicten op het deeltracé OVT zijn meer technisch inhoudelijke vraagstukken die tijd behoeven om tot een oplossing te komen. Er dient bepaald te worden wat een reëel tijdspad is (risico 063).
- Er kan tot april 2017 een optie bij CAF uitgeoefend worden om een deel van de te leveren CAF voertuigen een half jaar later geleverd te leveren. In relatie tot de hierboven genoemde punten, dient hier een besluit over genomen te worden (risico 084).



## Uithooflijn Materieel

Rapportage Q4 2016	3-feb-17	Actueel budget	Aangegane verplichtingen	Realisatie 2016	Realisatie totaal	Inschating nog te gaan	Prognose eindstand	Resultaat
Omschrijving								
Totaal personele kosten (P)	€ 2.918.985	€ 2.213.538	€ 283.393	€ 1.190.023	€ 295.000	€ 2.508.538	€ 410.447	
Totaal Plan- en VAT kosten (EAT)	€ 2.097.736	€ 1.350.688	€ 411.869	€ 938.747	€ 1.300.000	€ 2.650.688	€ 552.952-	
Totaal kosten PEAT	€ 5.016.721	€ 3.564.226	€ 695.262	€ 2.128.770	€ 1.595.000	€ 5.159.226	€ 142.505-	
Onvoorzien	€ 6.934.253	€ -	€ -	€ -	€ 6.362.500	€ 6.362.500	€ 571.753	
Totaal Materieel	€ 72.984.064	€ 61.811.839	€ 16.005.068	€ 31.956.800	€ 11.172.225	€ 72.984.064	€ -	
Totaal geraamde kosten Materieel	€ 84.935.039	€ 65.376.065	€ 16.700.330	€ 34.085.569	€ 19.129.725	€ 84.505.790	€ 429.249	
Dekking	€ 85.204.585	€ -	€ -	€ -	€ 85.204.585	€ 85.204.585	€ -	

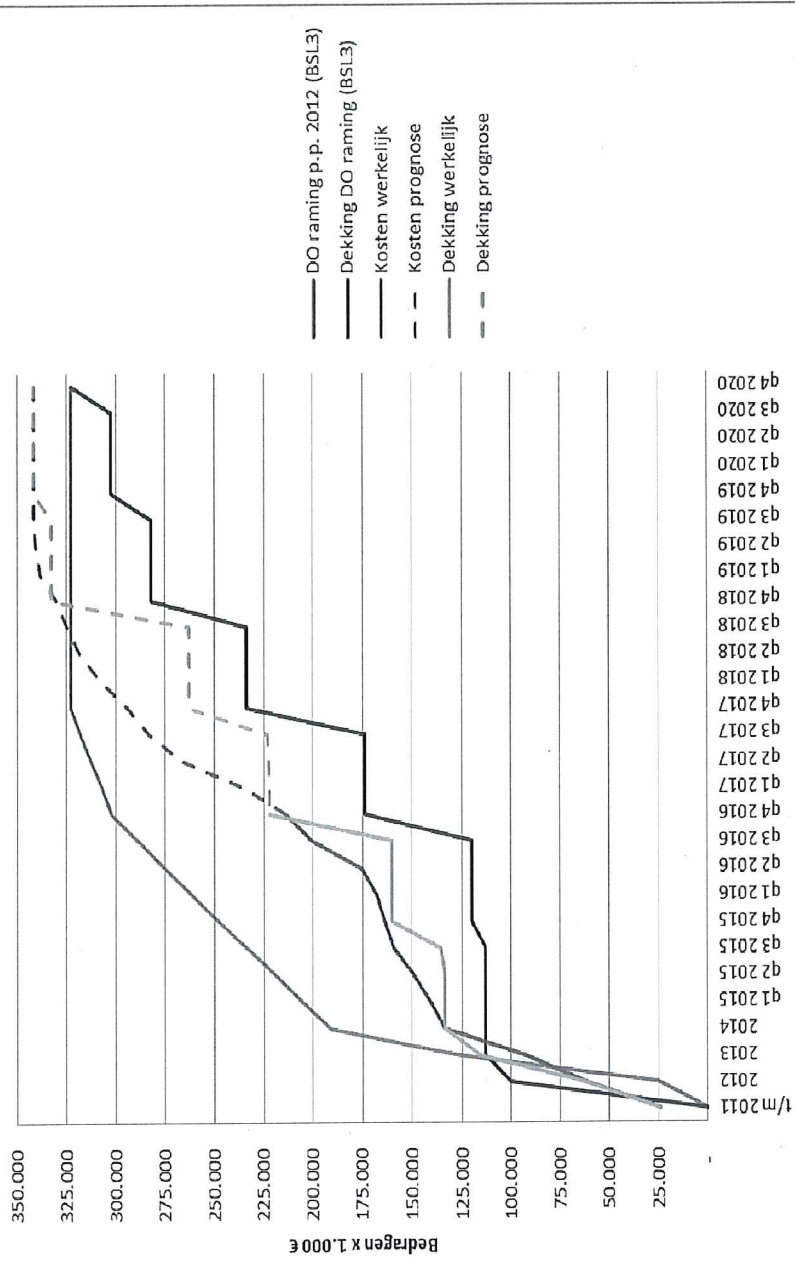
## Bijlage 2: Financiële grafieken



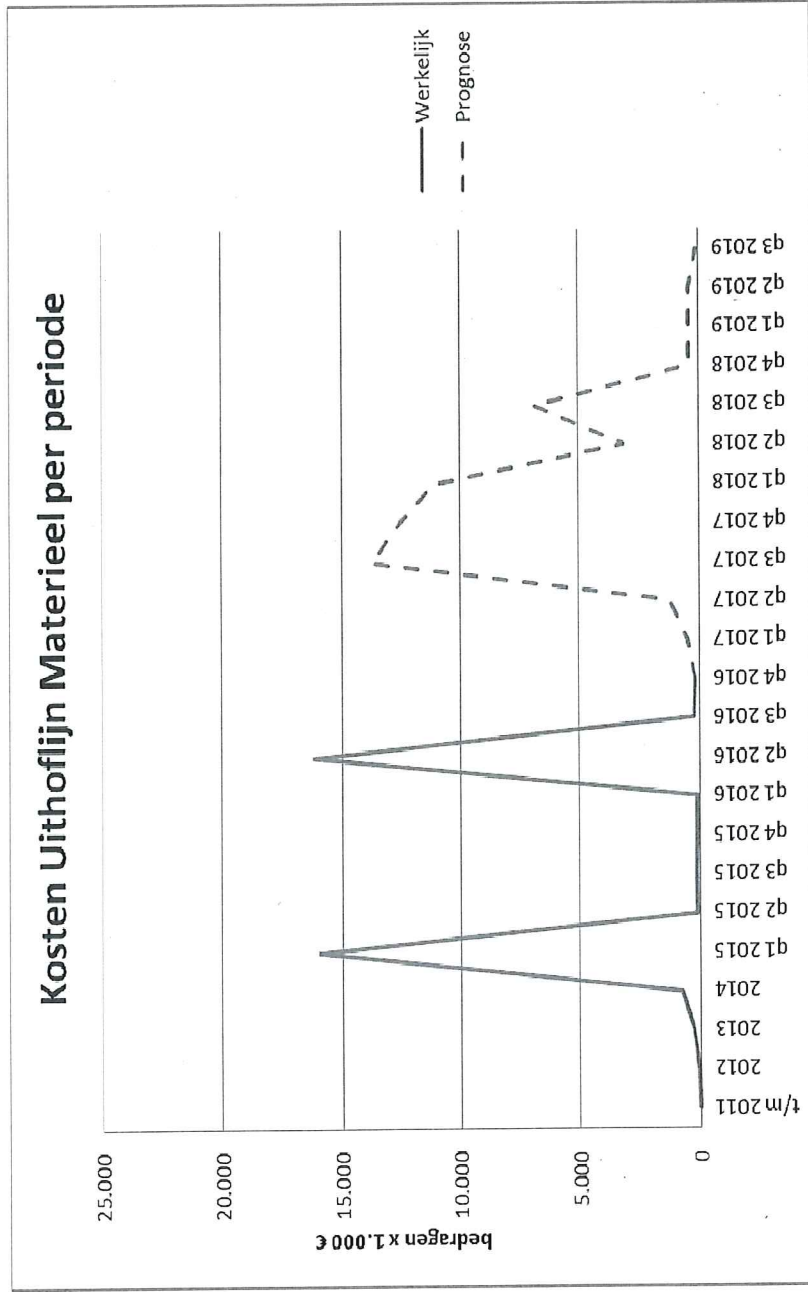
Bovenstaande grafiek geeft weer de werkelijke en geprognosticeerde kosten per kwartaal ten opzichte van de oorspronkelijke (Baseline 3) DO Raming met prijspeil 2012.



### Kosten versus dekking Uithoflijn Infrastructuur (cumulatief)

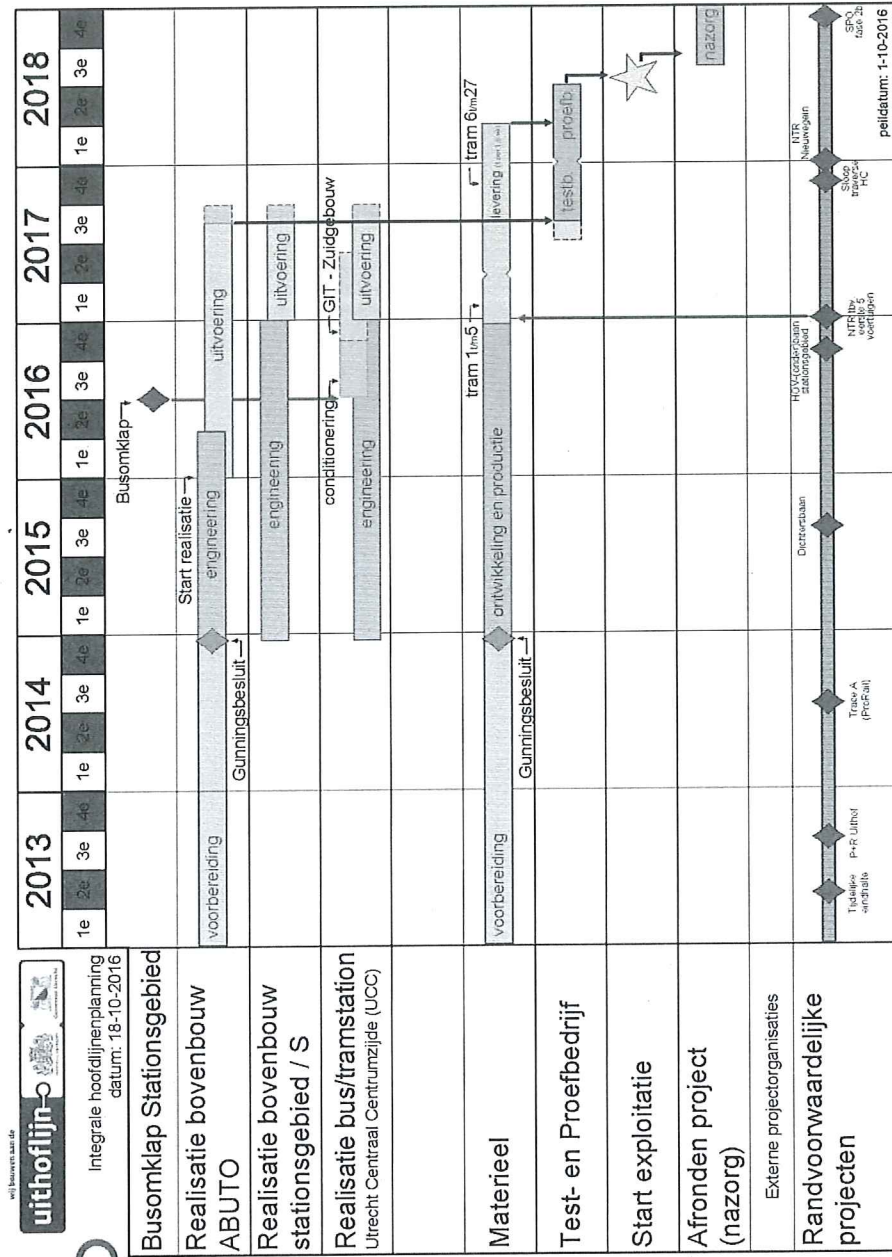


Bovenstaande grafiek geeft weer de per kwartaal gecumuleerde werkelijke en geprognosticeerde kosten, de gecumuleerde werkelijke en geprognosticeerde dekking ten opzichte van de oorspronkelijke (Baseline 3) DO Raming en Dekking met prijspeil 2012.



Bovenstaande grafiek geeft weer de werkelijke en geprognosticeerde kosten per kwartaal.

# Bijlage 3: Integrale hoofdplanning project Uithoflijn






## Bijlage 4: Update risicodossier Uithoflijn Q4 2016

De update van het risicodossier bestaat uit:

- De ontwikkeling van de financiële omvang (gewogen).\*
- De stand van zaken van de top 10 risico's van het project en van de risico's buiten de top 10, specifiek relevant voor dit kwartaal.

### Ontwikkeling van de financiële omvang

In het onderstaande overzicht zijn de inschattingen van de mogelijke financiële gevolgen bij het optreden van benoemde risico's voor het project Uithoflijn weergegeven:

nr	Ormschrijving	Stand september 2016		Stand december 2016		Verschil
		Omvang Gewogen	Aantal	Omvang Gewogen	Aantal	
1	Totaal (infra + mat.)		63 risico's		60 risico's	
2	Risico's Materieel		10 risico's		9 risico's	
3	Risico's Infra		53 risico's		51 risico's	

### Toelichting algemeen:

Het overzicht laat toename zien van € 2.495.890,- van de risico's ten opzichte van het vorige kwartaal, waarbij risico's Materieel een afname laat zien en risico's Infra een toename.

De afname bij risico's Materieel komt met name door het lager waarderen van risico 153a (Testen van CAF voertuigen op de SUNJlijn kan niet volgens TIUHL planning plaatsvinden) en het herwaarderen van risico 84 (TIUHL wordt te laat opgeleverd in relatie tot leveringsplanning nieuwe Tramvoertuigen).

De toename bij risico's Infra wordt vooral veroorzaakt door het hoger waarderen van de risico's 156 (Uitvoeringsontwerp is niet tijdig gereed), 71 (Geen akkoord voor start Testbedrijf), 216 (Ontwerp stijpunten OVT (trappen en roltrappen) voldoet niet aan nieuwbouwnorm en ppv eis 006.), 146 (Samenstelling projectteam UHL is niet toereikend voor realisatiefase) en 112 (De verleggingen of aanpassingen van Kabels en Leidingen (K&L) en andere ondergrondse infra (riolen) zijn onderschat).

### Toelichting specifiek

Hieronder wordt de top 10 risico's en voor dit kwartaal specifiek relevante risico's, nader toegelicht

\*"gewogen" betekent per risico de kans van optreden vermenigvuldigd met de verwachte omvang van het risico bij het eventueel optreden ervan. De bedragen in de tabel is een sommatie van de gesignaleerde risico's voor het project voor dit kwartaal.

Toelichting specifiek, top 10 risico's UHL, kwartaal 4 2016:

Nr	Risico	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Score
1 (1)	034a	Realisatie TIUHL in het stationsgebied kan niet plaatsvinden volgens contractplanning.	OG: 1. Wijziging planning realisatie Voorzetgebouw. 2. Wijziging planning realisatie Noortgebouw. 3. Vertraging werkzaamheden SPO 4. Afstemming tussen partijen van meerdere gelijklopende projecten in of rondom het oostelijke stationsgebied betreffende ontwerp, planning, fasering, uitvoeringsstrategie, verantwoordelijkheden en risicoverdeling leidt niet tot een werkbare fasering voor realisatie TIUHL.	1. Meerkosten door aanvullende maatregelen Kwaliteitsverlies door versnellingsmaatregelen 3. Negatieve publiciteit, 4. Vertraging realisatie tracédeel OVT. 5. Claim BAM CUU	140 (133)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 34a:</i> De onderliggende issues bij dit risico zijn: tijdelijke locatie NS expeditie en expeditieverkeer NS, gebruik bouwterrein Noordgebouw, problematiek wand SPO, beschikbaarheid tracédeel D en conditionering GIT. De huidige fasering van de omliggende werkzaamheden in het stationsgebied, biedt niet de mogelijkheid om de tracédelen OVT en D te realiseren binnen wat is afgesproken in de Aanvullende Overeenkomst tussen POUHL en BAM CUU. Het risico kent een hoge waardering, daar partijen niet een werkende alternatieve fasering hebben weten te overeenkomen. De belangrijkste maatregel bij dit risico is een intensieve afstemming tussen de gemeentelijke projectorganisatie van het stationsgebied en POUHL om de onderliggende issues af te hechten.</p>					
2 (2)	034b	Halte UCC (tracédeel OVT) en tracédeel D zijn niet tijdig gereed voor testbedrijf of proefbedrijf.	OG: 1. Besluitvorming tussen SU en POUHL over te nemen mitigerende maatregelen in zake fasering zijn te laat of onvolledig. 2. Eisen voor werkzaamheden BAM CUU in het stationsgebied zijn niet eenduidig of onvolledig (discussie). 3. Realisatie GIT (Zuidgebouw) compliceert zowel ontwerp als realisatie (afstemming). 4. Uitkomst veiligheidsanalyse vereist aanvullende werkzaamheden die niet inpasbaar blijken in termen van tijd en ruimte.  ON: 5. BAM CUU start te laat met UO voor halte UCC (OVT) 6. BAM CUU voert coördinatieverplichting onvoldoende uit.	1. Meerkosten door aanvullende maatregelen 2. Kwaliteitsverlies door versnellingsmaatregelen 3. Negatieve publiciteit, 4. Vertraging start testbedrijf en start proefbedrijf 5. Claim leverancier materieel. 6. Claim concessiehouder.	140 (133)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 34b:</i> De onderliggende issues bij dit risico zijn: vertragingdiscussie UO, discussie uitgangspunten Aanvullende Overeenkomst, vertraging realisatie GIT, stijgpunten OVT, discussie ondergrondse conflicten OVT en discussie effectiviteit toepassen Tijdelijk Spoor.</p>					
3 (3)	084	TIUHL wordt te laat opgeleverd in relatie tot leveringsplanning nieuwe Tramvoertuigen.	1. Tracé is niet gereed voor Testbedrijf, Proefbedrijf of exploitatie. 2. Stationsgebied nog in afbouw; tracédeel is niet beschikbaar. 3. Opstelsterrein bij De Uithof is niet gereed.	1. Extra stallingskosten voor nieuwe trams. 2. Claim leverancier Tramvoertuigen 3. Testen kunnen niet (volledig) uitgevoerd worden; Regiotram accepteert trams niet.	119 (102)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 084:</i> Dit risico is gerelateerd aan de ontwikkelingen van de risico 34a/b; om het te leveren materieel door fabrikant CAF volledig te kunnen testen dient het gehele Uithoflijn tracé door de te testen voertuigen bereiden te kunnen worden. Indien een substantiële vertraging zou optreden bij de realisatie van het tracédeel in het stationsgebied, kan dit tot vertraging van het testen leiden en conflicteren met de leveringsplanning van de voertuigen. De waardering van het risico betreft de verwachte werkelijke kosten van het inroepen van de optie om de voertuigen 13 t/m 27 een half jaar later te laten leveren door CAF. Deze optie is een relevante beheersmaatregel bij dit risico, waarbij geldt dat er voor april 2017 over besloten wordt. Daar de leveringsplanning van voertuigen door CAF stabiel is, is -in relatie tot de ontwikkeling van risico's 34a/b- de kans van optreden van risico 84 hoger ingeschat. Noot: het risico kent financieel een lagere waardering (herwaardering gevolg van ... maar de score is hoger omdat de kans van optreden hoger is ingeschat ten opzichte van het vorige kwartaal.</p>					

Nr	Risico	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Score
4 (4)	156	<p>Uitvoeringsontwerp is niet tijdig gereed.</p> <p>OG: 1. Acceptatieproces is niet voldoende ingericht of kan door discussie tussen OG/ON niet effectief uitgevoerd worden.</p> <p>ON: 2. Dispuut tussen OG en ON over vertaling van Vraagspecificatie naar Ontwerp (DO/UO). 3. Onvoldoende afstemming met gemeente Utrecht in het kader van de toets Beheer Inrichting Gebruik (BinG).</p>	<p>Acceptatieproces is niet voldoende ingericht of kan door discussie tussen OG/ON niet effectief uitgevoerd worden.</p> <p>Dispuut tussen OG en ON over vertaling van Vraagspecificatie naar Ontwerp (DO/UO).</p> <p>Onvoldoende afstemming met gemeente Utrecht in het kader van de toets Beheer Inrichting Gebruik (BinG).</p> <p>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 156: De onderliggende issues bij dit risico zijn: vertraging UO, discussie uitgangspunten Aanvullende Overeenkomst en VTW discussies.</p> <p>In het derde kwartaal hebben POUHL en BAM een Aanvullende Overeenkomst gesloten om (grotendeels) aan de contractmijpalen te voldoen binnen de op dat moment geldende omstandigheden. BAM heeft daaropvolgend nieuwe punten naar voren gebracht die een mogelijke vertraging en kosten impliceren. Dit heeft in het vierde kwartaal geleid tot een houding kwartaal geleid tot een dispuut op standpunten en veel minder op belangen. <i>Om dit tijt te keren, is afgesproken om de lopende issues middels een geschillencommissie te beslechten en om een betere samenwerkingsvorm te initiëren. Het eerste kwartaal van 2017 zal leren of deze maatregelen effect sorteren. Daarom is voor deze rapportage het risico hoger gewaardeerd.</i></p>	<p>1. Realisatie TIUHL vertraagt. 2. Meenwerkkosten om dispuut te beslechten. 3. Meerkosten om uitloop planning te mitigeren.</p>	108 (85)
5 (5)	146	<p>Samenstelling projectteam UHL is niet toereikend voor realisatiefase</p> <p>OG: 1. Organisatiestructuur projectteam en organisatiestructuur ON zijn onvoldoende gespiegeld. 2. Raakvlakmanagement is onvoldoende geborgd in de projectorganisatie agv ontwikkeling externe raakvlakken (buiten scope). 3. Meer coördinatiewerkzaamheden en contractbeheersingswerkzaamheden door polariserende houding ON. 4. Deel van de contracten voor inhuur medewerkers dient opnieuw aanbesteed te worden vanwege een mogelijk risico op onrechtmatigheid van bestaande contracten.</p>	<p>Organisatiestructuur projectteam en organisatiestructuur ON zijn onvoldoende gespiegeld.</p> <p>Raakvlakmanagement is onvoldoende geborgd in de projectorganisatie agv ontwikkeling externe raakvlakken (buiten scope).</p> <p>Meer coördinatiewerkzaamheden en contractbeheersingswerkzaamheden door polariserende houding ON.</p> <p>Deel van de contracten voor inhuur medewerkers dient opnieuw aanbesteed te worden vanwege een mogelijk risico op onrechtmatigheid van bestaande contracten.</p>	<p>1. Overbelasting van projectmedewerkers. 2. Vertraging besluitvorming door ineffektieve escalatie structuur. 3. Kwaliteitsverlies bij uitvoering door ad hoc besluiten. 4. Vertraging en meerkosten door onvoldoende beheersbaar VTW proces. 5. Discontinuïteit projectteam.</p>	102 (85)
6 (6)	063	<p>Opgeleverde onderbouw blijkt anders dan verwacht</p>	<p>Gehanteerde posities van poeren en ankers voor het bevestigen van bovenleidingsmasten blijken onjuist.</p> <p>Bevestigingslocaties voor geluidsschermen en hekwerken blijken anders dan ontworpen.</p> <p>Het kunnen aanbrengen van mantelbuizen blijkt anders dan verwacht.</p> <p>Kwaliteit onderbouw (draagvermogen) voldoet niet aan de uitgangspunten voor te realiseren bovenbouw.</p>	<p>1. VTW's</p>	98 (84)
<p>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 063: De onderliggende issues bij dit risico zijn: kwaliteit tracédéel D, barriër ProRail (vtw 125) en ondergrondse conflicten deeltracé OVT.</p> <p>Dit risico concentreert zich nu met name op de kwaliteit van tracédéel D (onder andere trekputten, mantelbuizen en bovenleidingsfunderingen/poeren voldoen niet, issues met spoorbreedte en zettingen), de doorlooptijd van het realiseren van een vervangende keerconstructie voor de barriër van ProRail aan de Adama van Scheitmabaan en de aanpak van Scheitmabaan op het deeltracé OVT (met oa. Wand SPO). <i>Als belangrijkste beheersmaatregel geldt het bepalen van een aanpak van de genoemde issues met bijbehorende tijdconsequenties. Het risico is hoger gewaardeerd, omdat een tijdige aanpak van de issues binnen de gestelde mijlpaaldata uiterst onzeker is.</i></p>					

Nr	Risico	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Score
7 (34)	71	Geen akkoord voor start Testbedrijf	<p>OG: 1. Geen goede afstemming met bevoegd gezag tijdens ontwerp en uitvoeringsfase.</p> <p>ON: 2. Onbekendheid met toepassing van de wet Lokalaalpoor. 3. ON werkt niet volgens voorschriften. 4. Zwaarwegende bevindingen ISA.</p> <p>OG/ON: 5. Traminfrastructuur is niet gereed voor testbedrijf</p>	<p>1. Vertraging start Testbedrijf 2. Extra kosten.</p>	95 (57)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 071:</i> Dit risico betreft het kunnen van het Testbedrijf. De genoemde oorzaak 5 wordt sterk beïnvloed door de ontwikkelingen van de risico's 34a, 34b en 156. Dit rechtvaardigt een hogere waardering van het risico. <i>Een anticiperende maatregel is het starten van SIT 0 testen vanaf februari 2017.</i></p>					
8 (7)	120	Leveranties Regiotram Utrecht of gemeente Utrecht compliceren realisatie TIUHL.	<p>OG: 1. Gemaakte afspraken met PU Regiotram of gemeente Utrecht worden niet nagekomen of wijzigen. 2. Ter beschikking gestelde Leveranties voldoen niet of zijn niet tijdig beschikbaar. 3. gemeente heeft te weinig capaciteit om tijdig vri ontwerpen te maken.</p> <p>ON: 4. PU Regiotram of gemeente Utrecht wordt te laat ingeschakeld. 5. Te weinig coördinatie of afstemming m.b.t. inhoud met Gemeente Utrecht of PU Regiotram. 6. Implementeren voorwaarden Leveranties blijkt ingewikkeld.</p>	<p>1. Vertraging door herfesten tijdens Testbedrijf. 2. Vertraging door discussies over leveranties (acceptatie). 3. Meerkosten agv gedwongen aframe 4. Verantwoordelijkheid realisatie wordt verlegd naar OG</p>	84 (70)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 120:</i> De onderliggende issues bij dit risico zijn: wissels (WBN), URTS (Bombardier), Ahob's (automatische halve overwegbomen, Strukton), DRIS (dienstregeling informatiesysteem), IRV (isolerende rijdraadverbinding), VRI's (verkeersregelinstanties), Haltemobilair en TVM's (Ticket Vending Machines). Voor de wisselveranties geldt als aandachtspunt of de juiste railwielgeleide matentabel op basis van het wielbandprofiel van het CAF voertuig wordt gehanteerd. Dit wordt nu onderzocht. Daarnaast vraagt het acceptatieproces tussen betrokken partijen (leverancier, RTU, POUHL en BAM) nog steeds aandacht. Voor andere leveranties geldt dat een goede afstemming tussen partijen plaatsvindt. Voor een deel van de leveranties richt de aandacht zich nu op het leveren van de juiste documentatie ten behoeve van de safetycase. Het risico is voor deze periode hoger gewaardeerd.</p>					
9 (-)	216	Ontwerp stijgpunten OVT (trappen en roltrappen) voldoet niet aan nieuwbouwnorm en ppv eis 006.	<p>1. Halte UCC biedt te weinig ruimte om stijgpunten te ontwerpen die aan de nieuwbouwnorm voldoen. 2. Eventueel aanvullende maatregelen om te voldoen blijken onvoldoende. 3. Realiteit van aantal en gedrag reizigers halte UCC wijkt substantieel af van de uitgangspunten in het loopstroomonderzoek.</p>	<p>1. Minder comfort reizigers op halte UCC. 2. Extra kosten door te nemen aanvullende maatregelen. 3. Discussie met Stakeholders (NS, ProRail). 4. Discussie tussen BAM CUU, POUHL en SU over ontwerpimplementatie.</p>	80 (-)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 216:</i> Dit risico spitst zich toe op een mogelijke vervoerssituatie vanaf 2020, echter de discussie hierover wordt nu gevoerd en dient adequaat begeleid te worden om eventuele aandachtspunten voor de ontwerpimplementatie voor halte UCC goed te stroomlijnen. <i>Dit vertaalt zich in het laten uitvoeren van diverse loopstroomanalyses, het formuleren van eventueel op termijn te nemen maatregelen om loopstromen beter te reguleren en hierover helder te communiceren naar stakeholders.</i></p>					
10 (7)	083	Het EMI moet worden opgelost door voorzeningen aan het materieel.	<p>1. Het EMI kan niet geheel aan de infra kant worden opgelost: Sectioneringsmaatregelen infrastructuur blijken onvoldoende om EMI effecten te beteugelen 2. ON voert maatregelen onjuist uit.</p>	<p>1. Stagnatie start Test en Proefbedrijf 2. Energiedragers aan boord toepassen (batterijen) 3. Oplevering materieel vertraagt. 4. Extra kosten beheer.</p>	80 (80)

Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 83:  
 Risico's 83 en 18 (Geïmplementeerde EMI maatregelen (electromagnetische interferentie) blijken onvoldoende te werken; gevoelige apparatuur in nabij gelegen gebouwen ondervinden storingen (tracédeel U)) zijn aan elkaar gerelateerd.  
 De uitkomsten van een extra verificatie bevestigen dat de verwachte effectiviteit van benoemde beheersmaatregelen en daarmee de beheersing van risico's 83 en 18 zal voldoen; Daarnaast heeft BAM een verbeteringslag uitgevoerd bij de realisatie van de voorgenomen maatregelen (het correct plaatsen van mantelbuizen).  
 Omdat de werkzaamheden nog in volle gang zijn, houden beide risico's een gelijke waardering.

#### Actuele top risico's buiten top 10 Q4 2016

Nr	Risico	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Score
11 (10)	116	Werkzaamheden bij de energiecentrale blijken complexer dan verwacht.	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omgevingspartij (energiecentrale) en beheer tram (RTU) gaan niet akkoord met de oplossing die is aangedragen.</li> </ol> <p>ON:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. ON voert afgesproken oplossing onjuist uit (overkluising).</li> <li>3. Gekozen werkmethode voldoet niet (funderingspalen).</li> <li>3. ON stemt onvoldoende af met betrokken partijen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Extra kosten voor het maken van een oplossing waar beheer tram en beheer leidgingentunnels achter staan</li> <li>2. Aanpassing maaiveld ontwerp</li> <li>3. Vertraging door opnieuw verrichten van werkzaamheden.</li> </ol>	80 (80)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 116:</i>            De onderliggende issues bij dit risico zijn: toepassen overkluising en funderingspalen bij overkluising</p> <p>Een aandachtspunt in deze periode zijn de werkzaamheden die BAM bij energiecentrale verricht; de onderbouwing (berekeningen overkluising) van ontwerp oplossingen dan wel gekozen constructiemethoden (keuze funderingspaal) lijken niet te voldoen.            Een beheersmaatregel is een goede monitoring door <i>POUHL</i>, bijvoorbeeld in de vorm van <i>producttoetsen</i>.</p>					
14 (22)	112	De verleggingen of aanpassingen van Kabels en Leidingen (K&L) en andere ondergrondse infra (riolen) zijn onderschat	<p>OG:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verleggingen onderschat in het DO door onbekendheid.</li> <li>2. Eisen van K&amp;L eigenaren voor verleggen zijn deels onbekend.</li> <li>3. Onvoldoende afstemming met beheerders K&amp;L bij opstellen contracteisen.</li> </ol> <p>ON:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. K&amp;L niet bekend bij het Kadaster (KLIC).</li> <li>5. K&amp;L zonder eigenaar.</li> <li>6. Onvoldoende afstemming met eigenaren of beheerders K&amp;L bij realisatie werk.</li> <li>7. Overleg met de K&amp;L eigenaren wordt niet tijdig gestart.</li> <li>8. Traject voor aanvraag vergunningen voor verleggen K&amp;L start te laat.</li> <li>9. Ontwerp oplossing neemt meer tijd in beslag dan gepland (riolen).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vertraging en kosten door aanvullende verleggingen en aanpassingen.</li> </ol>	78 (65)
<p><i>Toelichting en beheersmaatregelen bij risico 112:</i>            Dit risico kende een lagere waardering verkregen door het sluiten van de Aanvullende Overeenkomst met BAM; gezien de ontwikkelingen in dit kwartaal (zie de toelichting bij risico 156) en een aantal werkzaamheden dat op het kritieke pad lijkt te liggen (werkzaamheden kruispunt Universiteitsweg), is dit risico hoger gewaardeerd.            Beheersing van het risico vindt plaats door het zorgvuldig monitoren van de voortgang.</p>					



# Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2016-H2



Periode: Juli tot en met december 2016  
Onderwerp: voortgang project Uithoflijn

Nummer: VGR-UHL-2016-H2



**Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum:  
31 december 2016**

## 1 Stoplichtrapportage

Bestuurlijke besluitvorming	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Budget	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Kosten- en dekkingsraming	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Planning	31-12-16		30-06-16 (H1)	
Risico-ontwikkeling	31-12-16		30-06-16 (H1)	

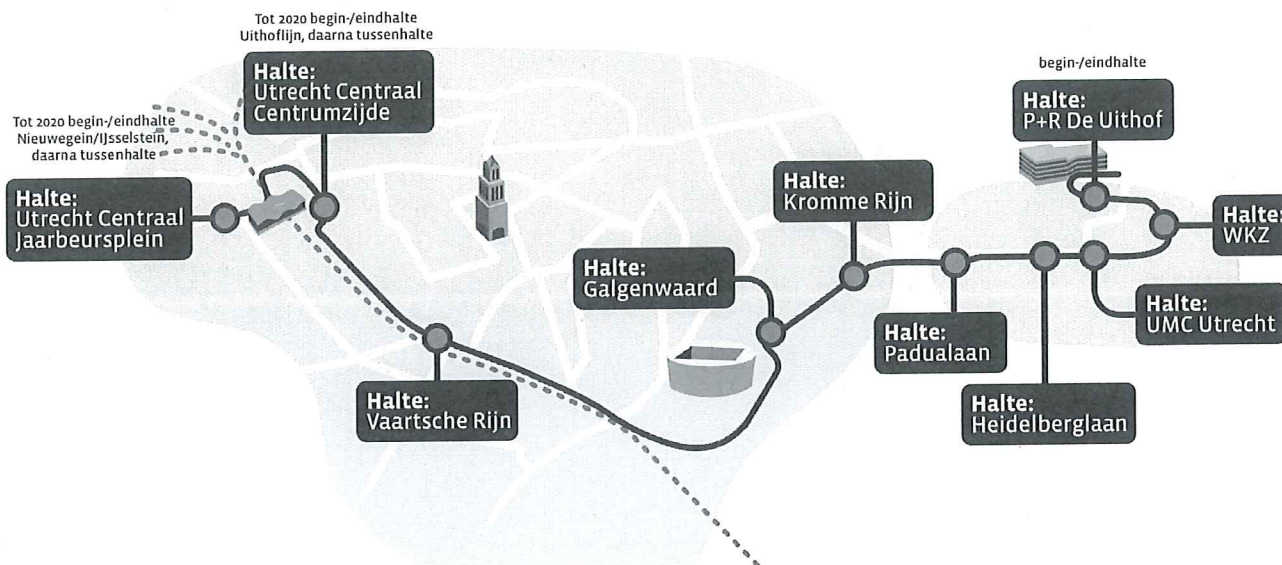
Betekenis kleuren:

- Groen = verloopt naar wens
- Geel = bestaande risico's, beheerst door maatregelen
- Oranje = enkele risico's, onzeker of nog te beheersen
- Rood = risico's doen zich voor of dreigen zich voor te doen, geen beheersmaatregelen mogelijk

## 2 Projectomschrijving

De opdracht aan de projectorganisatie Uithoflijn is om, conform de uitgangspunten in de Bestuursovereenkomst van 20 juni 2012 en in samenwerking met alle belanghebbende partijen, op projectmatige wijze een werkend tramsysteem tussen Utrecht CS en De Uithof te realiseren, dat kwalitatief goed is, voldoende veilig en goed ingepast is in de stedelijke omgeving. Daarbij behoort ook de aanschaf van het juiste trammaterieel. Met de toevoeging van de coördinatie van het proefbedrijf aan de opdracht dient aangetoond te worden dat er sprake is van een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn. De Uithoflijn dient volgens de vigerende planning operationeel te zijn medio 2018. Deze moet binnen het in het uitvoeringsbesluit beschikbaar gestelde budget worden gerealiseerd en moet in de toekomst voldoende rendabel te exploiteren zijn.

De Uithoflijn gaat de tramverbinding vormen tussen P+R De Uithof en de OV-Terminal aan de centrumzijde van Utrecht CS. Daarbij dient te worden voorzien in een technische doorkoppeling naar de SUNIJlijn om het materieel naar de remise te rijden voor stalling en onderhoud. In de hiernavolgende figuur is de Uithoflijn schematisch weergegeven en voorzien van de relevante kengetallen.



**8 kilometer tracé**  
tussen Centraal Station  
en P+R De Uithof

**70 km per uur**  
is de maximale snelheid  
van de Uithoftram

**27 nieuwe tramstellen**  
24 stuks in dienst en 3  
reserve

**427 miljoen euro**  
is benodigd voor de  
realisatie van de  
Uithoflijn, inclusief trams

**9 haltes**  
de eerste is Utrecht  
Centraal Centrumzijde,  
de laatste P+R De Uithof

**28 km per uur**  
is de gemiddelde  
reissnelheid, inclusief  
stoppen bij de haltes

**67 meter**  
is de lengte van de  
nieuwe gekoppelde  
trams, circa 33 meter per  
tram

**2018**  
vanaf medio 2018 start de  
dienstregeling tussen  
Utrecht CS en P+R De  
Uithof

**17 minuten duurt de rit**  
van eerste halte (Utrecht  
CS) tot laatste halte (P+R  
De Uithof)

**16 keer per uur rijdt de  
tram**  
op werkdagen overdag

**4 keer per uur rijdt de  
tram**  
op werkdagen in de  
avonduren

**25.000 mensen**  
reizen nu dagelijks met  
buslijn 12 naar De Uithof

**45.000 mensen**  
reizen in 2020 dagelijks  
met de Uithoflijn van en  
naar De Uithof

**216 reizigers**  
per tram, 62 zitplaatsen  
en 2 rolstoelplaatsen

### 3 Voortgangsrapportage

Deze halfjaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage over de voorbereiding en de uitvoering van de Uithoflijn betreft de periode van 1 juli 2016 tot en met 31 december 2016. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling van het project en de beheersing daarvan. Ook wordt vooruitgeblikt op de bestuurlijke besluitvorming.

De planning van het project Uithoflijn staat onder druk. Het tracé loopt door en langs gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Dit vraagt een grote inspanning van zowel de beide opdrachtgevers (Provincie en Gemeente) als de opdrachtnemer voor de traminfrastructuur (aannemer BAM-CUU) om - in goede samenwerking met omliggende projecten - tot een kwalitatief hoogwaardig resultaat te komen. Om nog beter en slagvaardiger met deze complexe uitdagingen om te kunnen gaan, hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM-CUU besloten om op een andere manier te gaan samenwerken. Provinciale Staten en de gemeenteraad zijn hierover op 15 december 2016 per Statenbrief respectievelijk commissiebrief geïnformeerd. Deze nieuwe manier van samenwerken vraagt een andere aansturing van de projectorganisatie Uithoflijn. In december 2016 is de structuur van de projectorganisatie gewijzigd. Samen met de aannemer wordt in beeld gebracht wat de complexiteit betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's goed te beheersen. Dit zal resulteren in een plan van aanpak. In het voorjaar van 2017 rapporteren wij de bevindingen hiervan aan onze opdrachtgevers en samenwerkingspartners.

#### *Stationsgebied en De Uithof*

In eerdere voortgangsrapportages is al aangegeven dat het risico op vertragingen in het Stationsgebied groot is. De geplande vastgoedontwikkelingen in het stationsgebied houden geen gelijke tred met de integrale planning van de Uithoflijn en noodzaken tot optimalisatie en een nieuwe fasering van de bouwopgave van zowel Uithoflijn als vastgoedontwikkelingen in het Stationsgebied.

Een extra complicerende factor in het Stationsgebied is dat de projecten, inclusief conditionering en tijdelijke maatregelen, worden uitgevoerd in opdracht van verschillende opdrachtgevers door verschillende opdrachtnemers. Het is in het belang van alle opdrachtgevers en opdrachtnemers dat de gehele bouwopgave wordt geoptimaliseerd.

In De Uithof wordt een aangepast Uitvoeringsontwerp gehanteerd voor de ondergrondse infrastructuur. De uitvoering hiervan kost meer tijd, maar levert wel een betere ruimtelijke kwaliteit. Ook worden er hoge eisen gesteld aan het verleggen van kabels en leidingen, wat een hoge mate van zorgvuldigheid vraagt waardoor tegenslagen niet altijd 'in het werk' kunnen worden opgevangen.

In lijn met de hernieuwde samenwerking met onze aannemer voor de traminfrastructuur wordt gezocht naar passende maatregelen en mogelijke versnelling van projectonderdelen. De projectorganisatie werkt, samen met gemeente, provincie en BAM-CUU, aan een plan van aanpak voor de werkzaamheden in 2017 en 2018.

## Traminfrastructuur

Sinds juni 2016 worden de contouren van de Traminfrastructuur steeds beter zichtbaar. Rails en bovenportalen worden geplaatst, haltes aangelegd.

De uitvoering van de traminfrastructuur staat wel onder druk, zoals in de inleiding al aangegeven. Op het kritieke pad liggen vooral:

- Kabels en leidingen in De Uithof;
- Aangepast Uitvoeringsontwerp in De Uithof ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur;
- Gelijktijdige realisatie van diverse projecten in het Stationsgebied met een grote mate van onderlinge afhankelijkheid

Een contractwijziging met BAM in de vorm van een nadere overeenkomst, is door Gedeputeerde Staten eind september 2016 vastgesteld en ondertekend. Hierin zijn nadere afspraken vastgelegd om opgelopen en nog te verwachten vertragingen op te vangen, zodat de eindmijlpaal kan worden behouden.

Om nog beter en slagvaardiger met de complexe uitdagingen om te kunnen gaan is besloten om op een andere manier te gaan samenwerken met opdrachtnemer BAM CUU. Hierbij hoort de inzet van een "geschillencommissie" onder leiding van een externe voorzitter en de intentie tot het aangaan van een versterkte samenwerking met de aannemer. In het voorjaar van 2017 wordt de geïntensiveerde samenwerking verder vormgegeven.



*Aanleg spoor aan de Laan van Maarschalkerweerd (foto: E. Warmer)*

Met de eigenaar van het pand Laan van Puntenburg 100 (een aan NS gelieerde vastgoedpartij) is een akkoord gesloten over de aanpassing van de parkeerkelder, om te voorkomen dat die deels onder de nieuwe trambaan zou komen te liggen. Daarnaast is tussen de gemeente en NS Vastgoed overeenstemming bereikt over grondtransacties rondom dat pand. De samenwerkingsovereenkomst met de eigenaar van HGB-IV (Hoofdgebouw IV van NS) alsmede de overeenkomsten tussen gemeente en NS Vastgoed zijn 2 november door alle betrokken partijen getekend en daarmee definitief. De bouwkundige aanpassingen aan de kelder van het gebouw zijn volgens planning voor wat betreft het buitengedeelte afgerond vóór het einde van 2016.

De verleggingen van Kabels en Leidingen door derde partijen zijn aangevangen in Q3 en die van de Universiteit Utrecht en UMC Utrecht zijn onderdeel geworden van de nadere overeenkomst, waardoor deze in de projectplanning zijn opgenomen. De werkzaamheden om de onderstations, voor de voeding van de bovenleidingen, aan te sluiten op het elektriciteitsnet, zijn gestart.

Het derde kwartaal heeft voor wat betreft de te realiseren infrastructuur vooral in het teken gestaan van het verder invullen van de startvoorwaarden, zoals Uitvoeringsontwerpen en werkplannen, om (verdere) werkzaamheden te kunnen starten.

In de vorige halfjaarrapportage hebben we gerapporteerd over de mogelijkheid van een tijdelijk spoor in het Stationsgebied. De uitwerking hiervan wordt meegenomen in het plan van aanpak dat naar aanleiding van de nieuwe samenwerking samen met de aannemer wordt opgesteld.

De gemeente Utrecht heeft geconstateerd dat het spoor dat is aangelegd in de Leidseveertunnel niet de juiste spoorbreedte heeft. De betrokken aannemer heeft een oplossing voorgesteld. Middels een proef wordt de uitwerking van deze oplossing in Q1 2017 beoordeeld, waarna besluitvorming over de acceptatie van de voorgestelde oplossingsrichting kan plaatsvinden.

In het eerste kwartaal van 2017 vinden de eerste testwerkzaamheden plaats in het kader van het Testbedrijf.

## Trammaterieel

Het ontwerpproces van het trammaterieel is afgerond. Parallel aan de ontwerpfasie liep de productiefase voor de eerste vijf trams. De eerste tram is in Q3 volledig geassembleerd en de testfase in de fabriek (FAT) is gestart. In het vierde kwartaal zijn de laatste ontwerpdocumenten door CAF en POUHL ondertekend, waarmee het ontwerpproces formeel is afgerond. De eerste tram is na het doorlopen van de finale inspectie in de fabriek op 8 december 2016 in goede orde afgeleverd bij de Remise en wordt in januari 2017 aan het publiek gepresenteerd, daarna beginnen de testen. De samenwerking tussen POUHL en de Ontvangstorganisatie bij de provincie Utrecht is geïntensiveerd, zodat de voertuigen adequaat opgenomen kunnen worden in de afdeling Assetmanagement van de afdeling OV van de provincie Utrecht.



*De eerste tram op weg van Zaragoza naar Utrecht*

Hiernaast heeft POUHL, team Materieel, medewerking verleend aan het project Vervoerkundige Koppeling van de SUNIJ-lijn met de Uithoflijn (VK). Hiervoor is aanvullende informatie opgevraagd bij CAF voor de bijbestelling van trams. POUHL levert input voor het projectbesluit Vervoerkundige Koppeling, waartoe Provinciale Staten eind 2016 besloten heeft. De insteek van de provincie Utrecht voor het project VK is dat het bestaande projectteam Materieel ook de begeleiding van de optie voor 22 41m-trams voor haar rekening neemt. Deelproject Materieel heeft een kostencalculatie gemaakt en zal een deelprojectplan voor deze werkzaamheden maken. Dit zal in Q1 2017 door de provincie worden beoordeeld.

Wat betreft de randvoorwaardelijke projecten van de Provincie, ligt de ombouw van de SUNIJ-lijn (project FTLVM) op planning, waardoor het testen op de SUNIJ-lijn vanaf 1 januari 2017 mogelijk wordt. De realisatie van de tijdelijke voorzieningen voor CAF in de remise, die benodigd zijn voor de ontvangst van het trammaterieel, ligt op schema, waardoor de eerste tram in december 2016 ontvangen kon worden.

Conform het procesdocument Toelating en Vrijgave Trammaterieel heeft het project nu de volgende fasen doorlopen:

- Fase 1, afgerond. Betreft het ontwerp van het Tramvoertuig. Hierbij is van CAF onder meer een safetycase d.d. 21 september 2016 ontvangen inclusief een ISA-statement;
- Fase 2, afgerond. Betreft de Productie & Assemblage van het eerste Tramvoertuig afgesloten met alle benodigde FAT testen. Afsluiting van deze fase heeft plaatsgevonden met het ondertekenen in Zaragoza van het Protocol Transport, aflevering en statische testen d.d. 29 november 2016

Fase 3 (statische testen en dynamische testen op het remiseterrein in Nieuwegein) wordt afgerond in Q1 2017.

## Vorbereiding op Exploitatie en Beheer

### *Test- en Proefbedrijf Uithoflijn*

Ten behoeve van de uitvoering van het proefbedrijf is het Overall Proefplan Uithoflijn tot en met juni 2018 opgesteld. Bij de totstandkoming van dat plan is er uitgebreid gesproken met verschillende stakeholders (o.a. Qbuzz, provincie (exploitatie en beheer & onderhoud) en de Universiteit Utrecht). Het Overall Proefplan Uithoflijn beschrijft de periode van het Proefbedrijf en de activiteiten die dan plaatsvinden.

De eerste overleggen van de test management groep hebben plaatsgevonden in Q4. Hierin zijn de partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Testbedrijf vertegenwoordigd. De eerste taak voor de test management groep is het accorderen van de testprotocollen en de voorbereiding van de Systeem Integratie Testen bij P+R De Uithof zonder tramvoertuigen. BAM heeft op 5 december 49 testprotocollen ingediend ter acceptatie.

### *Exploitatie*

Samen met Qbuzz en OV-exploitatie is er gewerkt aan een uitvoeringsplan voor de Uithoflijn. In dit plan wordt een uitwerking gegeven van de opleiding trambestuurders, de (op)start van de Exploitatie met reizigers en de back-up scenario's tijdens de eerste maanden van Exploitatie. Het Plan van Aanpak van Qbuzz is inmiddels goedgekeurd in de Directieraad. Er moet nog een calamiteiten-/nazorgplan voor de Uithoflijn worden opgesteld waarin de omgang met de exploitatie scenario's wordt beschreven. Hierin komt naar voren wat er gebeurt bij een kleine verstoring en wat bij een grote verstoring van de Exploitatie.

### *Beheer*

Aan het einde van Q3 is een start gemaakt met het actualiseren van de beheergrenstekeningen op basis van het definitief ontwerp van de gehele tramlijn van BAM-CUU. In november/december 2016 is gestart met het opstellen van de eerste concept-beheerovereenkomsten voor de Uithoflijn. Dit betreft ook de afspraken met de gerechtigden, personen en bedrijven die in de directe nabijheid van de nieuwe trambaan zijn gevestigd.

Het beheercontract van de infrastructuur Uithoflijn wordt door de provincie (afdeling OV) aanbesteed. In december 2016 zijn er twee nota's van inlichtingen voor de aanbesteding van dit contract verstuurd vanwege de omvang van de nieuw beschikbaar gekomen informatie. De inschrijvingsdeadline is in Q1 2017.

Begin december 2016 is het contract met Stadler voor het onderhoud van de nieuwe tramvoertuigen ondertekend door de provincie. Dit is een belangrijke mijlpaal voor een goede overdracht van de eerste CAF voertuigen in juli 2017.

In december 2016 is de testfase van de tramsimulator doorlopen op de locatie in Nieuwegein. De simulator is nu operationeel voor training van de nieuwe en bestaande trambestuurders. Op 18 januari 2017 wordt de simulator getoond tijdens een open dag voor het publiek. De verkeersleiding begint met de training in Q1 2017.

## Nevenprojecten

Nevenprojecten zijn projecten waar organisaties buiten POUHL (provincie Utrecht, gemeente Utrecht en stakeholders) voor verantwoordelijk zijn en waarvan de opgeleverde resultaten een direct raakvlak hebben met de projectscope en projectplanning van POUHL. Deze worden separaat gerapporteerd aan Directieraad en Stuurgroep Uithoflijn en de verantwoordelijken voor deze nevenprojecten hebben zich gecommitteerd aan de integrale planning van de Uithoflijn.

### *Nevenprojecten provincie Utrecht*

De provincie voert een aantal projecten uit die randvoorwaardelijk zijn voor het project Uithoflijn. De belangrijkste randvoorwaardelijke projecten voor het trammaterieel zijn de ombouw van de SUNIJlijn zodat het nieuwe trammaterieel test- en toelatingsritten kan rijden op de SUNIJlijn en daarnaast het tijdig gereed hebben van voorzieningen voor CAF op het remiseterrein waaronder een werkspoor voor het in eerste instantie inbedrijfstellen van trams.

Het CAF garantiespoor is vrijwel gereed, het spoorwerk voor de opstelsporen en de werkplaats is gegund. Het tractiesysteem voor het opstelspoor en de werkplaats is de markt op. Begin 2017 zal de bouw van de kantoren en de werkplaats worden gegund.

### *Randvoorwaardelijke projecten in het stationsgebied*

De realisatie van de randvoorwaardelijke projecten Stationsplein Oost, de 'geïntegreerde tafelconstructie' (waarop Het Platform zal worden gerealiseerd) en de sloop van de traverse vragen voortdurende afstemming. De fasering van deze projecten komt niet meer overeen met de planning van de Uithoflijn die is gehanteerd bij start van de realisatiefase in 2014. Een geactualiseerde fasering voor het Stationsgebied (APS-planning) verschijnt in april 2017. Deze zal worden gebruikt als uitgangspunt voor de set maatregelen die met aannemer BAM wordt uitgewerkt.

Het definitieve ontwerp voor de vaste trappen van de tramhalte naar de hal van Utrecht Centraal is eind 2016 vastgesteld. De offerte voor deze trappen wordt verwacht in begin 2017 en zal worden beoordeeld door zowel POUHL als de gemeente Utrecht (Stationsgebied).

Er wordt een onderzoek gedaan naar de loopstromen op de halte UCC. In het voorjaar van 2017 worden hiervan de resultaten verwacht.



Betonstort (foto: G. Semé)

### *Nevenprojecten gemeente Utrecht en overige stakeholders*



#### Stand van zaken verkeersregelininstallaties

De gemeente zorgt er voor dat verkeersregelininstallaties en tram-waarschuwingslichten van de Traminfrastructuur van de Uithoflijn, zowel voor de definitieve als voor de tijdelijke situatie tijdig in gebruik kunnen worden genomen. Deze werkzaamheden verlopen conform planning.

#### Overige stakeholders

Een kritisch raakvlak was de ophoging van de twee gebouwen boven de Heidelberglaan in De Uithof. De feitelijke ophoging is gereed en uitgevoerd, zodat BAM-CUU onbelemmerd verder kan.

#### *Conditioneringsprojecten*

De kabels en leidingen van o.a. Stedin en Vitens zijn verlegd in de centrale as van De Uithof. Aan het diepriool onder de Heidelberglaan wordt nog volop gewerkt. Ook kabels en leidingen onder de kruising met de Universiteitsweg moeten nog onder handen worden genomen. De werkzaamheden aan de stadsverwarming op de Adama van Scheltemabaan zijn afgerond in november 2016. Volgens planning moeten er in het eerste kwartaal van 2017 nog werkzaamheden worden verricht aan kabels en leidingen op de kruising van de Koningsweg en de conditionering van kabels en leidingen in de hoek Stationsplein/Adama van Scheltemabaan.

	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kaders	<p>Masterplan Stationsgebied en tracé HOV om de Zuid vastgesteld</p> <p>Keuze voor tram i.p.v. bus</p> <p>BRU: Tramnetwerk 2025</p> <p>GU stelt BP Trambaan AVS-baan – A27 vast</p> <p>MKBA en Business Case</p> <p>Principebesluit BRU, projectbesluit GU</p>	<p>April: GU en BRU stellen VO+ vast in uitvoeringsbesluit</p> <p>November: DB stelt uitgangspunten materieel vast</p>	<p>April: GU stelt bestemmingsplan Kruisvaartbaan vast</p> <p>Juni: GU en BRU stellen DO vast</p> <p>Juni/juli: SG stelt inkoopplannen en projectplan vast</p> <p>November: SG stemt in met BRU-advies om te kiezen voor sectionering vanwege de EMC-problematiek in De Uithof</p> <p>December: SG stelt geactualiseerde DO + raming vast</p>	<p>September en oktober: Bestemmingsplan-nen HOV-baan De Uithof, Westflank Stationsgebied en Smakkelaarsveld onherroepelijk</p> <p>Oktober: AB stelt actualisatie beschikbaar budget Uithoflijn vast 1 (DB) en 17 december (AB): Instemming met contracten voor traminfrastructuur en trammaterieel december: 1<sup>e</sup> Kamer bevestigt 2<sup>e</sup> Kamerbesluit tot opheffing WGR+</p>	<p>Januari: Besluit aankoop gronden Oosterspoorbaan</p> <p>Mei: Realisatie bergingen en buurtstallingen</p> <p>December inwerkingtreding Wet Lokaal Spoor (afdeling OV beheerder in de zin van deze wet)</p>	<p>Trambaan-contour Utrecht, gewijzigde versie vastgesteld door Gedeputeerde Staten</p>
	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016
Overeenkomsten	<p>Subsidie BRU aan GU voor HOV om de Zuid</p> <p>Overeenstemming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging Samenwerkingsovereenkomst BRU / GU</p>	<p>Juni: Bestuurs-overeenkomst BRU / GU</p> <p>Juli: Uovk Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein</p>	<p>Juli: Uovk Kruisvaartbaan</p>	<p>Maart: Hoofdvk Uithoflijn in De Uithof</p> <p>Oktober: : 7 Uovk's GU/BRU Meerpartijen overeenkomsten t.b.v. overdracht BRU→ provincie Allonge (actualisatie) Bestuursovereenkomst</p> <p>december:Contractering Traminfrastructuur met BAM</p>	<p>Januari: contract Levering Trammaterieel CAF</p> <p>Oktober: Uovk CAR-verzekering tPU/GU</p> <p>November: Overeenkomsten Tafelconstructie Het Platform</p>	<p>September: nadere overeenkomst met BAM-CUU</p> <p>Juni: overeenkomst 'Uithoflijn in relatie tot Laan van Puntenburg 100'</p>

## 5 Budget/Kosten- en dekkingsraming

status geel



### Financiën Traminfrastructuur

Ten aanzien van de financiën voor traminfrastructuur blijft de dekking vrijwel gelijk aan die van vorig halfjaar: € 341,7 mln (vorig halfjaar: € 341,6 mln.). De prognose eindstand van de kosten van het project is geraamd op € 341,6 mln. (vorig halfjaar: € 341,5 mln.), het verwachte projectresultaat wordt derhalve geraamd op -/- € 0,1 mln. (vorig halfjaar: € 2,5 mln.).

Door de eerder genoemde ontwikkelingen in deze rapportage stijgt het risicoprofiel van het project en daarmee de omvang van het gewogen projectrisico. Hierdoor verandert de status van dit onderdeel van groen naar geel.

Het financieel gewogen risicoprofiel bedraagt € 28,7 mln. (vorig halfjaar: € 24,2 mln.) en is momenteel hoger dan het beschikbare project onvoorzien van € 22,1 mln. (vorig halfjaar: € 23,2 mln.).

Begin 2017 worden aanvullende beheersmaatregelen uitgewerkt op basis waarvan de Stuurgroep een eventuele bijstelling van het project onvoorzien kan overwegen.

### Trammaterieel

Wat betreft trammaterieel hebben zich ten opzichte van het vorig halfjaar in zowel de dekking als de geraamde kosten beperkte wijzigingen voorgedaan en bedragen respectievelijk € 85,2 mln (vorig halfjaar: € 84,7 mln) en € 84,5 mln. (vorig halfjaar: € 84,7 mln). Hierdoor bedraagt het verwachte projectresultaat € 0,7 mln.

Het gewogen projectrisico is geraamd op € 6,4 mln. ten opzichte van € 7,5 mln. vorig halfjaar. Het project onvoorzien voor trammaterieel bedraagt € 6,9 mln.

## 6 Planning

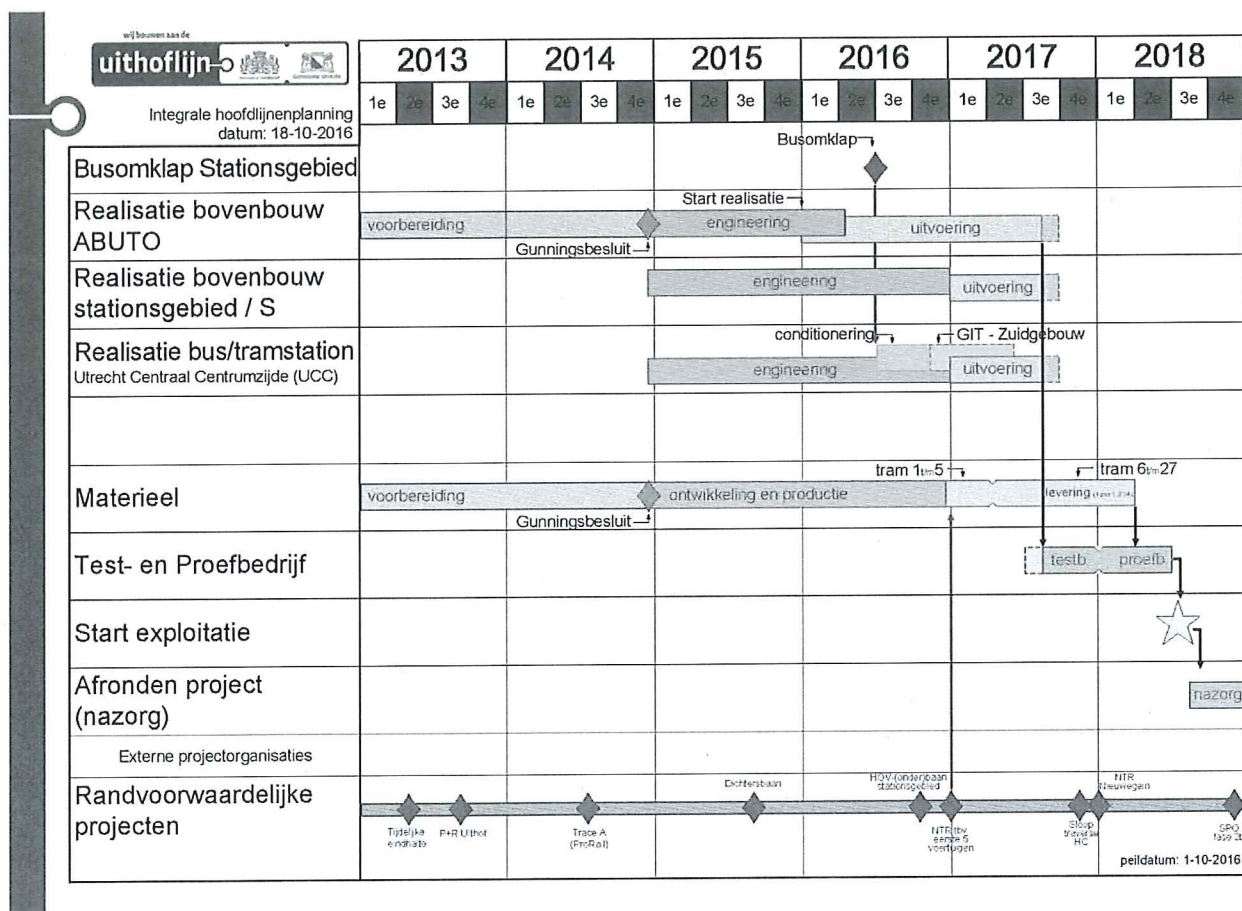
status ● oranje

Eind september is een contractwijziging met BAM vastgelegd in de vorm van een nader overeenkomst. Naar aanleiding van deze overeenkomst heeft BAM-CUU de planning bijgewerkt. In de bijgewerkte planning zijn de doorlooptijden per deeltrace aangepast en zijn wijzigingen in het project (VTW's) concreter opgenomen. De eindmijlpaal van het project is ongewijzigd gebleven.

De realisatie van de tramvoertuigen verloopt volgens planning. Het eerste voertuig is conform planning eind 2016 in Nieuwegein afgeleverd. Het uitvoeren van het testbedrijf voor het materieel op de SUNIJ-lijn wordt in 2017 opgestart.

Blijvende afstemming over de planning met opdrachtnemers en partners is van belang om de integrale planning van de Uithoflijn conform plan te realiseren. De status van het project blijft daarom op oranje staan.

### Hieronder de vigerende planning op hoofdlijnen tot en met 2018.



## 7 Risico-ontwikkeling

status oranje 

Per kwartaal actualiseert de projectorganisatie haar risicoanalyse. De ontwikkeling van de omvang van de risico's van het afgelopen halfjaar ziet er als volgt uit, ten opzichte van het eerste halfjaar 2016:

- Een financiële toename van de projectrisico's van infrastructuur met € 4,5 mln. naar een totaal van € 28,7 mln. De toename bij infrastructuur is met name het gevolg van een hogere inschatting van de mogelijke effecten van de gelijktijdige aanleg van diverse grote bouwprojecten in het Stationsgebied en van technische vraagstukken die een risico voor de planning vormen.
- Een daling van de risico's materieel van € 1,1 mln. naar een totaal van 6,4 mln. De levering van de tramvoertuigen verloopt volgens plan, wat inhoudt dat het risicoprofiel van het materieelcontract een daling laat zien.

Om beter en slagvaardiger om te gaan met de complexe uitdagingen die de plannings- en technische vraagstukken vormen, geldt als belangrijke beheersmaatregel dat de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en BAM CUU op een andere manier gaan samenwerken. Deze maatregel wordt in het voorjaar van 2017 geëffectueerd en zal in eerste instantie een plan van aanpak opleveren waarmee we het risicoprofiel kunnen laten dalen.

Op grond van het bovenstaande blijft de status met betrekking tot de Risico-ontwikkeling oranje.

# Overzicht bestuurlijke mijlpalen

d.d. 6-4-2017

Datum	Activiteit	Bijzonderheden
Q2 2017	Testritten op trambaan tussen remise Nieuwegein en Jaarbeursplein Utrecht (incl. remproeven tussen haltes Vasco da Gama en 5 mei plein, bij Park Transwijk)	Bewonersbrief over mogelijke geluidsoverlast 'noodstop' bij remproeven
Februari-april	Spoorbouw div. kruisingen Uithofflijn (weekend-afsluitingen, gedeeltelijke afsluitingen en enkele omleidingen)	Beperkte overlast (directe info stakeholders, wijkbericht evt. omwonenden)
April/mei, enkele weken	Rioolwerkzaamheden Vaartsestraat, aansluitend werk Loulz: beide voor Uithofflijn	Mogelijke afsluiting Vaartsestraat en Westerkade
V/a maart	Maandelijkse levering/transport trams # 2, 3, 4, en 5, daarna: tweewekelijkse levering/transport overige 22 trams	Mogelijke publiciteit laatste tram (n.t.b.)
Maart-september (naar verwachting)	Wegversmalling kruising Universiteitsweg-Heidelberglaan-Bolognalaan. De kruising blijft open voor gemotoriseerd verkeer, maar wordt versmald van drie naar twee rijstroken in beide richtingen. Het werk aan deze kruising duurt tot ongeveer eind augustus. Er moeten namelijk ook twee diepriolen vervangen worden.	Versmalling en omleiding zijn in nauw overleg met UU, UMC Utrecht, HU en U-OV afgestemd/ communicatie is i.o.m. hen bepaald. Diverse acties gebiedscommunicatie Utrecht Science Park De Uithof
Q2	Plan van aanpak realisatie 2017-2018 naar opdrachtgevers POUHL	Mogelijke versnellingsmaatregelen
Q2	2 <sup>e</sup> halfjaarrapportage 2016 naar opdrachtgevers POUHL	Tijdstip openbaring GU/PU niet synchroon
Medio mei	Na gedeeltelijke aanleg tafelconstructie: bouw bus- en tramstation Utrecht Centraal Centrumzijde	(Hinder)communicatie i.o.m. CU2030 n.t.b.
20 mei	Presentatie Uithofflijn op Dag van de Bouw	Bij informatiecentrum CU2030
Q3	Fietspad Heidelberglaan weer in gebruik/einde fietsomleiding	Mogelijk momentje 'dank voor omfietsen' (n.t.b.)

7-4-2017 - bijlage 4 - Shurgroep Uithof 12 april

11-4-2017<sup>7</sup>: Mail - re: Stuurgroep Uithoflijn  
agenda 12 april

**Van:** [redacted]@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 11 april 2017 13:22  
**Aan:** Jonkers, Dick; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Coenen, Bert; Brugts, Rob; Hooijdonk, Lot van; Groen, René  
**CC:** Greeven, Jan; secretariaatverbeeknijhof; [redacted]  
[redacted]  
**Onderwerp:** RE: Stuurgroep Uithoflijn; agenda/stukken 12 april  
**Bijlagen:** 170412\_Agenda Stuurgroep Uithoflijn 12 april 2017.pdf  
**Opvolgingsmarkering:** Opvolgen  
**Markeringsstatus:** Voltooid

Geachte leden van de Stuurgroep Uithoflijn,

Hierbij ontvangt u een aangepaste agenda voor uw vergadering van morgen. Op verzoek van Rob Brugts is agendapunt 3 (Aanpak uitvoering Uithoflijn 2017-2018) uitgebreid met een voorstel voor een besluit en is agendapunt 5 (Governance Uithoflijn) toegevoegd.

Met vriendelijke groet,

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 7 april 2017 21:00  
**Aan:** Jonkers, Dick; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Bert Coenen (utrecht.nl); Brugts, Rob; 'l.van.hooijdonk@utrecht.nl'; 'r.groen@utrecht.nl'  
**CC:** 'j.greeven@utrecht.nl'; secretariaatverbeeknijhof; [redacted]

[redacted] Donders, Martijn

**Onderwerp:** Stuurgroep Uithoflijn; agenda/stukken 12 april

Geachte leden van de Stuurgroep Uithoflijn,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor woensdag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Projectsecretaris Uithoflijn



Check ook eens onze website: [www.uithoflijn.nl](http://www.uithoflijn.nl)

Laan van Maarschalkerweerd 2a  
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht



“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”.





## Agenda Stuurgroep Uithoflijn

Overleg: Stuurgroep Uithoflijn  
Datum: 12 april 2017  
Tijd: 14.30-16.00 uur  
Plaats: Provinciehuis, zaal 16.30  
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Rob Brugts, Dick Jonkers, René Groen, Bert Coenen, [REDACTED] (secretaris, verslag)  
Afwezig: -



### 1. Opening en mededelingen

### 2. Verslag stuurgroep Uithoflijn van 8 maart 2017

(bijlage 1)

Ter vaststelling.

### 3. Aanpak uitvoering Uithoflijn 2017-2018

geen stukken

In navolging op de Stuurgroep Uithoflijn van 8 maart jl. over de planning en scenario's voor versnelling/vertraging, wordt de Stuurgroep geïnformeerd over de actuele ontwikkelingen. In gezamenlijkheid (BAM, POUHL en Stationsgebied) is de afgelopen twee maanden aan een plan van aanpak gewerkt. De gezamenlijk met de aannemer ingerichte Geschillencommissie heeft advies ontvangen van adviseur [REDACTED]. De inhoud van dit advies en een voorstel voor het vervolg wordt nader toegelicht door leden van de directieraad.

### 4. Voortgangsrapportages en bestuurlijke brief

(bijlage 2,3)

Bijgevoegd de kwartaalrapportage 2016-Q4 en de halfjaarrapportage 2016-H2. De halfjaarrapportage wordt na vaststelling door de stuurgroep aangeboden aan raad en Staten.

Aan PS en Raad is toegezegd dat het bestuur in Q2 nader geïnformeerd wordt over het gezamenlijke plan van aanpak voor de uitvoering Uithoflijn. Voorgesteld wordt om de halfjaarrapportage 2016-H2 aan te bieden, vergezeld van een bestuurlijke brief. De inhoud van deze brief zal mede afhangen van de uitkomst van de besprekingen over het voorgaande agendapunt. De projectorganisatie zal een voorstel doen voor een bestuurlijke brief, die samen met de halfjaarrapportage kan worden aangeboden aan PS en Raad. De brief zal worden geagendeerd in de eerstvolgende directieraad en afgestemd worden met de betrokken staven. Na instemming van uw Stuurgroep kan de brief dan met rapportage worden aangeboden aan PS en Raad.

#### Voorgesteld besluit:

- De kwartaalrapportage 2016-Q4 vaststellen;
- De halfjaarrapportage 2016-H2 vaststellen.

### 5. Rondvraag en Sluiting



Ter kennisgeving bijgevoegd:

- a. Overzicht bestuurlijke mijlpalen

(bijlage 4)

13-4-2017 - mail - Stuurgroep UHL ~~12 april~~  
verslag 12 april

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** donderdag 13 april 2017 9:18  
**Aan:** Jonkers, Dick; Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Coenen, Bert; Brugts, Rob; Hooijdonk, Lot van; Groen, René  
**CC:** Greeven, Jan; secretariaatverbeeknijhof; [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Onderwerp:** Stuurgroep Uithoflijn; verslag 12 april  
**Bijlagen:** Verslag SG-UHL van 12 april 2017.pdf

**Opvolgingsmarkering:** Opvolgen  
**Markeringsstatus:** Voltooid

Goedemorgen,

Bijgevoegd het verslag van de Stuurgroep Uithoflijn van gisteren.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Projectsecretaris Uithoflijn



Check ook eens onze website: [www.uithoflijn.nl](http://www.uithoflijn.nl)

Laan van Maarschalkerweerd 2a  
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[REDACTED]

“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”.