

11-5-2017 - mail - BO uithoflijn / stationsgebied  
agenda 12 mei

**Van:** [redacted]@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** donderdag 11 mei 2017 12:29  
**Aan:** Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van; Everhardt, Victor; Brugts, Rob; Jonkers, Dick; Groen, René; Coenen, Bert  
**CC:** secretariaatverbeeknijhof; SecretariaatvanHooijdonk; secretariaatEverhardt; [redacted] Dijk, Erica van; Roozen, Simon; [redacted] Greeven, Jan; [redacted]  
**Onderwerp:** BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda en stukken 12 mei  
**Bijlagen:** 170512\_Bijlage 01 Planning uithoflijn Stationgebied v 3.1.pdf; 170512\_Bijlage 02 Concept Bestuurlijke Brief Voortgang Uithoflijn - mei 2017 - versie 0.4.pdf; 170512\_Bijlage 03 Halfjaarrapportage 2016 H2 FINAL.pdf; 170512\_Agenda Bestuurlijk overleg Uithoflijn-Stationsgebied 12 mei 2017.pdf

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

Goedemiddag,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van 12 mei, 15 uur.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Projectsecretaris Uithoflijn



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

Laan van Maarschalkerweerd 2a | 3585 LJ Utrecht  
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 bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied

wij bouwen aan de



Overleg: Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied  
Datum: 12 mei 2017  
Tijd: 15.00-16.00 uur  
Plaats: Stads kantoor, collegekamer  
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Brugts, Dick Jonkers, René Groen, Bert Coenen, [REDACTED] (secretaris, verslag)  
Afwezig: -

## 1. Opening en mededelingen

- Verlengde instandhouding Tijdelijk Busstation Jaarbeursplein

## 2. Planning Uithoflijn in het Stationsgebied Utrecht

(bijlage 1)

Doel van bijgevoegde notitie is aan te geven dat voor ingebruikname van de Uithoflijn een dilemma voorligt in het kader van planning en risico's. Het memo gaat in op het dilemma dat voorligt en het risicodossier dat er onder ligt. Het dilemma focust zich op de haalbaarheid van start exploitatie Uithoflijn 8 juli 2018:

- Deze haalbaarheid is alleen mogelijk met een scopewijziging in de Uithoflijn en aanpassing van de fasering van het Stationsplein;
- Er blijft ondanks deze beheersmaatregel een groot risicodossier op rusten waardoor de planning van de Uithoflijn in grote mate onder druk blijft staan, de kritische risico's hieruit worden toegelicht.

Het streven is om over 3 weken het dilemma ter besluit vorming voor te leggen, aangevuld met de financiële consequenties en een kwantificering van de risico's.

*Bijlage:*

- Notitie 'Planning Uithoflijn in het Stationsgebied Utrecht'

## 3. Bestuurlijke communicatie over planning Uithoflijn

(bijlagen 2, 3)

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 brief zal ter vaststelling worden geagendeerd in de colleges van B&W en GS.

*Bijlagen:*

- Concept bestuurlijke brief voortgang Uithoflijn
- Halfjaarrapportage 2016-H2

## 4. Rondvraag en Sluiting



## Notitie

Onderwerp Planning Uithoflijn in het Stationsgebied Utrecht  
Voor Gedeputeerde Verbeek- Nijhof, Wethouder Everhardt, en Wethouder Van Hooijdonk  
Datum 10 mei 2017  
Van Simon Roozen (Stationsgebied Utrecht) en Bert Coenen (POUHL)  
Opgesteld door Rene Groen (GU), Simon Roozen (SU), Erica van Dijk (SU), [REDACTED] [REDACTED] (POUHL), Bert Coenen (POUHL) en Jan Greven (POUHL)

---

### Doel

Doel van deze notitie is aan te geven dat voor ingebruikname van de Uithoflijn een dilemma voorligt in het kader van planning en risico's. Dit memo gaat in op het dilemma dat voorligt en het risicodossier dat er onder ligt.

Het dilemma focust zich op de haalbaarheid van start exploitatie Uithoflijn 8 juli 2018:

- Deze haalbaarheid is alleen mogelijk met een scopewijziging in de Uithoflijn en aanpassing van de fasering van het Stationsplein;
- Er blijft ondanks deze beheersmaatregel een groot risicodossier op rusten waardoor de planning van de Uithoflijn in grote mate onder druk blijft staan, de kritische risico's hieruit worden toegelicht.

Het streven is om over 3 weken het dilemma ter besluit vorming voor te leggen, aangevuld met de financiële consequenties en een kwantificering van de risico's.

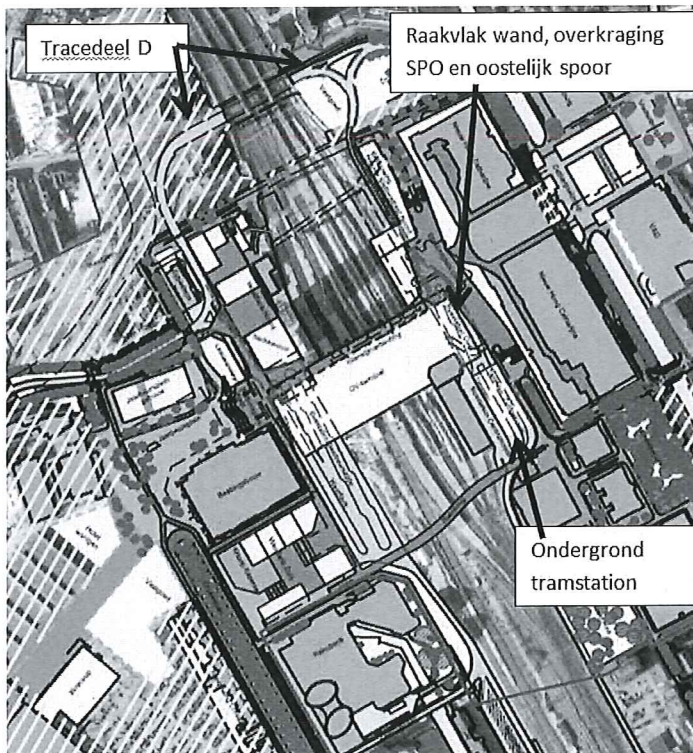
### Actuele situatie

Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL) werkt aan een start van de exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018. Hiervoor dient in week 46 van 2017 minimaal één spoor beschikbaar te zijn tussen de Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein en De Uithof t.b.v. het test- en proefbedrijf. In week 14 van 2018 dient de realisatie van de traminfrastructuur gereed te zijn t.b.v. test- en proefbedrijf in het stationsgebied.

Deze notitie focust zich op de planning, fasering en risico's van de realisatie van de Uithoflijn binnen het stationsgebied. In het stationsgebied worden diverse projecten gerealiseerd die een direct of indirect raakvlak hebben met de realisatie van de Uithoflijn. Er zijn veel afhankelijkheden tussen deze projecten, zowel technisch als qua planning en fasering. De tijdspanne is zeer krap en de belangen voor een tijdige realisatie van de verschillende projecten zijn groot. Een extra complicerende factor is dat de projecten worden uitgevoerd in opdracht van verschillende opdrachtgevers door verschillende opdrachtnemers.

Na de organisatie aanpassing eind 2016 binnen POUHL lag de focus in kader van de verbetering van de samenwerking met de opdrachtnemer sterk op het deel buiten het stationsgebied. De afgelopen periode is er ook met opdrachtgevers en opdrachtnemers binnen het stationsgebied uitgebreid gewerkt aan alternatieve bouwfaseringen omdat de contractuele bouwfaseringen niet meer mogelijk zijn. Deels was dit al een risico dat al langer bekend was en hiervoor zijn in een eerder stadium flankerende maatregelen voorgelegd. Deze maatregelen bleken onvoldoende te zijn om alle veranderingen in de omgeving op te vangen.

Uit de werksessies van de afgelopen periode komt een viertal onderwerpen naar voren die start exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018 mogelijk in de weg staan:



- a) Raakvlak wand en overkraging fietsenstalling stationsplein en oostelijk tramspoor;
- b) Ondergrond ter plaatse van het tramstation;
- c) Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid voor de omgeving, met name te handhaven functies;
- d) Rest- en herstelwerkzaamheden onderbouw tracédeel D.

Ten aanzien van a) raakvlak wand en overkraging en oostelijk tramspoor geeft deze notitie het specifieke dilemma weer.

De beschrijvingen bij b), c) en d) geven de druk op de planning en de aanwezige risico's weer.

#### Dilemma a) Raakvlak oostelijk spoor en overkraging SPO

In 2015 is geconstateerd dat vanwege het raakvlak met de wand en de overkraging van Stationsplein Oost (SPO) een tijdelijke oplossing nodig zou zijn voor de Uithoflijn om op 8

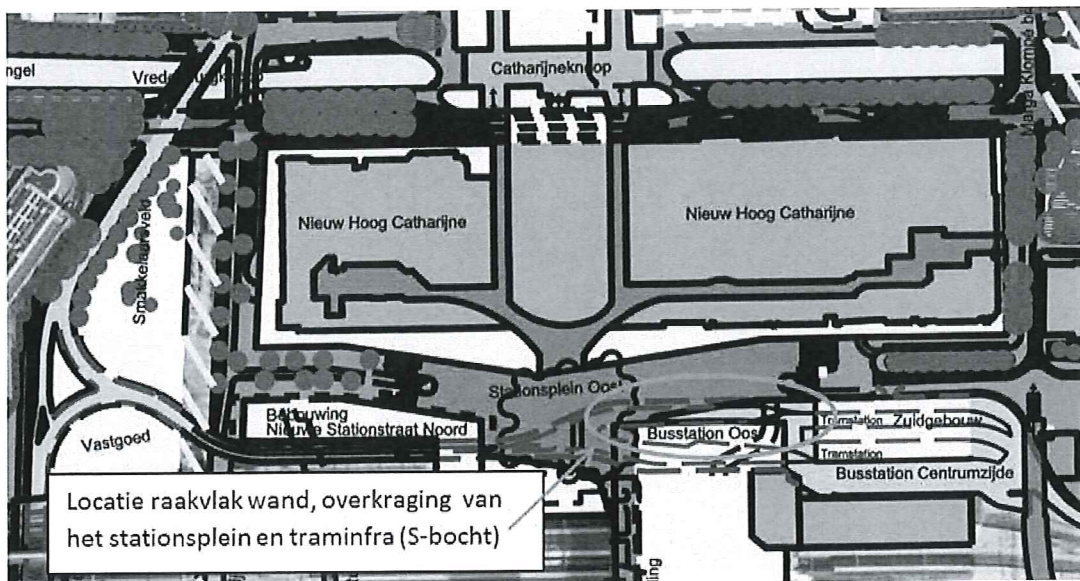
juli 2018 in exploitatie te kunnen gaan. In 2016 is hiervoor als mitigerende maatregel het "Tijdelijk Spoor Utrecht Centraal Centrumzijde – TSUCC" voorgesteld. In de uitwerking van het TSUCC is gebleken dat deze maatregel erg duur is. Daarnaast bleek de doorlooptijd voor engineering en realisatie dermate lang dat het niet meer het beoogde effect op de planning zou opleveren. De uitwerking van de maatregel TSUCC is daarop gestopt.

Om 8 juli 2018 in exploitatie te gaan dient er een oostelijke spoor ter plaatse van de overkraging van SPO uiterlijk beschikbaar te zijn in week 14 van 2018. De resterende tijd (circa 3 maanden) is nodig voor het test- en proefbedrijf van deze koppeling tussen SUNIJ-lijn en Uithoflijn. Dit is aanzienlijk korter dan oorspronkelijk gepland is voor test- en proefbedrijf.

Het realiseren van het definitieve spoor past niet binnen de huidige plannen, zoals eerder geconstateerd. Om dit wel te kunnen realiseren is door SU en POUHL gezocht naar alternatieve maatregelen. Hieruit zijn twee (elkaar aanvullende) maatregelen naar voren gekomen:

- (1) het versnellen van de tweede fase van het stationsplein /de fietsenstalling. De eerste versnelling, het vooruit trekken van de bouwkuip (extra kosten circa € 0,5 mio.) is al in gang gezet. Tot een verdere doorzetting van deze versnelling (extra kosten circa € 2,5 mio.) moet binnenkort besloten worden.
- (2) het realiseren van de zogenaamde "S-bocht", deze maatregel maakt de realisatie van de traminfra op dit deel minder afhankelijk van de bouw van het nieuwe stationsplein.

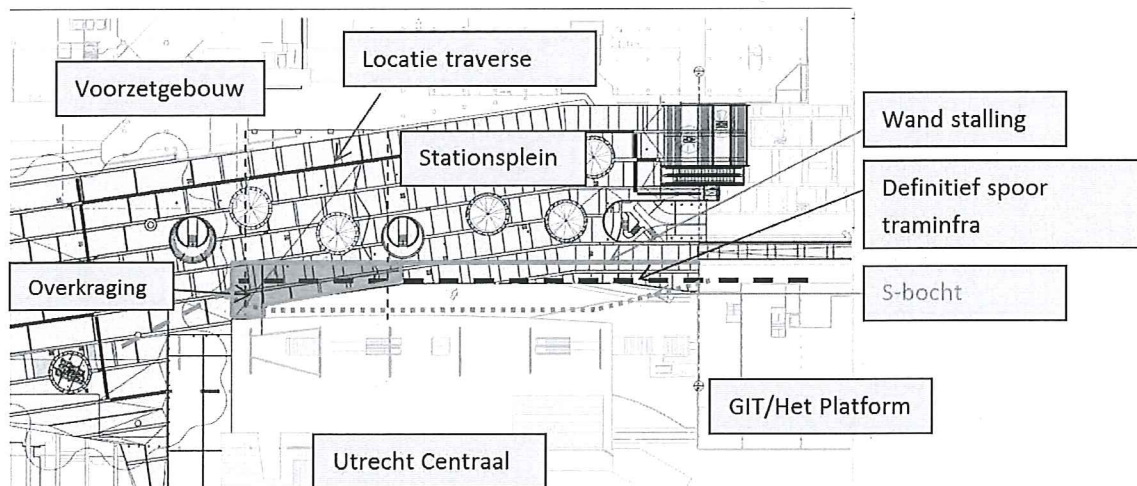
Beide maatregelen en projecten blijven wel afhankelijk van de mijlpaal 'start sloop traverse', de huidige verbinding tussen Utrecht Centraal en Hoog Catharijne, volgens de huidige inzichten wordt deze mijlpaal in februari 2018 bereikt, doch uiterlijk begin mei 2018.



De mitigerende maatregel 'versnellen van de tweede fase van het stationsplein' is reeds in gang gezet. Dit is niet alleen in het belang van de Uithoflijn maar ook voor andere raakvlakken: voorzetgebouw fase 2, aansluiting Zuidgebouw en het snel(ler) beschikbaar hebben van de expeditie- oplossing.

Opdrachtverstrekking om de S-bocht te realiseren is het dilemma.

Het realiseren van de wand en overkraging is met de huidige planning begin juli 2018 – mits de traverse in februari 2018 gesloopt wordt – gereed en sluit daarbij niet aan op de benodigde week 14. Daar hebben de genoemde versnellingsmaatregelen geen invloed op. Met opdrachtnemers wordt momenteel gekeken of in de uitvoering nog een optimalisatie zit, de kans om daarmee week 14 2018 te halen wordt echter klein geacht door opdrachtgevers en opdrachtnemers.



Alternatief hiervoor is dat de tijdelijke S-bocht prioriteit krijgt boven (de overkraging van) het stationsplein. De tram gaat dan in exploitatie met S-bocht. Daarna wordt het stationsplein inclusief overkraging afgebouwd en vervolgens wordt het definitieve spoor gerealiseerd. Dit betekent dat het stationsplein en de overkraging worden afgebouwd als de tram reeds in exploitatie is over een tijdelijk spoor. Om de realisatie af te ronden zal de tram een aantal keer (tijdelijk) uit dienst moeten.

Wanneer gekozen wordt voor de tijdelijke S-bocht kan deze alleen iets toevoegen aan het behalen van de mijlpaal datum 'start exploitatie 8 juli 2018' wanneer prioriteit aan de S-bocht wordt gegeven boven (de overkraging van) het stationsplein. De mijlpaal 8 juli 2018 zou hiermee kunnen worden behaald. Hierbij gelden wel de volgende aandachtspunten:

- Ook deze oplossing blijft afhankelijk van de mijlpaal 'start sloop van de traverse'.
- Tram rijdt naar de remise over een tijdelijk spoor, later in tijd wordt het definitieve spoor gerealiseerd naast een tram in exploitatie.

- De tram dient op een gegeven moment twee keer uit exploitatie gehaald te worden om de traminfra aan te sluiten op het definitieve spoor en om de overkraging van het stationsplein te realiseren. Dit laatste duurt naar verwachting enkele maanden.
- De realisatie van de S-bocht zorgt ervoor dat de bushalte UCC niet afgebouwd kan worden, dit heeft consequenties voor de busterugklap.
- Afbouw van het plein en de overkraging vindt later plaats met langere bouwhinder tot gevolg.
- Het is nog onduidelijk wat het tijdelijk ontbreken van dit deel van de overkraging van het stationsplein doet met de constructie van deze overkraging.
- Door het ontbreken van de overkraging komt het faciliteren van de loopstromen naar de zuidzijde van het stationsplein in het gedrang: aan de westkant ontbreekt een deel van het plein en aan de oostkant wordt dan het voorzetgebouw fase 2 gebouwd.

### **Risico's voor de planning**

#### **b) Ondergrond ter plaatse van tramstation**

De fundering van Het Platform moet naast het dragen van het gebouw ook bestand zijn tegen de aanrijbelasting van een bus of uit de rails lopende tram. Gezien de kwaliteit van de bodem vraagt dit aanpassingen aan de funderingsopbouw om toekomstige ongewenste zettingen van de trambaan te voorkomen. De betrokken partijen (opdrachtgevers en opdrachtnemers) zijn tot een integraal voorstel gekomen om tot een goede opbouw te komen. Dit voorstel moet de komende tijd verder worden uitgewerkt. De eventuele impact hiervan op de planning is nog niet inzichtelijk. Daarnaast blijft het risico op obstakels in de bodem op dit tracédeel OVT aanwezig. Deze onzekerheid blijft actueel totdat men "uit de grond" is.

Het is nog niet exact bekend wat de mogelijke planningsconsequenties van de voorgestelde benodigde oplossing zijn voor de realisatie van de GIT/ Het Platform en de tramhalte UCC.

#### **c) Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, te handhaven functies in het gebied**

In het gebied dient een aantal functies gefaciliteerd te worden tijdens de realisatie van de verschillende bouwprojecten. Het borgen van deze functies vindt plaats in zogenaamde BLVC-plannen. Het gebied dient bereikbaar, leefbaar en veilig te blijven voor gebruikers en omwonenden van het gebied, ook tijdens de verbouwing. Naast de bouwlogistiek zelf betreft dit specifiek de loopstromen vanuit Utrecht Centraal naar de omgeving en de expeditie van Utrecht Centraal (expeditie NS). Voor de bewoners zal het langer en intensiever doorwerken door meerdere partijen een behoorlijk negatief effect hebben op het woongenot. In basis is deze derving woongenot opgevangen middels een compensatie uit het Bouwhinderfonds van de partners. De intensievere aanpak kan leiden tot een aanzienlijke toename van het gebruik van hotelovernachtingen, hierin is niet voorzien in het Bouwhinderfonds.

### *Loopstromen*

De loopstromen in het gebied zijn gefaciliteerd tot week 35 van 2017. Voor de periode vanaf week 35 totdat stationsplein oost fase 2 gereed is wordt nog gezocht naar de beste oplossing. De impact van deze oplossing op de planning is nog niet inzichtelijk. Alternatieven om de loopstromen uit het gebied te krijgen zijn uitgebreid onderzocht maar niet beschikbaar.

### *Expeditie NS*

Door SU en POUHL is afgesproken dat de expeditie van NS tot de startdatum van de exploitatie gefaciliteerd wordt binnen de systeemgrens van de Uithoflijn. Veiligheid – combinatie van bouwwerkzaamheden en de expeditiefunctie – blijft in dit gebied een zeer belangrijk aandachtspunt. Tot en met week 32 van 2017 is voorzien in een locatie voor de expeditie en de aan- en afvoer naar de expeditie. Vanaf week 32 van 2017 tot start exploitatie van de Uithoflijn is deze nog niet ingepast in de werkzaamheden van de traminfrastructuur.

De definitieve oplossing voor de NS-expeditie (in de kelder van fase 2 in de fietsenstalling) is vanaf eind 2018 beschikbaar. Een tijdelijk alternatieve ontsluiting van de expeditie ruimte lijkt hierbij noodzakelijk maar inpasbaar. Bij start exploitatie Uithoflijn op 8 juli 2018 zal nog een tussenoplossing gezocht moeten worden voor deze expeditie in de tussenliggende periode. Deze is momenteel niet, gezien de eisen aan maximale loopafstanden, voor handen.

### **d) Rest- en herstelwerkzaamheden onderbaan Tracédeel D (incl slijpen spoorstaven)**

Op het tracédeel D (Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein tot de toekomstig bushalte UCC) worden door VBZ (aannemer van de onderbouw) diverse rest- en herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht van SU. Onderdeel van de geplande werkzaamheden is het slijpen van de spoorstaven nabij de Leidscheveertunnel. Hierbij spelen de volgende risico's:

- De rest- en herstelwerkzaamheden aan de onderbouw lopen uit;
- Het ontwerp van de bovenbouw sluit niet aan op de gerealiseerde onderbouw, daardoor zijn aanvullende werkzaamheden nodig die tijd kosten;
- De onderbouw is van onvoldoende kwaliteit waardoor de aannemer traminfrastructuur aanvullend werk moet doen, wat tijdconsequenties heeft;
- Werkzaamheden van beide aannemers dienen geïntegreerd te worden, dit heeft tijdsconsequenties opdat ze beide niet optimaal kunnen werken;
- De oplevering en overdracht van de traminfrastructuur van de gemeente Utrecht naar POUHL vertroebeld. SU kan, zolang VBZ haar werkzaamheden nog niet heeft voltooid, niet overdragen aan POUHL terwijl de aannemer van de traminfrastructuur vooruitlopend op de overdracht al wel werkzaamheden aan dit tracédeel verricht.



### **Additionele risico's**

Naast de hierboven genoemde vier onderwerpen zijn er nog diverse risico's die bij het maken van een goede afweging meespelen:

- De sloop van de traverse is afhankelijk van medewerking van Klepierre; blijft een groot risico in alle scenario's;
- Voortgang werkzaamheden aannemer traminfrastructuur;
- Uitwerking technische onderdelen traminfra (o.m. onderbaan tram ter plaatse van OVT en de middenwand Leidscheveertunnel);
- Voortgang Het Platform;
- Ontbreken van een integraal haalbaar plan voor de realisatie van Uithoflijn in stationsgebied in combinatie met BLVC;
- Kwaliteit staat onder druk door gevraagde snelheid;
- Overlast neemt aanzienlijk toe;
- Geen flexibiliteit meer in planning om tegenslagen op te vangen;
- Wezenlijk korter test- en proefbedrijf Uithoflijn dan oorspronkelijk gepland.

Om een alomvattende, integrale afweging goed te kunnen maken zullen deze risico's bovendien moeten worden aangevuld met risico's vanuit tram- en busexploitatie, zoals:

- Voorgang bouw remise;
- Implementeren veiligheidssysteem;
- Duur test- en proefbedrijf;
- Koppeling met busstation/ terugklap bussen.

### **Het dilemma dat voorligt kent een tweetal scenario's:**

**A** Realiseren S-bocht en prioriteit geven aan de traminfrastructuur boven de afbouw van het stationsplein, waarbij het halen van de mijlpaal 8 juli 2018 met aanvullende maatregelen haalbaar blijft maar gezien het risicodossier er nog steeds kans op vertraging is.

of

**B** Het verschuiven van de exploitatiedatum van 8 juli 2018 met een half jaar, waarbij ook het stationsplein en de definitieve bushalte UCC afgebouwd kunnen worden. In dit scenario wordt het definitieve spoor gerealiseerd (in plaats van de beheersmaatregel S-bocht). Dit scenario vraagt ook een grote inspanning van alle partijen maar is beter bestand tegen genoemde risico's en geeft meer ruimte om issues op te lossen. Dit scenario geeft een meer solide basis om de planning te halen.

### **Vervolg**

Beide scenario's worden nader uitgewerkt en inclusief kosten en risico's uiteengezet opdat een bestuurlijk besluit kan worden genomen door gemeente Utrecht en provincie Utrecht.

Bestuurders van gemeente en Provincie krijgen over 3 weken een tweetal scenario's voorgelegd waarmee een integrale afweging kan worden gemaakt voor zowel het stationsgebied als de tramexploitatie Uithoflijn.

## Concept Bestuurlijke Brief Voortgang Uithoflijn

(voorzet voor oplegnotitie t.a.v. Provinciale Staten en Gemeenteraad  
bij de halfjaarrapportage Uithoflijn 2016-H2)

---

Geachte ...statenleden / raadsleden...,

Met regelmaat informeren we u over de voortgang van het project Uithoflijn. De laatste voortgangsbrief dateert van ...15 november/15 december 2016... In die brief hebben wij u geïnformeerd over een aantal ontwikkelingen die de planning van het project onder druk zetten. In deze brief gaan we nader in op actuele stand van zaken en de maatregelen die we nemen om de risico's te beheersen. U ontvangt bij deze brief de voortgangsrapportage over het tweede halfjaar van 2016. U vindt hierin een overzicht van het project, de voortgang in de tweede helft van 2016 en belangrijke beheersaspecten van het project Uithoflijn.

Met inzet van een aantal beheersmaatregelen worden risico's beperkt, om te voorkomen dat vertraging van het project optreedt. Dit is in het belang van de reiziger, maar ook in het belang van beide opdrachtgevers, aangezien vertraging substantiële kosten met zich mee zal brengen. Dreigende vertraging op het grootste deel van het tracé is afgewend, hoewel er nog wel degelijk risico's blijven. De complexiteit van het Stationsgebied maakt dat daar de kans op vertraging zeer groot is. Bij het onderdeel Fasering Stationsgebied gaan we daar dieper op in.

In deze voortgangsbrief informeren we u achtereenvolgens over de volgende onderwerpen:

- Voortgang Uithoflijn tweede helft 2016
- Maatregelenpakket Traminfrastructuur
- Fasering Stationsgebied
- Vervolgtraject

### **Voortgang Uithoflijn tweede helft 2016**

Zoals gemeld staat de fasering binnen het Stationsgebied en daarmee ook de planning van de Uithoflijn 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. In de voortgangsrapportage over de tweede helft 2016 komt dit nadrukkelijk naar voren bij verschillende deelprojecten en voorbereidingen. Ook is het risicoprofiel naar boven bijgesteld.

#### Traminfrastructuur

Sinds juni 2016 worden de contouren van de Traminfrastructuur goed zichtbaar. Rails en bovenportalen worden geplaatst, haltes aangelegd. De uitvoering van de traminfrastructuur staat wel onder druk, zoals in de vorige voortgangsbrief is aangegeven.

Op het kritieke pad in 2016 lagen 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.

In september 2016 is een contractwijziging met BAM gesloten, in de vorm van een nadere overeenkomst, om afspraken vast te leggen om een aantal dreigende vertragingen op te vangen. Om nog beter en slagvaardiger met de complexe uitdagingen om te kunnen gaan is besloten intensiever samen te werken met opdrachtnemer BAM. Zie hierover het onderdeel Maatregelenpakket Traminfrastructuur verderop in deze brief.

#### Trammaterieel

De eerste tram is in het derde kwartaal volledig geassembleerd en de testfase in de fabriek 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 is in januari 2017 aan het publiek gepresenteerd, waarna de testen op het bestaande spoor tussen remise en Jaarbeursplein zijn gestart. De samenwerking tussen de Projectorganisatie en de Ontvangstorganisatie van de provincie Utrecht is geïntensiveerd, zodat de voertuigen adequaat getest en overgedragen kunnen worden. De testen vinden voornamelijk 's nachts plaats en resultaten zijn tot op dit moment positief.

#### Vorbereiding Test- en Proefbedrijf Uithoflijn

Vooruitlopend op start exploitatie van de tram, is een uitgebreid test- en proefbedrijf over het gehele tracé noodzakelijk. Alle individuele onderdelen worden eerst afzonderlijk getest en vervolgens in samenhang (in testbedrijf). Het testen gebeurt onder verantwoordelijkheid van de aannemer en leverancier. De eerste integratie-testen die de aannemer van de infrastructuur heeft uitgevoerd, leveren een aantal verbeterpunten op die in de uitvoering worden meegenomen. Het proefbedrijf wordt aansluitend na succesvolle afronding van het testbedrijf uitgevoerd door de afnemer (provincie) en gebruiker (Qbuzz) onder coördinatie van het project Uithoflijn. Ten behoeve van de uitvoering van het proefbedrijf is een plan gemaakt, dat afgestemd is met verschillende betrokken partijen (o.a. Provincie OV, gemeente, hulpdiensten, Qbuzz en de partners in het Utrecht Science Park De Uithof).

#### Vorbereiding 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 geaccordeerd en met de Provincie wordt een calamiteiten-/nazorgplan voor de Uithoflijn opgesteld waarin de omgang met de exploitatie scenario's wordt beschreven. Hierin komt naar voren welke beheersmaatregelen worden uitgevoerd bij een kleine verstoring en wat bij een grote verstoring van de Exploitatie om de overlast voor de reiziger te beperken.

### Vorbereiding Beheer

Op basis van het definitief ontwerp van het gehele tracé wordt een beheergrenstekening opgesteld. Eind 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 aanbesteed. De inschrijvingsdeadline is in het tweede kwartaal van 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.

### Opleidingen personeel

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 is de simulator getoond tijdens de presentatie van de nieuwe tram aan het publiek. De verkeersleiding is begin 2017 gestart met de opleiding.

### Financiën

Ten aanzien van de financiën blijven budget en dekking vrijwel gelijk aan die van vorig halfjaar. Wel stijgt, door de genoemde ontwikkelingen, het risicoprofiel van het project en daarmee de omvang van het gewogen projectrisico.

### **Maatregelenpakket Traminfrastructuur**

In de voortgangsbrief van eind 2016 hebben we u bericht over de samenwerking tussen opdrachtgevers (provincie en gemeente Utrecht), de projectorganisatie en de aannemer van de traminfrastructuur BAM CUU om in beeld te brengen wat de complexiteit van de realisatie betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's te beheersen.

De bevindingen van deze samenwerking zijn, dat ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar lijkt, mits er succesvol een aantal maatregelen genomen wordt. Voorbeelden van deze maatregelen zijn: met inzet van meer personeel, langer werken ('s avonds, 's nachts en in het weekend), een andere fasering in het Stationsgebied (zo blijft bijvoorbeeld het tijdelijke busstation aan jaarbeurszijde langer in gebruik) en ook een andere aanpak van kabels & leidingen in Utrecht Science Park De Uithof (zo worden bijvoorbeeld twee diepriolen onder de kruising Heidelberglaan-Universiteitsweg-Bolognalaan van binnenuit vernieuwd i.p.v. volledig vervangen). BAM is nu op meerdere plekken druk bezig de trambaan aan te leggen. Het werk gebeurt zoveel mogelijk overdag en doordeweeks, maar dit kan niet altijd. De komende maanden wordt er op sommige locaties, in ieder geval bij kruisingen, soms ook 's nachts en/of in het weekend gewerkt. Helaas zijn niet alle werkzaamheden vooraf precies in te plannen en is ook de overlast niet altijd te voorspellen.

Door deze maatregelen nu te treffen lijkt ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar, maar er blijven wel degelijk grote risico's.

### **Fasering Stationsgebied**

De druk op de planning in het stationsgebied is onverminderd groot en met de diverse overleggen die lopen over mogelijke bouwfaseringsen wordt steeds duidelijker dat het halen van medio 2018 voor start exploitatie van de Uithoflijn tijdelijke maatregelen zal vragen. Deze tijdelijke maatregelen

zullen van voldoende kwaliteit moeten zijn, om een robuust tramvervoersysteem te kunnen opleveren.

Op het tracédeel tussen Jaarbeursplein en het toekomstig tramstation Utrecht Centraal Centrumzijde (UCC) moeten door de betrokken aannemer voor de onderbouw diverse herstelmaatregelen getroffen worden, pas daarna kan de aannemer van de Uithoflijn verder bouwen aan de bovenbouw en energievoorziening. Er is een risico dat de kwaliteit van de onderbouw afwijkt van het programma van eisen. In dat geval worden aanvullende maatregelen genomen en afspraken gemaakt met de exploitant over garanties en onderhoud. Op de locatie waar het bus- en tramstation UCC, inclusief wisselcomplex, moeten worden gebouwd, speelt een aantal ontwikkelingen. Ter hoogte van het busstation wordt door de aannemer van de Uithoflijn een alternatieve spoorconstructie uitgewerkt, aangezien de enorme funderingen van de OV-Terminal tot onder de baan komen, hetgeen niet was voorzien. Ter hoogte van het busstation speelt ook het raakvlak met het gemeentelijke project Stationsplein: direct naast de trambaan moet een hoge wand worden opgetrokken, inclusief een overkraging over de trambaan, ondersteund door een kolom. Om dit te kunnen realiseren moet eerst de bestaande traverse tussen de OV-Terminal en Hoog Catharijne gesloopt worden. Deze sloop is gepland in het eerste kwartaal van 2018, maar het risico bestaat dat dit later zal worden. De fasering van de realisatie vastgoed in dit gebied maakt dat werkterreinen niet tijdig beschikbaar zijn voor tijdige aanleg van de traminfrastructuur. Ter hoogte van het tramstation zelf is dan ook nog het raakvlak met de bouw van de Geïntegreerde Tafelconstructie (GIT) voor Het Platform. De bouw van de GIT maakt dat er relatief laat begonnen kan worden door de aannemer van de Uithoflijn met de bouw van de tramhalte en wisselcomplex. De bodemkwaliteit ter plekke maakt dat er aanvullende saneringswerkzaamheden nodig zijn vanwege bodemvervuiling evenals aanvullende werkzaamheden als gevolg van obstakels (oude bouwresten).

Als alle projecten in het Stationsgebied de planningsvolgelingen volgen zoals deze nu bekend zijn, dan is er voor de Uithoflijn een tijdelijke oplossing nodig om in exploitatie te kunnen gaan. Er wordt een alternatief uitgewerkt om een tijdelijke verbinding tot stand te brengen, zodat de Uithoflijn in exploitatie kan. Randvoorwaarden hierbij zijn dat voor de bouw van het nieuwe Stationsplein en de benodigde overkragingen een fasering wordt gekozen die de realisatie van deze tijdelijke verbinding door de Uithoflijn mogelijk maakt zodat een adequaat test- en proefbedrijf doorlopen kan worden voor medio juli 2018.

Wanneer projecten in het gebied - met name rondom de GIT en Stationsplein - verder uitlopen, is een start exploitatie medio 2018 niet op de voorgenomen wijze mogelijk.

### **Vervolgtraject**

De planning met een ingebruikname medio 2018 kent een steeds hoger risicoprofiel. De kans dat er vertraging optreedt, is reëel aanwezig. Toch wordt deze planning aangehouden. Ten eerste omdat er oplossingen denkbaar zijn voor het grootste deel van het traject, waardoor testen en proeven op die delen niet hoeven te worden uitgesteld. Met de opgedane kennis en ervaring kan het testen van het spoor en uitvoeren van het proefbedrijf in het stationsgebied waarschijnlijk later worden uitgevoerd. Met dit uitgangspunt wordt nu op allerlei niveaus gewerkt aan het halen van de planning, waarbij het stationsgebied de grootste onzekerheid geeft.

Eind 2017 en begin 2018 vinden nog belangrijke testen plaats in Utrecht Science Park De Uithof. Het gaat er dan om, om in de praktijk aan te tonen dat de getroffen voorzieningen in de

traminfrastructuur er voor zorgen dat trillingen en elektro-magnetische straling binnen de grenzen blijven die voor de gevoelige apparatuur langs het tracé noodzakelijk zijn.

Komende maanden wordt duidelijk of de beheersmaatregelen voldoende zijn om de risico's te beteugelen, zodat tijdig gestart kan worden met het test- en proefbedrijf en de tram medio 2018 in exploitatie genomen kan worden. We zullen u hierover informeren bij de volgende voortgangsrapportage, of eerder, indien ontwikkelingen hiertoe aanleiding geven.

Hoogachtend,

... ondertekening GS / B&W ...

# Bestuurlijke Voortgangsrapportage 2016-H2

BO 12 mei

wij bouwen aan de



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)	

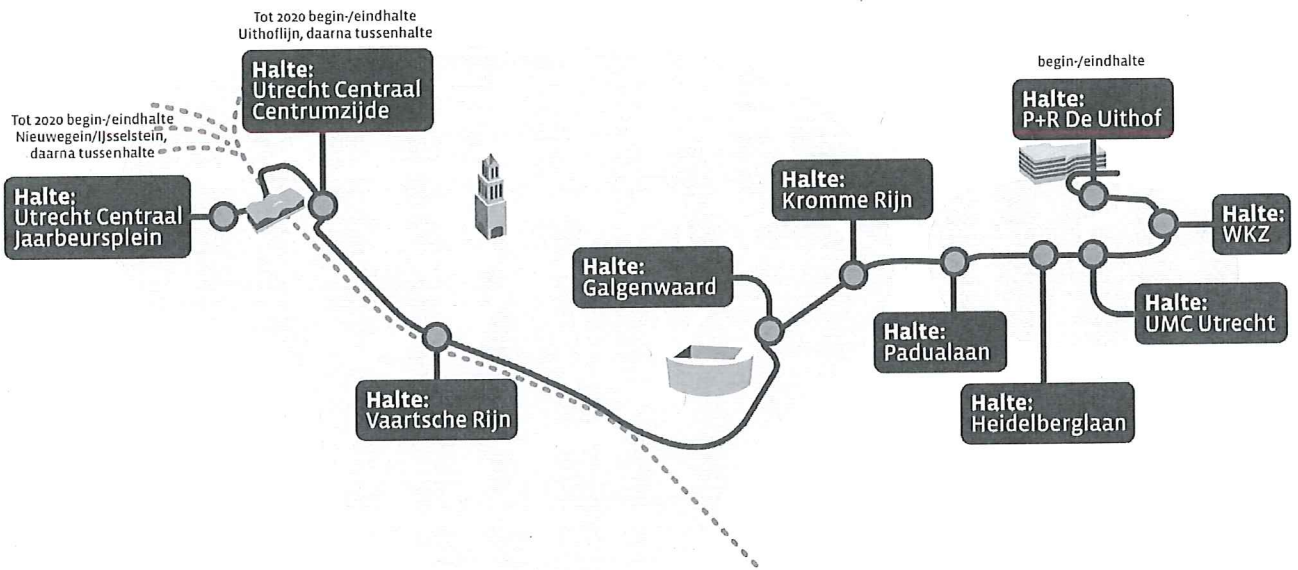
Betekenis kleuren:

- 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 Bestuursvereenkomst 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

25.000 mensen reizen nu dagelijks met buslijn 12 naar De Uithof

216 reizigers per tram, 62 zitplaatsen en 2 rolstoelplaatsen

4 keer per uur rijdt de tram op werkdagen in de avonden

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



### 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. Warner)*

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 ontwerpfasen 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 bestelling 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 dieprijool 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 Overeenstemming BRU / GU over aankoop Cranenborch en tracéwijziging Samenwerkingsovereenkomst BRU / GU</p>	<p>Juni: Bestuursovereenkomst BRU / GU</p> <p>Juli: Uovk Tijdelijke Eindhale Jaarbeursplein</p>	<p>Juli: Uovk Kruisvaartbaan</p>	<p>Maart: Hoofdovk 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>
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



### 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.

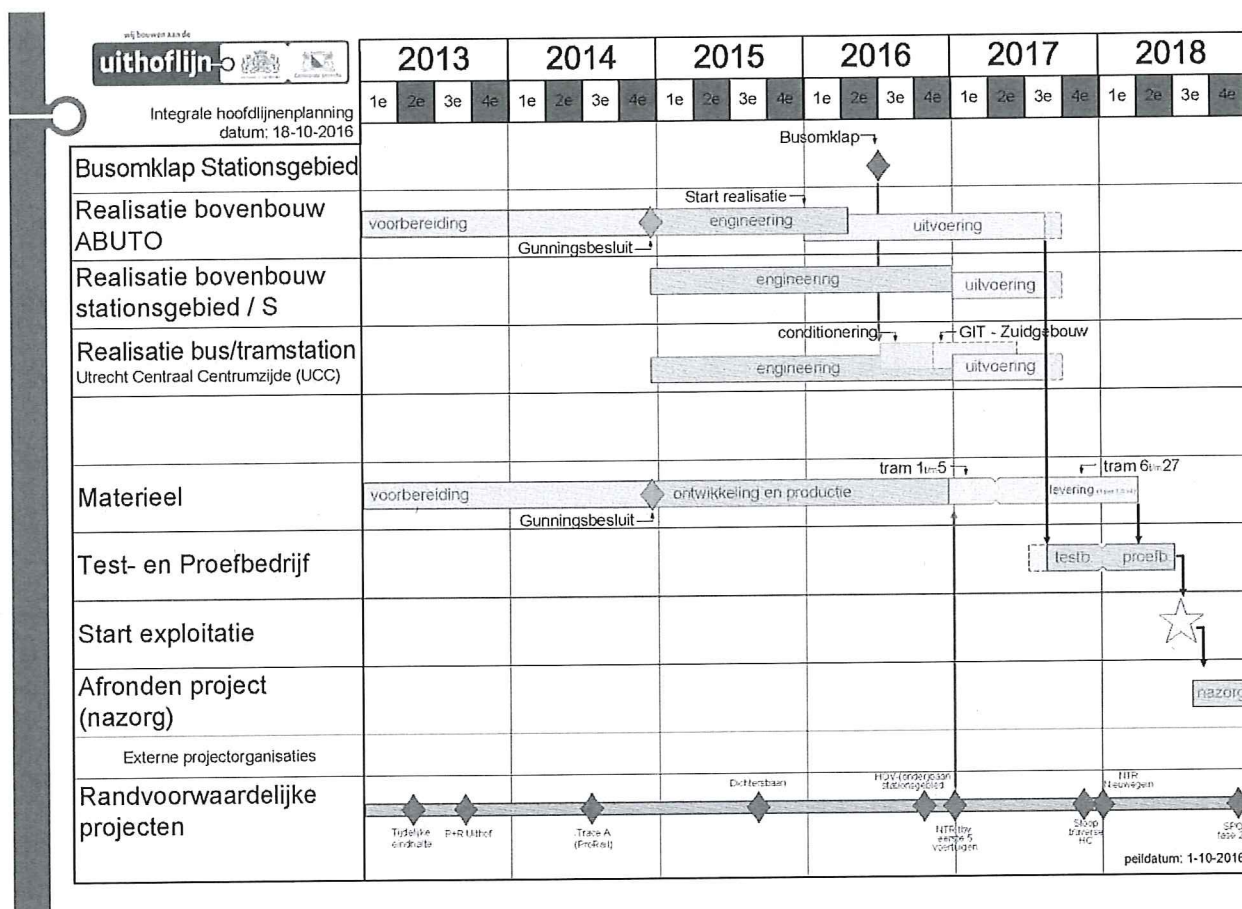
Het gewogen projectrisico is geraamd op € 6,4 mln. ten opzichte van € 7,5 mln. vorig halfjaar. Het project onvoorzien voor trammaterieel bedraagt € 6,9 mln.

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.**





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.

[REDACTED]

---

**Van:** Jonkers, Dick <dick.jonkers@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 12 mei 2017 16:54  
**Aan:** Roozen, Simon  
**CC:** Coenen, Bert; [REDACTED]  
**Onderwerp:** FW: communicatie omklap in het verleden

Hoi Simon,

Dit is in het verleden over de omklap gecommuniceerd. In vervoersplan 2018 ( 19 mei publicatie consultatie) nemen wij mee dat dit 8 juli 2018 wordt. Mochten wij 31 mei anders besluiten dan zullen wij dat aanpassen maar hoe later dat wordt hoe meer aandacht en kosten.

Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers  
[REDACTED]



PROVINCIE :: UTRECHT

## OPENBAAR VERVOER

---

**Van** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 12 mei 2017 16:32  
**Aan:** Jonkers, Dick  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** communicatie omklap in het verleden

Hoi Dick,

Dit was het bericht zoals vorig jaar gecommuniceerd door de gemeente over de omklap. Vervolgens is dit ook zo opgenomen in het vervoerplan 2016-2.

[https://www.utrecht.nl/nieuws/artikel/alle-buslijnen-verhuizen-op-2-juli-naar-busstations-jaarbeurszijde-en-jaarbeursplein/?utm\\_source=twitterfeed&utm\\_medium=twitter](https://www.utrecht.nl/nieuws/artikel/alle-buslijnen-verhuizen-op-2-juli-naar-busstations-jaarbeurszijde-en-jaarbeursplein/?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter)

Vervoerplan 2016-2, ingangsdatum 2 juli 2016 (pagina 15)

### 2. Stationsgebied Utrecht Centraal

- Lijnen die aan centrumzijde blijven in de definitieve situatie (2, 3, 6, 28), vertrekken vanaf 2 juli 2016 tot eind 2017 tijdelijk vanaf het Jaarbeursplein (ter hoogte van de tramhalte). Lijn 2 doet gedurende die periode de haltes op de Catharijnesingel niet aan.


Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

---

Vervoerkundig adviseur  
Afdeling OV

Provincie Utrecht  
Archimedeslaan 6, 3584 BA Utrecht | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht



Kijk eens op [www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

Denk voor het printen van deze e-mail aan het milieu

“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”.

[REDACTED]

**Van:** Jonkers, Dick <dick.jonkers@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 12 mei 2017 16:58  
**Aan:** Coenen, Bert; Roozen, Simon; [REDACTED]  
**CC:** Jonkers, Dick  
**Onderwerp:** taskforce onderbouwing besluitvorming start UHL

Hoi Bert en Simon,

Onderstaand mijn interne terugkoppeling over de afspraken uit het BO. Harold gaat dit voor OV breed trekken. Graag met hem de afspraken maken over de scope van de actie en deadlines. Graag word ik in de cc meegenomen.

- **Start UHL**
  - Op 31 mei is een extra SG UHL waarbij Victor aanschuift, daar wordt definitief besluit genomen over go/no go,
  - Wij hebben aangegeven in geval van uitstel, te streven naar beperkte exploitatie USP ⇔ Vaartsche rij, inclusief de randvoorwaarden van beschikbaarheid 1 spoor + stroom door Stationsgebied,
  - T.b.v. besluit 31/5 moet het advies onderbouwd worden met risico's, kosten beheersmaatregelen, randvoorwaarden, etc. Hiervoor trekken Bert en Simon op. Wij hebben aangegeven dat wij daar onderdeel van zijn en daarin mee doen en [REDACTED] daarvoor vrij maken voor de GU input/belangen. Dat betekent dat wij de komende week eerst intern zaken op een rij zetten en daarna in een aantal slagen met POUHL en POS de zaak scherp maken. Harold trekt dat proces voor mij en het verzoek is vanuit exploitatie ( actie [REDACTED] ) en AM ( actie [REDACTED] ) capaciteit en deskundigheid vrij te spelen die [REDACTED] daarin ondersteunt.

Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers  
[REDACTED]



PROVINCIE :: UTRECHT

OPENBAAR VERVOER

“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”.

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 16 mei 2017 15:48  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** Jonkers, Dick; Straalen, Valeska van  
**Onderwerp:** RE: Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Ho [REDACTED]  
Zojuist ook even besproken met Dick. Ik weet niet hoe de ruis is ontstaan maar de boodschap in de onderstaande mailwisseling is niet conform het concept verslag van het BO (zie onder).  
Wij gaan voor het vervoerplan nu uit van latere oplevering (terugklap op zaterdag 7 juli, start zomerdienstregeling). De consultatie op dit plan start op maandag 22 mei.  
Afgesproken is dat de gemeente communiceert over de latere oplevering busstation centrumzijde voor start consultatie.

## Verlag bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied

Overleg: Stuurgroep Uithoflijn  
Datum: 12 mei 2017  
Tijd: 15.00-16.00 uur  
Plaats: Stadskantoor, collegekamer  
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Brugts, René Groen, Dick Jonkers, Simon Roozen, Bert Coenen, [REDACTED] (verslag)  
Afwezig: -



### 1. Opening en mededelingen

De bestuurders verzoeken om in de loop van 2017 nog een aantal overleggen in deze samenstelling in te plannen. Michiel Standaert zorgt hiervoor.

René Groen geeft aan dat de Directieraad Uithoflijn heeft ingestemd met het langer in gebruik houden van tijdelijk busstation Jaarbeursplein en aan de gemeente heeft gevraagd hierover een besluit te nemen.

Bert Coenen stelt voor om dit besluit aan deze tafel bestuurlijk te bevestigen.

Simon Roozen geeft aan dat ontwikkeling op de locatie Jaarbeurspleingebouw niet voor zomer 2018 wordt verwacht en dat er in dat opzicht dus geen bezwaar is tegen langer handhaven van het busstation.

Victor Everhardt geeft aan de achtergronden niet precies te kennen, maar ziet geen redenen om het besluit niet te bevestigen. Wel ontvangt hij graag nog wat achtergrondinformatie.

Dick Jonkers geeft aan dat 19 mei het Vervoerplan 2018-I van Qbuzz naar buiten gaat, waarin dit ook wordt meld. Hoe gaan we verder om met communicatie over dit onderwerp?

Victor Everhardt meent dat er, aangezien het gaat om het handhaven van een bestaande situatie, geen zware communicatie nodig is. De gemeente zal beperkte communicatiemiddelen inzetten.

#### Besluit Stuurgroep Uithoflijn:

- Instemmen met het langer instandhouden van het tijdelijk busstation Jaarbeursplein, tot en met 8 juli 2018.

Met vriendelijke groet,

Vervoerkundig adviseur  
Afdeling OV

Provincie Utrecht  
Archimedeslaan 6, 3584 BA Utrecht | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Kijk eens op [www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

Denk voor het printen van deze e-mail aan het milieu

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 16 mei 2017 13:55  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Dag [redacted]

Ik hoor verschillende signalen over wat er in het concept vervoerplan wordt gemeld over busstation centrumzijde. Zit er wat vertraging in de afstemming tussen provincie en pos, of leven er verschillende beelden?

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Adviseur Mobiliteitsbeleid

**Gemeente Utrecht**  
Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Ruimte, Kwaliteit en Duurzaamheid  
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Bezoekadres** Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht  
**Telefoon** 030 - [redacted]  
**E-mail** [redacted]@utrecht.nl  
**Internet** [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)  
**Aanwezig** om de vrijdag afwezig

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 16 mei 2017 12:33  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Hoi [redacted]



Mij is duidelijk geworden dat we al langer geleden besloten hebben om het busstation Centrumzijde later in gebruik te nemen. Het BO is min of meer een bevestiging van een besluit in de Directieraad waar René de gemeente vertegenwoordigd.

Om de gemeente de gelegenheid te geven om de communicatie over dit besluit goed te organiseren(!), gaat de provincie tot nader order in alle besluiten en communicatie daarover nog uit van een in gebruik name van het Busstations Centrumzijde per 10 december 2017. Dat gaat dus niet gebeuren maar we doen net alsof we dat niet weten.....

Voor onze communicatiemedewerkers was dat verleden week een beetje een overval (niemand had ze nog geïnformeerd) maar als het goed is wordt nu een en ander opgepakt. In het vervoerplan dat volgende week ter consultatie wordt aangeboden blijft de 'foute' datum nog even staan. Dat moeten we in de consultatieperiode dus herstellen.

Groet,

**Gemeente Utrecht**

Projectorganisatie Stationsgebied  
Financien, Legal, Planning en IPM

**Postadres** Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

**Bezoekadres** Stadsplateau 1, Utrecht

**Telefoon** [REDACTED]

**E-mail** [a.schutte@utrecht.nl](mailto:a.schutte@utrecht.nl)

**Internet** [www.utrecht.nl/Stationsgebied](http://www.utrecht.nl/Stationsgebied)

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

**Van** [REDACTED]

**Verzonden:** dinsdag 16 mei 2017 9:37

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** FW: Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Ha [REDACTED]

Heb je al een terugkoppeling gehad uit het BO van 12 mei? Daarin is besproken dat het busstation centrumzijde dicht blijft, en dat er 'beperkt' over gecommuniceerd wordt door de gemeente. Heb je ook overleg met [REDACTED] hierover gehad? Is dit nu ook tijdig bekend bij de vervoerder voor het vervoerplan 22 mei in de consultatie gaat?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Adviseur Mobiliteitsbeleid

**Gemeente Utrecht**

Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Ruimte, Kwaliteit en Duurzaamheid

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

**Bezoekadres** Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

**Telefoon** [REDACTED]

**E-mail** [REDACTED]

**Internet** [REDACTED]

**Aanw** [REDACTED]

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

**Van:** Coenen, Bert

**Verzonden:** maandag 15 mei 2017 17:26

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Fw: Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Met vriendelijke groet,

Bert Coenen,  
Programmamanager

**Gemeente Utrecht**

Ontwikkelorganisatie Ruimte

**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

**Bezoekadres** Laan van Maarschalkerweerd 2a

**Telefoon** [REDACTED]

**E-mail** [B.Coenen@Utrecht.nl](mailto:B.Coenen@Utrecht.nl)

**Internet** [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

**Aanwezig** ma t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

**Van:** Jonkers, Dick [<mailto:dick.jonkers@provincie-utrecht.nl>]

**Verzonden:** woensdag 10 mei 2017 11:57

**Aan:** [REDACTED]; Groen, René

**CC:** Coenen, Bert; Roozen, Simon; [REDACTED] Straalen, Valeska van; [REDACTED]

[REDACTED] Jonkers, Dick

**Onderwerp:** RE: Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Allen,

Even nagevraagd. De reacties zijn als volgt:

- De DR heeft besloten dat omdat er vertraging is in stationsgebied, de terugklap niet kan per december 2017 en daarom is besloten dat de terugklap niet plaatsvindt in december 2017 en jaarbeursplein daarmee als tijdelijk busstation zal moeten blijven functioneren.
- Tevens is besloten dat de communicatie pas plaatsvindt als GU formeel akkoord is. Communicatie geschiedt door GU
- In de uitgangspunten voor vervoerplan 2018 is meegegeven dat centrumzijde in 2018 wordt opgeleverd evenals UHL. Dit is voor de vervoerder wel duidelijk, Er is gekozen om in consultatieversie nog niets op te nemen over uitstel terugklap totdat er al door POS gemeente extern is gecommuniceerd. Dit is nl niet aan U-OV/PU.

Mijn conclusie is dat wij ons DR besluit niet compleet uitgevoerd hebben. Vraag aan GU is om dit intern te besluiten en te communiceren, dan pakken wij het mee bij de consultatieronde (hoe eerder hoe liever). Ik kan mij voorstellen dat wij dit in het BO 12/5 meenemen c.q. op basis van dat besluit ook deze communicatie afspreken.

[redacted] inhoudelijke zaken graag even direct met [redacted] kortsluiten.

Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers



PROVINCIE :: UTRECHT

## OPENBAAR VERVOER

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 9 mei 2017 15:52

**Aan:** Jonkers, Dick; Groen, René

**CC:** Bert Coenen (utrecht.nl); Roozen, Simon

**Onderwerp:** Ingebruikname Busstation Centrumzijde

Dick, René,

We hebben besloten dat het tijdelijk busstation Jaarbeurszijde langer *kan* functioneren dan de eerder geplande einddatum van 10 december 2017. Volgens mij staat al vast dat dat ook gaat gebeuren maar ik weet niet of dat al formeel ergens is besloten.

Vanochtend sprak ik Qbuzz en zij zijn wel op de hoogte van de mogelijkheid dat het busstation Jaarbeursplein langer open blijft maar nog niet dat dat ook daadwerkelijk gaat gebeuren. Ook binnen provincie en gemeente zijn sleutelpersonen nog niet geïnformeerd over het langer in stand houden van het tijdelijk busstation Jaarbeursplein.

In het Vervoersplan dat deze maand door Provincie en Qbuzz ter inzage wordt gelegd, staat dat op 10 december 2017 het busstation aan de Centrumzijde in gebruik wordt genomen. Er is in beginsel voldoende tijd om een en ander in de consultatieperiode te herstellen maar het kan nu ook nog relatief eenvoudig worden verwerkt in het Vervoersplan.

Als we het Vervoersplan aanpassen dan maken we openbaar dat de bussen langer op het Jaarbeursplein blijven halteren. Daar kunnen we dan behoorlijk wat vragen over verwachten, waaronder vragen over de planning van de Uithoflijn. Daar moeten we voor wat betreft de communicatie dan wel voldoende voor gesteld staan.

Wellicht is een en ander onder controle, ik kan het speelveld maar moeilijk overzien. In dat geval is bovenstaand signaal overbodig en kan deze mail naar de verwijderde items.

Groet,

[redacted]  
**Gemeente Utrecht**  
Projectorganisatie Stationsgebied  
Financien, Legal, Planning en IPM

**Postadres** Postbus 1273, 3500 BG Utrecht  
**Bezoekadres** Stadsplateau 1, Utrecht  
**Telefoon** [REDACTED]  
**E-mail** [REDACTED]  
**Internet** [www.utrecht.nl/Stationsgebied](http://www.utrecht.nl/Stationsgebied)

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

“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”.

“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”.

[Redacted]

**Van:** [Redacted]@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** woensdag 17 mei 2017 13:04  
**Aan:** Jonkers, Dick; Roozen, Simon  
**CC:** Coenen, Bert; [Redacted]  
[Redacted] Dijk, Erica van  
**Onderwerp:** Besluitvorming planning Uithoflijn/Stationsgebied

Op verzoek van Bert onderstaande mail:

Beste Simon en Dick,

Naar aanleiding van het Bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van afgelopen vrijdag maken we een nieuwe versie van de notitie, op basis waarvan de bestuurders besluiten kunnen nemen. Deze notitie wordt op 31 mei besproken in een extra SG UHL waarbij wethouder Everhardt aanschuift. Bedoeling is dat dan een definitief besluit wordt genomen over go/no go t.a.v. Overkraging SPO dan wel S-Bocht.

T.b.v. besluit 31/5 moet het advies nader onderbouwd worden met risico's en kosten van beide scenario's (1. Versnellingsmaatregelen en later realiseren Overkraging: wat zijn dan voor beide projecten de extra kosten, 2. Uitstel Uithoflijn war zijn dan de kosten).

[Redacted] coördineert de inbreng namens mij, met hulp van [Redacted] Hij betreft daarbij waar nodig mensen van BAM CUU: [Redacted]

In ons MT Uithoflijn vanmorgen, hebben we op een rij gezet welke versnellingsingrepen extra kosten met zich meebrengen:

- Aanleg van de S-bocht;
- Ombouw van de S-bocht op een later moment;
- Eventueel op aangeven van BAM CUU kosten voor het sneller aanleggen van tramstation UCC inclusief kopsporen;
- Eventuele meerkosten voor de organisatorische kant van het versnelde testbedrijf.

[Redacted] zal het overzicht met financiële consequenties in geval de Uithoflijn met een halfjaar vertraagt (dat eerder in de SG is gepresenteerd) actualiseren. Dit doet hij i.o.m. PU.

[Redacted] heeft volgende week woensdag een overleg gepland tussen [Redacted] Simon Roozen (i.v.m. [Redacted] vervangen door Erica van Dijk) en mij. We zullen dan bespreken welke acties er nog nodig zijn om de notitie te voltooien. Volgende week vrijdag moet de notitie klaar zijn voor de bestuurders (eindredactie Erica van Dijk).

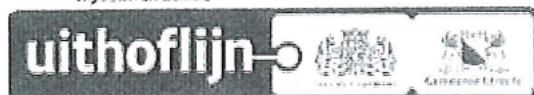
Groet, Bert

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Projectsecretaris Uithoflijn

wij bouwen aan de



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

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”.

[REDACTED]

---

**Van:** Jonkers, Dick <dick.jonkers@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** woensdag 17 mei 2017 14:16  
**Aan:** Roozen, Simon; [REDACTED] Coenen, Bert  
**CC:** [REDACTED] Dijk, Erica van;  
Jonkers, Dick; [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Besluitvorming planning Uithoflijn/Stationsgebied

Allen,

Mooie voorzet. T.a.v. de actie : [REDACTED] zal het overzicht met financiële consequenties in geval de Uithoflijn met een halfjaar vertraagt (dat eerder in de SG is gepresenteerd) actualiseren..”, het volgende: Een half jaar vertraging betekent nog steeds dat het test- en proefbedrijf sterk beperkt wordt. Wij weten niet of dat realistisch is. [REDACTED]

[REDACTED] Mocht alles meevallen en je na een half jaar in exploitatie kunnen ( winterperiode), dan kun je dat als goed nieuws melden.

Een ander voordeel van een jaar vertraging is dat je lopende discussies en technische oplossingen die vanuit snelheid ingegeven worden, maar niet duurzaam zijn ( zie kader) in deze vertraagde tijd wel toekomstvast kunnen realiseren. Ons dringende advies is om deze overwegingen ook mee te nemen en ook de kosten van een jaar vertraging uit te werken. Dat komt een snelle besluitvorming op 31 mei alleen maar ten goede.

*Bron: Concept Bestuurlijke Brief Voortgang Uithof lijn (voorzet voor oplegnotitie t.a.v. Provinciale Staten en Gemeenteraad bij de halfjaarrapportage Uithoflijn 2016-H2)*

Op het tracédeel tussen Jaarbeursplein en het toekomstig tramstation Utrecht Cent (UCC) moeten door de betrokken aannemer voor de onderbouw diverse herstelmaatregelen getroffen worden, pas daarna kan de aannemer van de Uithoflijn verder bouwen aan de energievoorziening. Er is een risico dat de kwaliteit van de onderbouw afwijkt van de eisen. In dat geval worden aanvullende maatregelen genomen en afspraken gemaakt met de beheerder over garanties en onderhoud. Op de locatie waar het bus- en tramstation wisselcomplex, moeten worden gebouwd, speelt een aantal ontwikkelingen. Ter hoogte van de busstation wordt door de aannemer van de Uithoflijn een alternatieve spoorconstructie gebouwd.

Met vriendelijke groet,

Dick Jonkers  
[REDACTED]



PROVINCIE :: UTRECHT

OPENBAAR VERVOER

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 17 mei 2017 13:04  
**Aan:** Jonkers, Dick; 's.roozen@utrecht.nl'  
**CC:** Bert Coenen (utrecht.nl); [redacted]  
Dijk, Erica van [redacted]  
**Onderwerp:** Besluitvorming planning Uithoflijn/Stationsgebied

Op verzoek van Bert onderstaande mail:

Beste Simon en Dick,

Naar aanleiding van het Bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van afgelopen vrijdag maken we een nieuwe versie van de notitie, op basis waarvan de bestuurders besluiten kunnen nemen. Deze notitie wordt op 31 mei besproken in een extra SG UHL waarbij wethouder Everhardt aanschuift. Bedoeling is dat dan een definitief besluit wordt genomen over go/no go t.a.v. Overkraging SPO dan wel S-Bocht.

T.b.v. besluit 31/5 moet het advies nader onderbouwd worden met risico's en kosten van beide scenario's (1. Versnellingsmaatregelen en later realiseren Overkraging: wat zijn dan voor beide projecten de extra kosten, 2. Uitstel Uithoflijn war zijn dan de kosten).

Matthijs coördineert de inbreng namens mij, met hulp van [redacted] Hij betreft daarbij waar nodig mensen van BAM CUU: [redacted]

In ons MT Uithoflijn vanmorgen, hebben we op een rij gezet welke versnellingsingrepen extra kosten met zich meebrengen:

- Aanleg van de S-bocht;
- Ombouw van de S-bocht op een later moment;
- Eventueel op aangeven van BAM CUU kosten voor het sneller aanleggen van tramstation UCC inclusief kopsporen;
- Eventuele meerkosten voor de organisatorische kant van het versnelde testbedrijf.

Martijn zal het overzicht met financiële consequenties in geval de Uithoflijn met een halfjaar vertraagt (dat eerder in de SG is gepresenteerd) actualiseren. Dit doet hij i.o.m. PU.

[redacted] heeft volgende week woensdag een overleg gepland tussen [redacted] [redacted] Simon Roozen (i.v.m. [redacted] vervangen door Erica van Dijk) en mij. We zullen dan bespreken welke acties er nog nodig zijn om de notitie te voltooien. Volgende week vrijdag moet de notitie klaar zijn voor de bestuurders (eindredactie Erica van Dijk).

Groet, Bert

Met vriendelijke groet,


[redacted]  
Projectsecretaris Uithoflijn



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

Laan van Maarschalkerweerd 2a | 3585 LJ Utrecht  
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”.

[REDACTED]

---

**Van:** Dijk, Erica van  
**Verzonden:** dinsdag 23 mei 2017 23:20  
**Aan:** [REDACTED]  
Rozen, Simon; Coenen, Bert; Greeven, Jan  
**Onderwerp:** RE: Voorbereiden bestuurlijk besluit planning Uithoflijn in Stationsgebied

Allen,

Heb het stuk nog even doorgenomen.

Ik kies er voor om morgen mondeling te reageren en niet jullie een stuk met ook nog mijn wijzigingen te sturen

Punten die wat mij betreft besproken moeten worden;

- Sluitende planning voor S-bocht irt sloop traverse
- Kosten stationsgebied staan er nu (nog) niet goed in.

Tot morgen

Met vriendelijke groet,

Erica van Dijk,  
Projectmanager

**Gemeente Utrecht**

Projectorganisatie Stationsgebied  
Infra en Openbare Ruimte

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

**Bezoekadres** Stadsplateau 1

**Telefoon** [REDACTED]

**Internet** [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

**Aanwezig** maandag tot en met donderdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 23 mei 2017 16:23  
**Aan:** [REDACTED]; Rozen, Simon; Coenen, Bert; Greeven, Jan; Dijk, Erica van [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: Voorbereiden bestuurlijk besluit planning Uithoflijn in Stationsgebied

Allen,

bijgaand de laatste stand van zaken m.b.t. de notitie. Opmerkingen van Erica [REDACTED] zijn meegenomen. De opbouw is aangepast, en de notitie is aangevuld met risico's/kosten. Dit moet nog wel goed worden aangevuld/gecontroleerd. In de kantlijn enkele vragen van mijn kant.

Vanavond kijkt Erica er nog naar, ook [REDACTED] (onze risicomanager) kijkt nog naar omschrijving/kwantificering van de risico's. Kortom, work in progress. Maar dan kunnen jullie deze versie alvast bestuderen.

Tot morgen,  
[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 16 mei 2017 13:43

Aan: [REDACTED] 's.roozen@utrecht.nl'; Bert Coenen (utrecht.nl)

CC: Dijk, Erica van

Onderwerp: Voorbereiden bestuurlijk besluit planning Uithoflijn in Stationsgebied

Wanneer: woensdag 24 mei 2017 08:30-10:00.

Waar: Provinciehuis, 1e verd., 08. Montfoortzaal

**\*Definitief. Ik heb een zaal geboekt in het provinciehuis. Erica is aangemeld als bezoeker, ze kan bij de receptie een bezoekerspas halen\***

Beste mensen,

Onder leiding van Simon en Bert wordt gewerkt aan een aangepaste notitie over de planning van de Uithoflijn in het Stationsgebied, aan de hand waarvan de bestuurders eind mei een besluit kunnen nemen. Bert vroeg mij om een moment volgende week te prikken waarop in ieder geval [REDACTED] Simon en Bert elkaar hierover kunnen spreken. Het is een onmogelijke week, o.a. door Hemelvaart, maar hierbij toch twee opties. Ik verneem graag op welke opties(s) jullie ruimte kunnen maken.

Groet [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".

20170527  
mail Erica van Dijk  
def. notitie voor bestuurlijk overleg  
uithoflijn

**Van:** [Dijk, Erica van](#)  
**Aan:** [Coenen, Bert](#); [Greeven, Jan](#); [redacted]  
**Cc:** [Rozen, Simon](#); [redacted]; [Jonkers, Dick](#); [redacted]; [Groen, René](#); [Brugts, Rob](#)  
**Onderwerp:** def notitie voor bestuurlijk overleg Uithoflijn / stationsgebied  
**Datum:** zaterdag 27 mei 2017 13:08:15  
**Bijlagen:** [170525 onderbouwing kosten.pptx](#)  
[planning uithoflijn stationsgebied v5.0.pdf](#)  
[Scenario's Bestuurlijk overleg Uithoflijn versie 03.xlsx](#)

---

Hallo allemaal,

Mede namens [redacted] stuur ik jullie hierbij de stukken voor het bestuurlijk overleg. Maandag wordt de notitie besproken de Wethouders Van Hooijdonk en Everhardt

De wethouders hebben alleen de notitie ontvangen (pdf), niet de bijlagen.

Maandagmiddag is er een ambtelijk vooroverleg voor het bestuurlijk overleg dat op woensdag plaats vindt in aanwezigheid van GU en PU.

Ik vertrouw erop een ieder hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Een ieder bedankt voor zijn of haar inbreng!

Met vriendelijke groet,

Erica van Dijk,  
Projectmanager

**Gemeente Utrecht**

Projectorganisatie Stationsgebied  
Infra en Openbare Ruimte

**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

**Bezoekadres** Stadsplateau 1

**Tele** [redacted]

**Inte** [redacted]

**Aan** [redacted]

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

# Gevolgen eventuele vertraging (maart 2018)

ID	Consequenties bij vertraging voor	Financieel 6mnd / 1 jr	Reputatie	Projecten
1	Reizigers		Drukke bus	Buslijn 12 langer Tijdelijk busstation Jaarbeursplein
2	Vervoerders		Liever geen start van Exploitatie in de winter	Opleiders, testrijders en extra trambestuurders
3	Beheerders		Roestrijden 27 voertuigen Garantie periode	Aanpassen contracten beheerders
4	Projectorganisaties		Voordeilig voor ontwikkelaars	POUHL USING
5	Leveranciers			BAM-CUU CAF
6	Stakeholders		Bereikbaarheid Utrecht Science Park	Ledig Erf aanpassing later

# Scenario B, +6 maanden

ID	Consequenties bij vertraging voor	Financieel 6mnd / 1 jr	Reputatie	Projecten	Scenario B
1	Reizigers		Drukke bus	Buslijn 12 langer Tijdelijk busstation Jaarbeursplein	400k per halfjaar, opgaven Jeroen (aparte post)
2	Vervoerders		Liever geen start van Exploitatie in de winter	Opleiders, testrijders en extra trambestuurders	Meegenomen (2 mio)
3	Beheerders		Roestrijden 27 voertuigen Garantie periode	Aanpassen contracten beheerders	Meegenomen (1.6 mio)
4	Projectorganisaties		Voordeelig voor ontwikkelaars	POUHL USING	Meegenomen (3 mio)
5	Leveranciers			BAM-CUU CAF	SABUTO afgekocht, daarom 4 mio.
6	Stakeholders		Bereikbaarheid Utrecht Science Park	Ledig Erf aanpassing later	Meegenomen (0.2 mio)

# Scenario C, +12 maanden

ID	Consequenties bij vertraging voor	Financieel 6mnd / 1 jr	Reputatie	Projecten	Scenario C
1	Reizigers		Drukke bus	Buslijn 12 langer Tijdelijk busstation Jaarbeursplein	400k per halfjaar, opgaven Jeroen (aparte post)
2	Vervoerders		Liever geen start van Exploitatie in de winter	Opleiders, testrijders en extra trambestuurders	Meegenomen (3 mio)
3	Beheerders		Roestrijden 27 voertuigen Garantie periode	Aanpassen contracten beheerders	Meegenomen (3.2 mio)
4	Projectorganisaties		Voordeelig voor ontwikkelaars	POUHL USING	Meegenomen (6 mio)
5	Leveranciers			BAM-CUU CAF	SABUTO afgekocht, daarom 10 mio.
6	Stakeholders		Bereikbaarheid Utrecht Science Park	Ledig Erf aanpassing later	Meegenomen (0.4 mio)

20170527  
notitie planning uithoflijn  
in stationsgebied

# notitie

Onderwerp: Planning Uithoflijn in Stationsgebied Utrecht  
Voor: Gedeputeerde Verbeek- Nijhof, Wethouder Everhardt, en Wethouder Van Hooijdonk  
Datum: 27 mei 2017  
Van: Bert Coenen (POUHL) en Simon Roozen (Stationsgebied Utrecht)  
Opgesteld door: Erica van Dijk (SU) [REDACTED] (POUHL)  
Geconsulteerd: Rene Groen (GU) [REDACTED] (POUHL), Jan Greeven (POUHL), [REDACTED] (PU), [REDACTED] (PU), Dick Jonkers (PU)



## Doel

Doel van deze notitie is aan te geven dat voor ingebruikname van de Uithoflijn een dilemma voorligt in het kader van planning en risico's.

Het dilemma focust zich op de haalbaarheid van start exploitatie Uithoflijn op 8 juli 2018:

- Aan de ene kant is deze alleen haalbaar met een scopewijziging in de Uithoflijn en met een aanpassing van de fasering van de werkzaamheden van het Stationsplein;
- Aan de andere kant blijft ondanks deze scope- en faseringswijziging een groot risicoprofiel gelden waardoor de planning van de Uithoflijn in grote mate onder druk blijft staan en de haalbaarheid onder grote spanning; de kritische risico's in dit risicoprofiel worden hieronder toegelicht.

Deze notitie werkt het dilemma uit en dient – aangevuld met het algemene risicoprofiel van de Uithoflijn – ter besluitvorming over de planning in het stationsgebied, op basis van 3 uitgewerkte scenario's. Ongeacht de keuze zal er in de publiciteit, aansluitend op de publiciteit die er eind 2016 was, aandacht gaan komen voor de extra kosten en eventuele vertraging.

## Actuele situatie

Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL) werkt aan een start van de exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018. Hiertoe is een nieuwe planning voor SABUTO met BAM-CUU overeengekomen, waardoor het testbedrijf voor dit deel kan starten op 13 oktober 2017 (een halve maand later t.o.v. de Nadere overeenkomst). Hiermee is het test- en proefbedrijf (voor SABUTO) nu bijna 9 maanden, in plaats van 12 maanden in de oorspronkelijke planning. Voor het stationsgebied wordt nog gewerkt aan een integrale planning.

Voor een start van de exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018 dient in week 46 van 2017 minimaal één spoor beschikbaar te zijn tussen de Tijdelijke Eindhalte Jaarbeursplein en De Uithof t.b.v. het test- en proefbedrijf op de delen SABUTO. In week 14 van 2018 dient de realisatie van de traminfrastructuur in het stationsgebied gereed te zijn t.b.v. test- en proefbedrijf in dit deel van het tracé.

Deze notitie focust zich op de planning, fasering en risico's van de realisatie van de Uithoflijn binnen het stationsgebied. In het stationsgebied worden diverse projecten gerealiseerd die een direct of indirect raakvlak hebben met de realisatie van de Uithoflijn. Er zijn veel afhankelijkheden tussen deze projecten, zowel technisch als qua planning en fasering. De tijdspanne is zeer krap en de belangen voor een tijdige realisatie van de verschillende projecten zijn groot. Een extra complicerende factor is dat de projecten worden uitgevoerd in opdracht van verschillende opdrachtgevers (ook private partijen) door verschillende opdrachtnemers.

De afgelopen periode is er met opdrachtgevers en opdrachtnemers binnen het stationsgebied uitgebreid gewerkt aan alternatieve bouwfaseringsplanningen omdat de contractuele bouwfaseringsplanningen niet meer mogelijk zijn. Deels was dit een risico dat al langer bekend was en hiervoor zijn in een eerder stadium flankerende maatregelen voorgelegd. Deze maatregelen bleken onvoldoende te zijn en niet meer inpasbaar in de werkzaamheden van de opdrachtnemer van de traminfra om alle veranderingen in de omgeving op te vangen. Er zullen extra, risicovolle maatregelen nodig zijn in het stationsgebied om de datum te halen.



Uit de werksessies van de afgelopen periode komt een aantal onderwerpen naar voren die start exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018 mogelijk in de weg staan, zie ook onderstaande risico-inventarisatie. Ten aanzien van het raakvlak wand en overkraging van Stationsplein Oost met het oostelijk tramspoor Uithoflijn geeft deze notitie het specifieke dilemma weer.

#### Dilemma Raakvlak oostelijk spoor en overkraging SPO

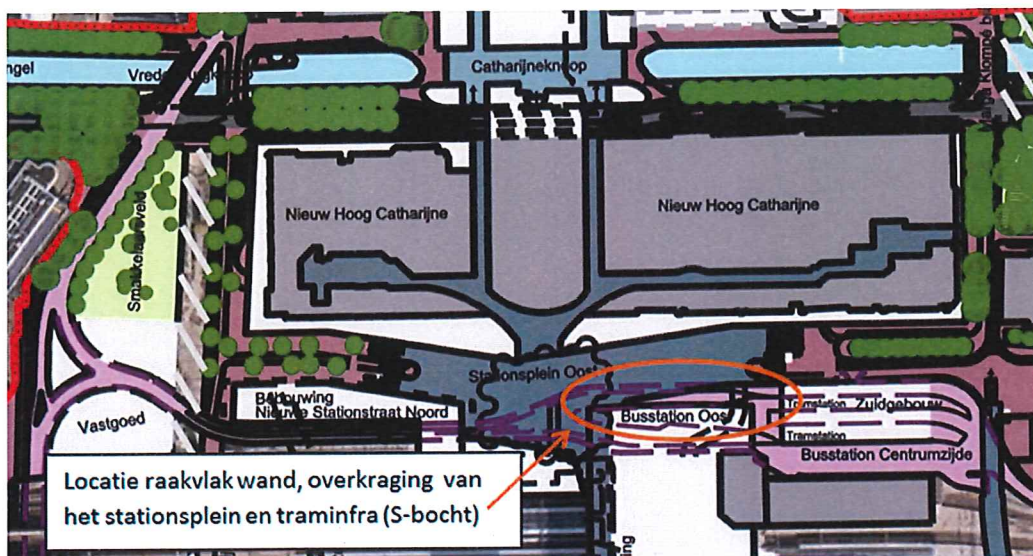
In 2015 is geconstateerd dat vanwege het raakvlak met de wand en de overkraging van Stationsplein Oost (SPO) een tijdelijke oplossing nodig zou zijn voor de Uithoflijn om op 8 juli 2018 in exploitatie te kunnen gaan. In 2016 is hiervoor als mitigerende maatregel het "Tijdelijk Spoor Utrecht Centraal Centrumzijde - TSUCC" voorgesteld. In de uitwerking van het TSUCC is gebleken dat deze maatregel erg duur is. Daarnaast bleek de doorlooptijd voor engineering en realisatie dermate lang te zijn en daardoor niet meer in de planning van aannemer inpasbaar, dat het niet meer het beoogde effect op de planning zou opleveren. De uitwerking van de maatregel TSUCC is daarop gestopt.

Om 8 juli 2018 in exploitatie te gaan dient er een oostelijk spoor ter plaatse van de overkraging van SPO uiterlijk beschikbaar te zijn in week 14 van 2018.

Het realiseren van het definitieve spoor past niet binnen de huidige plannen, zoals eerder geconstateerd. Om dit wel te kunnen realiseren is door SU en POUHL gezocht naar alternatieve maatregelen. Hieruit zijn twee (elkaar aanvullende) maatregelen naar voren gekomen:

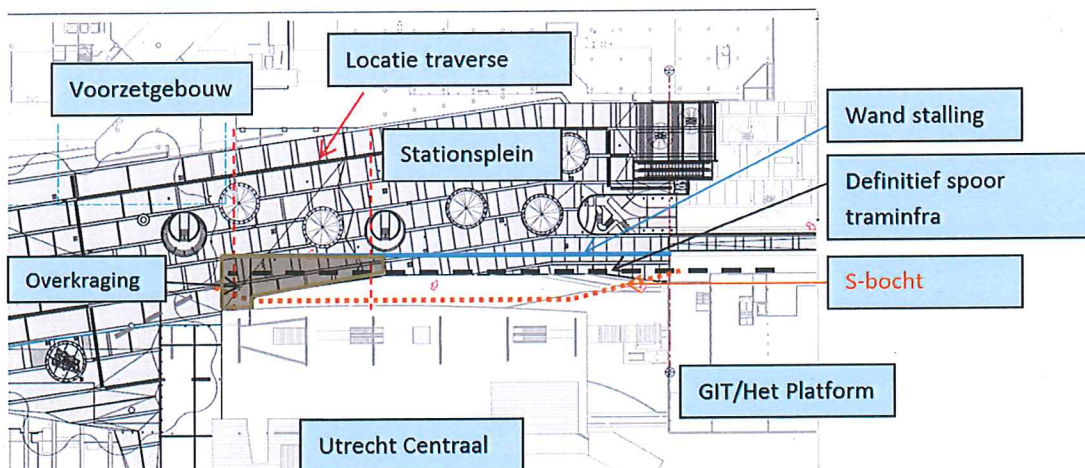
1. het versnellen van de tweede fase van het stationsplein /de fietsenstalling. De eerste versnelling, het vooruit trekken van de bouwkuip (extra kosten circa € 0,5 mio.) is al in gang gezet. Tot een verdere doorzetting van deze versnelling (extra kosten circa € 2,5 mio.) moet binnenkort besloten worden.
2. het realiseren van de zogenaamde "S-bocht", deze maatregel maakt de realisatie van de traminfra op dit deel minder afhankelijk van de bouw van het nieuwe stationsplein.

Beide maatregelen en projecten blijven wel afhankelijk van de mijlpaal 'start sloop traverse', de huidige verbinding tussen Utrecht Centraal en Hoog Catharijne. Volgens de huidige inzichten wordt deze mijlpaal in februari 2018 bereikt, doch uiterlijk begin mei 2018.



De mitigerende maatregel 'versnellen van de tweede fase van het stationsplein' is reeds in gang gezet. Dit is niet alleen in het belang van de Uithoflijn maar ook voor andere raakvlakken: voorzetgebouw fase 2, aansluiting Zuidgebouw en het snel(ler) beschikbaar hebben van de expeditie-oplossing.

Opdrachtverstrekking om de S-bocht te realiseren is het dilemma. Het realiseren van de wand en overkraging is met de huidige planning begin juli 2018 (week 27) – mits de traverse eind februari 2018 gesloopt is - gereed en sluit daarbij niet aan op de benodigde week 14. Daar hebben de genoemde versnellingsmaatregelen geen invloed op.



Alternatief hiervoor is dat de tijdelijke S-bocht prioriteit krijgt boven (de overkraging van) het stationsplein. De tram gaat dan in exploitatie met S-bocht. Daarna wordt het stationsplein inclusief overkraging afgebouwd en vervolgens wordt het definitieve spoor gerealiseerd. Dit betekent dat het stationsplein en de overkraging worden afgebouwd als de tram reeds in exploitatie is over een tijdelijk spoor. Om deze realisatie af te ronden is kort na start exploitatie een buitendienststelling nodig. De overkraging niet afbouwen is geen optie; dit zou betekenen dat het stationsplein geen volwaardige ontsluiting naar de zuidkant zou krijgen.

De mijlpaal 8 juli 2018 zou hiermee wellicht nog kunnen worden behaald. Hierbij gelden wel de volgende aandachtspunten:

- Ook deze oplossing blijft afhankelijk van de mijlpaal 'start sloop van de traverse'.
- Tram rijdt naar de remise over een tijdelijk spoor (de S-bocht), kort na start exploitatie wordt het definitieve spoor gerealiseerd naast een tram in exploitatie.
- De tram zal uit exploitatie gehaald moeten worden om de traminfra aan te sluiten op het definitieve spoor en om de overkraging van het stationsplein te realiseren. Dit duurt naar verwachting 2 maanden.
- De realisatie van de S-bocht zorgt ervoor dat de bushalte UCC niet afgebouwd kan worden. De busterugklap vindt plaats nadat het definitieve spoor en de overkraging van het stationsplein gereed zijn. Het volwaardig bus/tramstation zal ongeveer 6 maanden na start exploitatie in functie kunnen zijn.
- Afbouw van het plein en de overkraging vindt later plaats met langere, complexere bouwhinder en overlast voor de reiziger tot gevolg.
- Het is nog onduidelijk wat het tijdelijk ontbreken van dit deel van de overkraging van het stationsplein betekent voor de constructie van deze overkraging.
- Door het ontbreken van de overkraging komt het faciliteren van de loopstromen naar de zuidzijde van het stationsplein in het gedrang: aan de westkant ontbreekt een deel van het plein en aan de oostkant wordt dan het voorzetgebouw fase 2 gebouwd. Het stationsplein kan later in zijn geheel in gebruik worden genomen.
- Het finale gedeelte van het test- en proefbedrijf zal in het stationsgebied binnen 2 maanden moeten worden uitgevoerd. Dit is aanzienlijk korter dan in de oorspronkelijke planning.

#### Het besluit dat voorligt kent een drietal scenario's:

**A** Realiseren S-bocht en prioriteit geven aan de traminfrastructuur boven de afbouw van het stationsplein waarbij het halen van de mijlpaal 8 juli 2018 met aanvullende maatregelen op dit moment nog theoretisch haalbaar lijkt, maar gezien het risicodossier er nog steeds aanzienlijke kans op vertraging is. Naast dat dit scenario een kort test- en proefbedrijf heeft wordt er in dit scenario kort na de start van de exploitatie de overkraging gebouwd met mogelijke verstoring van de, net gestarte, exploitatie tot gevolg.

of

**B** Het verschuiven van de exploitatiedatum van 8 juli 2018 met een half jaar (logische start exploitatie dan medio december 2018), waarbij ook het stationsplein en de definitieve bushalte UCC afgebouwd kunnen worden. In dit scenario wordt het definitieve spoor gerealiseerd (in plaats van de beheersmaatregel S-bocht).

Dit scenario vraagt eveneens een grote inspanning van alle partijen. Dit scenario geeft een meer solide basis om de planning te halen dan scenario A. In deze beide scenario's wordt uitgegaan van het versnellen van het stationsplein waarmee de beoogde planning reeds robuuster is geworden.

of

**C** Het verschuiven van de exploitatiedatum van 8 juli 2018 met een jaar (logische start exploitatie dan juli 2019), waarbij ook het stationsplein en de definitieve bushalte UCC afgebouwd kunnen worden. In dit scenario wordt het definitieve spoor gerealiseerd. Dit scenario geeft meer tijd voor het afronden van de realisatiewerkzaamheden in het stationsgebied en biedt ruimte om een test- en proefbedrijf uit te voeren voor het stationsgebied met een termijn die dicht tegen de oorspronkelijke periode van 2x 6 maanden ligt. Dit scenario geeft de meest solide basis om de planning te halen. In dit scenario blijft het tijdelijk busstation Jaarbeurszijde langer dan beoogd in gebruik en belemmert daarmee de geplande vastgoedontwikkeling op deze locatie.

Provincie Utrecht heeft aangegeven dat in geval van scenario B en scenario C een **fall-back scenario** mogelijk is, waarbij de Uithoflijn vanaf 8 juli 2018 met een beperkte dienstregeling rijdt tussen Vaartsche Rijn en De Uithof. In deze variant blijft Lijn 12 ook rijden, maar kan de frequentie van deze lijn omlaag. Vaartsche Rijn wordt zo al gebruikt als knooppunt voor de bereikbaarheid van De Uithof.

Alle betrokken partijen zien dit als een haalbaar alternatief om toch vanaf juli 2018 enige functionaliteit te kunnen bieden (en deze lessen mee te nemen in de definitieve ingebruikname in december 2018 dan wel juli 2019). Dit vraagt van alle partijen dezelfde urgentie als waarmee nu de realisatiefase van SABUTO in kortere tijd kan worden afgerond.

#### Additionele risico's<sup>1</sup>

Naast het hierboven geschetste dilemma zijn er in het stationsgebied nog diverse risico's die meespelen bij het maken van een goede afweging. Hieronder is de top 8 weergegeven, mede gebaseerd op een gezamenlijke risicosessie (gU, pU, BAM CUU):

Risico id	Omschrijving	Kans	Effect planning	Effect kosten
34-16	Het is nog niet exact bekend wat de mogelijke planningsconsequenties van de voorgestelde benodigde oplossing zijn voor de <u>fundering van de GIT en de tramhalte UCC</u> . De fundering van Het Platform moet naast het dragen van het gebouw ook bestand zijn tegen de aanrijbelasting van een bus of uit de rails lopende tram. Gezien de kwaliteit van de bodem vraagt dit aanpassingen aan de funderingsopbouw om toekomstige ongewenste zettingen van de trambaan te voorkomen. De betrokken partijen (opdrachtgevers en opdrachtnemers) zijn tot een integraal voorstel gekomen om tot een goede opbouw te komen. Dit voorstel is uitgewerkt en wordt in opdracht gegeven. Er blijft een risico op obstakels in de bodem op dit tracédeel OVT. Deze onzekerheid blijft totdat men "uit de grond" is. Daarnaast kan door deze werkwijze de aanleg van de traminfrastructuur zelf meer tijd vergen dan aanvankelijk verwacht.	25% (planning)  90% (kosten)	3-6 mnd	■
34-13, 34-14	Het gebied dient <u>bereikbaar, leefbaar en veilig</u> te blijven voor gebruikers en omwonenden van het gebied, ook tijdens de verbouwing. Er spelen met name drie onderwerpen. <i>Overlast bewoners:</i> het langer en intensiever doorwerken door meerdere partijen kan een behoorlijk negatief effect hebben op het woongenot. In basis is deze derving woongenot opgevangen middels een compensatie uit het Bouwhinderfonds van de partners. De intensievere aanpak kan leiden tot een aanzienlijke toename van het gebruik van hotelovernachtingen, hierin is niet voorzien in het Bouwhinderfonds. <i>Loopstromen:</i> Voor de periode vanaf week 35 totdat stationsplein oost fase 2 gereed is wordt nog gezocht	25%	1- 3 mnd	■

<sup>1</sup> Genoemde bedragen zijn ongewogen schattingen die betrekking hebben op het specifieke risico. Daarin is niet verwerkt de te verwachte kosten te vergoeden aan opdrachtnemers als gevolg van het mogelijk overeen moeten komen van een nieuwe planning, dit is verdisconteerd in risico 071.

	naar de beste oplossing voor de loopstromen De impact van deze oplossing in tijd en geld is nog niet inzichtelijk. <i>Expeditie NS:</i> Door SU en POUHL is afgesproken dat de expeditie van NS tot de startdatum van de exploitatie gefaciliteerd wordt binnen de systeemgrens van de Uithoflijn. Veiligheid -combinatie van bouwwerkzaamheden en de expeditie - blijft in dit gebied een zeer belangrijk aandachtspunt. Tot en met week 32 van 2017 is voorzien in een locatie voor de expeditie en de aan- en afvoer naar de expeditie. Vanaf week 32 van 2017 tot start exploitatie van de Uithoflijn is deze nog niet ingepast in de werkzaamheden van de traminfrastructuur. De impact op de planning is dan ook nog niet inzichtelijk			
34-01, 34-04	Op het tracédeel D (Tijdelijke Einhalte Jaarbeursplein tot de toekomstig bushalte UCC) worden door VBZ (aannemer van de onderbouw) diverse rest- en herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht van SU. Een onderdeel van de geplande werkzaamheden is het slijpen van de spoorstaven in de Leidscheveertunnel. Deze werkzaamheden lopen tot augustus 2017. Hier speelt een aantal risico's op het gebied van overdracht, gelijktijdige werkzaamheden VBZ en BAM CUU, kwaliteit van het werk en de planning van de werkzaamheden in combinatie met het aanwezige verkeer.	90%	3-6 mnd	■
34-05 34-18	<u>Bouwwerkzaamheden van de ontwikkelaars</u> beperken het gebruik van de trambaan tijdens het Test- en Proefbedrijf Uithoflijn. Als het Testbedrijf Uithoflijn (voor SABUTO) start op 13 oktober 2017 vinden nog diverse bouwwerkzaamheden plaats naast en boven de trambaan. Dit zorgt voor een spanningsveld tussen de verschillende aannemers in het kader van de bouwopgaves. Het betreft hier de bouw van het Platform (Zuidgebouw), de fietsenstalling (BAM SPO) en het Noordgebouw (Dura) in combinatie met de bouw en het test- en proefbedrijf.	25%	1- 3 mnd	nmb
34-15	De <u>sloop van de traverse</u> naast het verleggen van de loopstromen mede afhankelijk van medewerking van Klépiere. Risico is dat sloop van de traverse mogelijk niet tijdig gestart.	50%	1- 3 mnd	nmb
34-07	<u>Hybride spoorplaat</u> op westelijk busstation UCC kan niet tijdig gebouwd worden. Dit betreft een late ontwerpwijziging, als gevolg van onvoorziene ondergrondse objecten. Wanneer deze wijziging niet tijdig kan starten (ontwerp/conditionering/uitvoering), komt dit mogelijk in de knel met beschikbaarheid bouwterrein.	25% (planning)  90% (kosten)	3-6 mnd	■
34-17 34-12	Voortgang <u>GIT / Het Platform</u> . Er spelen diverse raakvlakken (planning tafelconstructie, OVT-trappen, plafondafwerking, glazen wand), die nog afstemming vragen en randvoorwaardelijk zijn voor de Uithoflijn.	50%	1- 3 mnd	■
34-23	<u>Test- en proefbedrijf</u> Uithoflijn dient in wezenlijk kortere tijd uitgevoerd te worden. Oorspronkelijk was hiervoor 2 x 6 maanden gepland, in het stationsgebied moet dit worden opgeknipt naar meer fases met een kortere doorlooptijd.	25%	1-3 mnd	■

Op de rest van het tracé (SABUTO) en met betrekking tot benodigde aanpassingen aan de bestaande SUNIJ-lijn, zijn er de volgende top 5 risico's, gebaseerd op het risicodossier Uithoflijn:

Risico id	Omschrijving	Kans	Effect planning	Effect kosten
018,	De <u>EMC en Trillingen</u> testen in De Uithof zorgen niet voor het gewenste resultaat. Deze kans is klein tot zeer klein, de gevolgen voor de planning zijn groot. In het uiterste geval moeten er grote batterijen voor de trams worden aangeschaft.	10%	6 mnd	■
120	Vertraging in de levering of testen van de <u>Directie Leveranties</u> (wissels, beveliging, etc.). Late leveringen kunnen eenvoudig	75%	4 mnd	■

	zorgen voor een algehele vertraging van de bouwfase of het Testbedrijf. De kans is aanwezig, maar mitigerende maatregelen zijn voorhanden om de planningsconsequenties beperkt te houden.			
071	Ondanks alle versnellingsmaatregelen blijkt de <u>bouwaannemer BAM-CUU</u> toch niet in staat de mijlpalen te halen. Met de overeenstemming over de versnellingsmaatregelen SABUTO is dit risico grotendeels beheerst.	25%	3 mnd	
085, 215	De levering van de nieuwe <u>CAF-voertuigen</u> en de toelating conform de Wet Lokaal Spoor duren langer dan verwacht. Ondanks dat het nog steeds past binnen de planning om 27 voertuigen eind juni 2018 beschikbaar te hebben, moet er binnenkort iedere 2 weken 1 voertuig worden geleverd en vervolgens worden overgedragen. De kans dat dit niet lukt is misschien beperkt, mitigerende maatregelen zijn slechts beperkt voorhanden.	10%	4 mnd	
042, 137	Randvoorwaardelijke projecten op de <u>Remise</u> in Nieuwegein kunnen het succes van de start exploitatie beïnvloeden. De aanpassing van de onderhoudsplaats voor de trams (Nieuwe Tram Remise) en de technische aansluitingen in de verkeersleiding vertragen mogelijk de start van de Uithoflijn. De kans is zeker aanwezig, maatregelen om het risico te beperken ook.	50%	2 mnd	

#### Risico onderbouwing scenario's

**A** – Bovenstaande risico's komen als volgt terug in dit scenario:

Alle genoemde risico's zijn kritisch voor scenario A, waarbij scenario A niet meer haalbaar is wanneer de sloop van de traverse vertraagt. De risico's voor de rest van de Uithoflijn zijn beheersbaar, waarbij het risico met betrekking tot directieleveranties de grootste kans van optreden heeft met consequenties voor het tijdig en voortvarend genoeg kunnen uitvoeren van het testbedrijf. Er zijn echter geen buffers meer in de realisatieplanning en het test- en proefbedrijf zal moeten worden teruggebracht tot 2 maanden voor een deel van het stationsgebied. Mocht in een later stadium (voor exploitatie) blijken dat scenario A toch niet waargemaakt kan worden vanwege het optreden van risico's, zal dit met name het (voorbereidings)proces bij de vervoerder verstoren en alsnog leiden tot een late keuze voor scenario B of C. Tot slot, wanneer tijdens exploitatie blijkt dat de kwaliteit onvoldoende robuust is zal dit op dat moment tot overlast voor de reiziger en negatieve publiciteit kunnen leiden.

**B** – Bovenstaande risico's komen als volgt terug in dit scenario:

In zijn algemeenheid levert een latere ingebruikname van de Uithoflijn meer tijd op om de risico's te kunnen beheersen / op te vangen. Echter, ook in dit scenario zal het test- en proefbedrijf sneller dan oorspronkelijk gepland uitgevoerd moeten worden. Wanneer de sloop van de traverse vertraagt, zijn echter ook voor scenario B aanvullende versnellingsmaatregelen noodzakelijk. Met betrekking tot de risico's voor de rest van de Uithoflijn biedt scenario B meer ruimte dan scenario A om deze te kunnen beheersen / op te vangen. In scenario B, tot slot, spelen in mindere mate ook de risico's van een late verschuiving in mijlpalen (voor exploitatie) en overlast / onvoldoende robuuste kwaliteit tijdens exploitatie.

**C** – Bovenstaande risico's komen als volgt terug in dit scenario:

Ook hier levert een latere ingebruikname van de Uithoflijn meer tijd op om de risico's te kunnen beheersen / op te vangen. Wanneer de sloop van de traverse vertraagt, zal dit waarschijnlijk kunnen worden opgevangen in het test- en proefbedrijf, daar is voldoende tijd voor. Met betrekking tot de risico's voor de rest van de Uithoflijn kunnen deze in dit scenario C worden opgevangen.

#### Financiële onderbouwing scenario's

Onderstaande bedragen zijn gebaseerd op een inschatting van beide projectorganisaties, maar zijn nog slechts in beperkte mate onderbouwd door gedetailleerde kostenramingen.

**Scenario A** – Het gaat hierbij om de volgende kostenposten:

OG	Omschrijving	Toelichting	Kosten
UHL	Bouw S-bocht	Te faseren met overkragingen SPO, doen wat gedaan kan worden	
	Ombouw naar definitieve situatie	Te faseren met overkragingen SPO,	

		voorbereiding mogelijk omdat bussen er nog niet rijden	
	Buitendienststelling a.g.v. ombouw	Buitendienststelling Uithoflijn nodig voor aansluiten definitief alignement en (met name) afbouw SPO	
	Versnellen bouw tramhalte UCC	Start gekoppeld aan GIT, moet deels tijdig gereed zijn voor start testbedrijf SABUTO en moet geheel gereed zijn voor start testbedrijf stationsgebied	
	Anders faseren test- en proefbedrijf	Korter en meer gefaseerd test- en proefbedrijf	
	Extra test- en proeffase definitieve situatie	Na ombouw is de definitieve situatie gerealiseerd en komen de bussen terug naar oostzijde	
	Bussen langer aan Jaarbeurszijde <sup>2</sup>	Bussen naar oostzijde ná ombouw definitieve situatie (december 2018)	
		Subtotaal UHL	
gU	Versnellen Stationsplein Oost		
	Anders faseren Stationsplein Oost		
	Faciliteren expeditie/loopstromen (blvc)		
	Raakvlakken vastgoed		
		Subtotaal gU	
<b>Totale meerkosten</b>			<b>€10.600.000,-</b>

Wanneer scenario A niet haalbaar blijkt, zal in een later stadium alsnog gekozen moeten worden voor een scenario B of C. Dit kan betekenen dat naast een investering in scenario A, ook aanvullende kosten voor scenario B of C optreden. In mindere mate geldt dit voor scenario B, wanneer toch moet worden overgestapt naar scenario C.

**Scenario B – Het gaat hierbij om de volgende kostenposten:**

OG	Omschrijving	Toelichting	Kosten
UHL	Versnellen bouw tramhalte UCC	Start gekoppeld aan GIT, moet deels tijdig gereed zijn voor start testbedrijf SABUTO	
	Anders faseren test- en proefbedrijf	Korter en meer gefaseerd test- en proefbedrijf (minder ingrijpend dan in scenario A)	
	Bussen langer aan Jaarbeurszijde	Bussen naar oostzijde na gereedkomen realisatie UCC (dec 2018)	
	Vertragingkosten UHL <sup>3</sup>	UHL 5 maanden later in exploitatie (POUHL en leveranciers)	
		Subtotaal UHL	
gU	Versnellen Stationsplein Oost		
		Subtotaal gU	
<b>Totale meerkosten</b>			<b>€ 16.000.000,-</b>

**Scenario C – Het gaat hierbij om de volgende kostenposten:**

OG	Omschrijving	Toelichting	Kosten
UHL	Anders faseren test- en proefbedrijf	Korter en meer gefaseerd test- en proefbedrijf (minder ingrijpend dan in scenario A)	
	Bussen langer aan Jaarbeurszijde	Bussen naar oostzijde na gereedkomen realisatie UCC (juli 2019)	
	Vertragingkosten UHL <sup>3</sup>	UHL 12 maanden later in exploitatie	

<sup>2</sup> Hierbij wordt uitgegaan van het verschil t.o.v. de reeds gecommuniceerde busomklap in juli 2018.

<sup>3</sup> Zie bijgevoegde analyse op basis van vertragingkosten zoals in maart gecommuniceerd.

		(POUHL en leveranciers)	
		Subtotaal UHL	
gU	Versnellen Stationsplein Oost		
		Subtotaal gU	
Totale meerkosten			€ 26.700.000,-

NB: Het fall-back scenario voor scenario's B en C kent € [redacted] tot € [redacted] - aan extra meerkosten. Dit moet nog worden uitgewerkt.

### Samenvatting

Kleuren zijn toegevoegd voor snelle vergelijking.

Scenario	Risico's	Haalbaarheid en kwaliteit	Kosten
<b>A</b> – 8 juli 2018 met tijdelijk tracé in stationsgebied (S-bocht)  Bus in december 2018 op halte UCC	Sterke afhankelijkheid sloop traverse  Weinig tot geen ruimte opvangen risico's, zeer kort test- en proefbedrijf stationsgebied	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zal veel vragen van alle betrokken organisaties, mogelijk meer focus op tijd dan op kwaliteit. Met name PU-OV AM en PU-OV Exploitatie stellen haalbaarheid ter discussie.</li> <li>Bus/tramstation na start exploitatie nog 'in verbouwing'</li> <li>Stationsplein fase2 nog in aanbouw</li> <li>Negatieve publiciteit – UHL 10 miljoen duurder, maar geen vertraging.</li> </ul>	€ [redacted]  Risico op deel kosten scenario B of C, wanneer scenario niet gehaald wordt.
<b>B</b> – December 2018 met definitieve tracé  Bus in december 2018 op halte UCC	Sterke afhankelijkheid sloop traverse  Meer ruimte opvangen risico's  Contractuele afspraken herzien vanwege latere oplevering en overdracht UHL.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beter haalbaar ook bij dit scenario wordt er veel gevraagd van alle betrokkenen.</li> <li>Start exploitatie in de winterperiode is niet wenselijk</li> <li>Bus/tramstation is 'af', Stationsplein bijna gereed</li> <li>Negatieve publiciteit – UHL 6 maanden vertraging én 16 miljoen duurder, maar ... nog steeds 2018.</li> </ul>	€ [redacted]  Risico op deel kosten scenario C, wanneer scenario niet gehaald wordt.
<b>C</b> – Juli 2019 met definitieve tracé  Bus in juli 2019 op halte UCC	Nauwelijks afhankelijkheid sloop traverse  Ruimte om overige risico's op te vangen  Contractuele afspraken herzien vanwege latere oplevering en overdracht UHL.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haalbare planning.</li> <li>Bus/tramstation en Stationsplein zijn 'af'.</li> <li>Moeilijke communicatieboodschap.</li> <li>Negatievere publiciteit – UHL1 jaar vertraging én 27 miljoen duurder.</li> </ul>	€ [redacted]

NB: Het fall-back scenario voor scenario's B en C kent € [redacted] tot € [redacted] aan extra meerkosten. Dit moet nog worden uitgewerkt.

### Gevraagd besluit

- Bovenstaande informatie afwegende, komen tot een voorkeursscenario.
- Wanneer gekozen wordt voor scenario B of scenario C, opdrachtgeven aan POUHL om samen met alle belanghebbenden een fall-back scenario voor een exploitatie zonder stationsgebied vanaf 8 juli 2018 uit te werken.

A3

20170527  
scenario's bestuurlijk overleg versie 03

A3

## Scenario's Bestuurlijk Overleg Uithoflijn / Stationsgebied

Versie 25 mei 2017

	Groot risico
	Middel groot risico
	Beperkt risico

	Scenario A Uithoflijn prioriteit	Scenario B1 Fietsenstalling en SABUTO prioriteit	Scenario B2	Scenario C1 Vertraging traverse en SABUTO prioriteit	Scenario C2
<b>Best voor passager</b>					
1 Tram Pendel Vaartsche Rijn - P+R De Uithof (4x/uur - 33m voertuigen)	nvt	nvt	8-jul-18	nvt	8-jul-18
2 Zomerdienstregeling Utrecht Centraal Centrum zijde - P+R De Uithof (8x/uur - 66m voertuigen)	8-jul-18	dec-18	dec-18	jul-19	jul-19
3 Winterdienstregeling Utrecht Centraal Centrum zijde - P+R De Uithof (16x/uur - 66m voertuigen)	sep-18	jan-19	jan-19	sep-19	sep-19
4 Opheffen buslijn 12	sep-18	jan-19	jan-19	sep-19	sep-19
5 Calamiteiten busvloot (11 gelede bussen) 6 maanden beschikbaar voor storingen Uithoflijn	sep-18	jan-19	jan-19	sep-19	sep-19
6 Verhuizing bussen Jaarsbeursplein naar bushalte Utrecht Centraal Centrum zijde	dec-18	dec-18	dec-18	jul-19	jul-19
7 overkraging spo gereed	dec-18	jul-18	jul-18	dec-18	dec-18
<b>Best voor project</b>					
1 Start sloop Traverse	feb-18 (2mnd)	feb-18 (2mnd)	feb-18 (2mnd)	mei-18 (2mnd)	mei-18 (2mnd)
2 Start bouw overkraging fietsenstalling (SPO)	aug-18 (3mnd)	apr-18 (3mnd)		jul-18 (3mnd)	jul-18 (3mnd)
3 Start aanleg tijdelijke S-Bocht	apr-18 (0.5 mnd)	nvt	nvt	nvt	nvt
4 Start aanleg definitief spoor "missing link" en bushalte UCC	nov-18 (2mnd)	jul-18 (2mnd)	jul-18 (2mnd)	okt-18 (2mnd)	okt-18 (2mnd)
5 Start Testbedrijf Stationsgebied	apr-18 (0.5 mnd)	sep-18 (1mnd)	sep-18 (1mnd)	dec-18 (3mnd)	dec-18 (3mnd)
6 Start Proefbedrijf Stationsgebied	mei-18 (2mnd)	okt-18 (2mnd)	okt-18 (2mnd)	mrt-19 (4mnd)	mrt-19 (4mnd)
7 Start Exploitatie Stationsgebied	8-jul-18	dec-18	dec-18	jul-19	jul-19
<b>Uitsluitel over risico's project Uithoflijn [datum en effect planning in kleur]</b>					
18 EMC en Trillingstesten	dec-18	dec-18	dec-18	dec-18	dec-18
120 Directieelecvingen (laatste wisselstraat halte UCC)	nov-18	nov-18	nov-18	nov-18	nov-18
71 Bouwvolume BAM-CUU gedeelte SABUTO	okt-18	okt-18	okt-18	okt-18	okt-18
85 Randvoorwaardelijke projecten Remise	jan-18	jan-18	jan-18	jan-18	jan-18
42 CAF voertuigen op tijd geleverd	jan-18	jan-18	jan-18	jan-18	jan-18
<b>Uitsluitel over risico's project Stationsgebied [datum en effect planning in kleur]</b>					
34-15 Vertraging traverse	mei-18	mei-18	mei-18	mei-19	mei-19
34-16 fundering van de GIT en de tramhalte UCC	okt-17	okt-17	okt-17	okt-17	okt-17
34-13 Bereikbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)	jul-18	jul-18	jul-18	jul-18	jul-18
34-01 Restwerkzaamheden tracedeel D (Van Boekel)	aug-17	aug-17	aug-17	aug-17	aug-17
34-05 Bouwwerkzaamheden van de ontwikkelaars	jul-18	jul-18	jul-18	jul-18	jul-18
Inschatting realiseerbaarheid (P%)	P30/P50	P70	P70	P85	P85
Kosteninschatting	EUR[mio] 10	EUR[mio] 16	EUR[mio] 16	EUR[mio] 27	EUR[mio] 27



30-5-2017 - mail BO Uithoflijn/Stationsgebied  
agenda 31 mei

**Warnaars, Esther**

---

**Van:** Standaert, Michiel <michiel.standaert@provincie-utrecht.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 30 mei 2017 17:52  
**Aan:** Verbeek-Nijhof, Jacqueline; Hooijdonk, Lot van; Everhardt, Victor  
**CC:** [redacted] Donders, Martijn; secretariaatverbeeknijhof;  
Roozen, Simon; Jonkers, Dick; Brugts, Rob; Groen, René; Coenen, Bert; Greeven, Jan;  
[redacted] Dijk, Erica van; [redacted]

**Onderwerp:** BO Uithoflijn/Stationsgebied; agenda en stukken 31 mei  
**Bijlagen:** 170531\_Bijlage 01 Planning uithoflijn Stationgebied v7.pdf; 170531\_Bijlage 02  
Woordvoeringslijn concept \_ MK.pdf; 170531\_Bijlage 03 Concept-verslag BO  
Stationsgebied-Uithoflijn van 12 mei 2017.pdf; 170531\_Agenda Bestuurlijk overleg  
Uithoflijn-Stationsgebied 31 mei 2017.pdf

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

Geachte bestuurders,

Bijgevoegd de agenda en stukken voor het bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied van morgen 15.00 uur.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Projectsecretaris Uithoflijn



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

Laan van Maarschalkerweerd 2a | 3585 LJ Utrecht  
Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[redacted] [provincie-utrecht.nl](http://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”.

# Agenda bestuurlijk overleg Uithoflijn/Stationsgebied

wij bouwen aan de



Overleg: Bestuurlijk Overleg Uithoflijn/Stationsgebied  
Datum: 31 mei 2017  
Tijd: 15.00-16.00 uur  
Plaats: Stadskantoor, collegekamer  
Aanwezig: Jacqueline Verbeek-Nijhof (voorzitter), Lot van Hooijdonk, Victor Everhardt, Rob Brugts, Dick Jonkers, René Groen, Jan Greeven en [REDACTED] vervangt Bert Coenen), Simon Roozen, [REDACTED] (secretaris, verslag)  
Afwezig: Bert Coenen

## 1. Opening en mededelingen

## 2. Planning Uithoflijn in het Stationsgebied Utrecht

(bijlage 1)

Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL) werkt aan een start van de exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018. Hiertoe is een nieuwe *planning voor SABUTO* met BAM-CUU overeengekomen, waardoor het testbedrijf voor dit deel kan starten op 13 oktober 2017. Hiermee is het test- en proefbedrijf (tussen Adama van Scheltemabaan en de opstelsporen in De Uithof) nu bijna 9 maanden, in plaats van 12 maanden in de oorspronkelijke planning.

Bijgevoegd is een verder uitgewerkte versie van de notitie *Planning Uithoflijn in Stationsgebied Utrecht*, zoals afgesproken in het vorige bestuurlijk overleg van (12 mei). In de nieuwe versie zijn drie scenario's uitgewerkt, worden de bijbehorende risico's uitvoerig beschreven met bijbehorende financiële- en risicoconsequenties en is een samenvattende tabel opgenomen:

- A: Prioriteit geven aan traminfrastructuur en realiseren (tijdelijke) S-bocht om 8 juli 2018 als datum voor start van de volledige exploitatie te halen;
- B: Het verschuiven van de datum voor start exploitatie naar december 2018, om de definitieve infrastructuur af te kunnen maken; inclusief deelexploitatie tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof vanaf juli 2018.
- C: Verschuiven van de datum van start exploitatie naar juli 2019, om het risico van een kort test- en proefbedrijf van scenario B te mitigeren; inclusief deelexploitatie tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof vanaf juli 2018;

### *Overwegingen om te komen tot een voorstel:*

- Met scenario A wordt het project volgens de oorspronkelijke planning gerealiseerd, hetgeen nog steeds tot de mogelijkheden behoort, echter is het risico groot dat de datum ondanks versnellingsmaatregelen niet wordt gehaald;
- De benodigde tijd voor een verantwoord Test- en Proefbedrijf is bij scenario A en B zeer beperkt en dus risicovoller dan oorspronkelijk voorzien;
- Het point of no return voor één van de scenario's A, B of C ligt rond de zomervakantie (uiterlijk week 34); het is dus niet nodig om voor die tijd een definitief scenario te kiezen;
- Het gelijktijdig realiseren van de S-bocht en de overkraging van het stationsplein wordt momenteel door BAM bestudeerd. Over een paar weken kan hierover uitsluitel worden gegeven;
- In diezelfde periode zal blijken of enkele van de opgesomde risico's zijn gemitigeerd dan wel opgetreden;
- In alle scenario's is het nodig om druk op de realisatie want anders bestaat het gevaar dat 'men' tijd gaat nemen;

- Gelet op het risicoprofiel van scenario A is het noodzakelijk om bij dat scenario een terugvalscenario uit te werken. Dit terugvalscenario is om lijn 12 volwaardig in stand te houden inclusief deexploitatie tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof vanaf juli 2018.

*Voorstel:*

- Vooralsnog doorwerken aan scenario A;
- Besluit voor een eventueel ander scenario's uitstellen tot week 34, ondertussen inzage te krijgen in de consequenties en haalbaarheid van een verkort test- en proefbedrijf (2-3 maanden) en het uitwerken van een terugvalscenario om lijn 12 in stand te houden als scenario A faalt;
- POUHL opdragen om in overleg met betrokken partijen te starten met de uitwerking van de deexploitatie tussen haltes Vaartsche Rijn en P+R De Uithof vanaf 8 juli 2018 ( t.b.v. scenario B en C);
- Eind juni en eind augustus opnieuw de balans opmaken in bestuurlijk overleg en definitieve keuze maken voor een scenario;
- Het risicoprofiel van de Uithoflijn en de haalbaarheid en risico's voor een verkort proefbedrijf op bestuurlijk niveau met Qbuzz bespreken.

*Bijlage:*

- Notitie 'Planning Uithoflijn in Stationsgebied Utrecht'

**3. Bestuurlijke brief en halfjaarrapportage** *(bijlage 2)*

Aan PS en Raad is toegezegd dat het bestuur in Q2 nader geïnformeerd wordt over het gezamenlijke plan van aanpak voor de tijdige realisatie van de Uithoflijn. Dit wordt gedaan door middel van een bestuurlijke brief, met als bijlage de halfjaarrapportage 2016-H2. In de brief wordt ingegaan op de actualiteit en het besluit over de planning van de Uithoflijn in het Stationsgebied. Een eerste concept van de brief en de halfjaarrapportage zijn geagendeerd voor het vorige bestuurlijk overleg op 12 mei. Een geactualiseerd concept van de brief is bijgevoegd ter kennisname. Voorgesteld wordt om de projectorganisatie te mandateren om deze brief op basis van de uitkomst van dit bestuurlijk overleg als definitief concept af te ronden en aan te bieden aan de opdrachtgevers zodat deze de brief ter vaststelling te kunnen agenderen in de colleges van B&W en GS op 13 juni.

*Voorstel:*

- De projectorganisatie mandateren om in overleg met Provincie Utrecht de bestuurlijke brief af te ronden en via de directieraad Uithoflijn aan te bieden aan de opdrachtgevers zodat deze de brief ter vaststelling kunnen aanbieden aan de beide colleges.

*Bijlage:*

- Woordvoeringslijn planning Stationsgebied (ter informatie)

**4. Verslag 12 mei 2017** *(bijlage 3)*

*Voorstel:*

- Verslag vaststellen.

**5. Rondvraag en Sluiting**



Uit de werksessies van de afgelopen periode komt een aantal onderwerpen naar voren die start exploitatie van de Uithoflijn op 8 juli 2018 mogelijk in de weg staan, zie ook onderstaande risico-inventarisatie. Ten aanzien van het raakvlak wand en overkraging van Stationsplein Oost met het oostelijk tramspoor Uithoflijn geeft deze notitie het specifieke dilemma weer.

### Dilemma Raakvlak oostelijk spoor en overkraging SPO

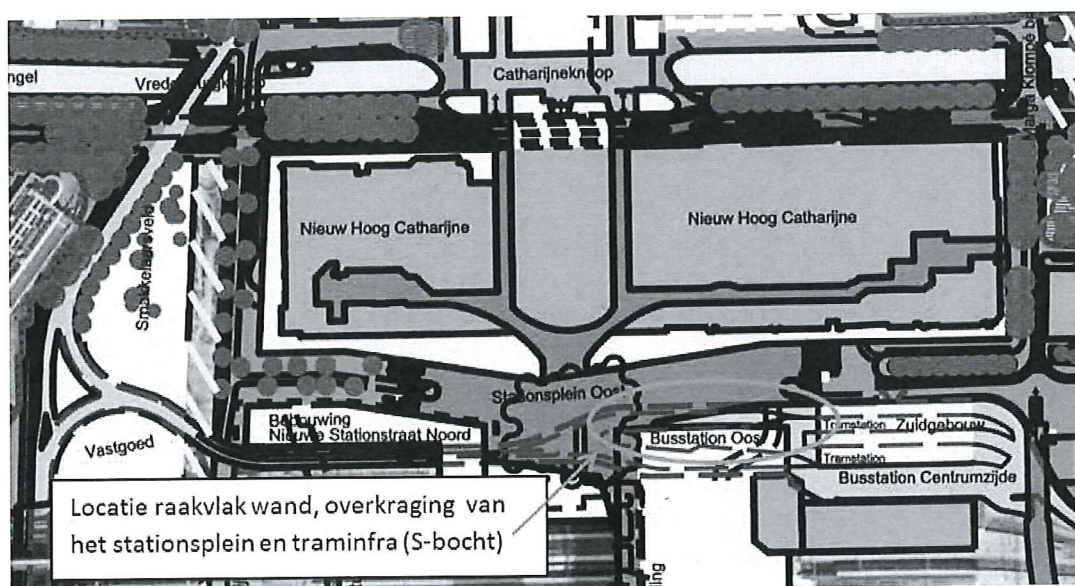
In 2015 is geconstateerd dat vanwege het raakvlak met de wand en de overkraging van Stationsplein Oost (SPO) een tijdelijke oplossing nodig zou zijn voor de Uithoflijn om op 8 juli 2018 in exploitatie te kunnen gaan. In 2016 is hiervoor als mitigerende maatregel het "Tijdelijk Spoor Utrecht Centraal Centrumzijde - TSUCC" voorgesteld. In de uitwerking van het TSUCC is gebleken dat deze maatregel erg duur is. Daarnaast bleek de doorlooptijd voor engineering en realisatie dermate lang te zijn en daardoor niet meer in de planning van aannemer inpasbaar, dat het niet meer het beoogde effect op de planning zou opleveren. De uitwerking van de maatregel TSUCC is daarop gestopt.

Om 8 juli 2018 in exploitatie te gaan dient er een oostelijk spoor ter plaatse van de overkraging van SPO uiterlijk beschikbaar te zijn in week 14 van 2018.

Het realiseren van het definitieve spoor past niet binnen de huidige planningen, zoals eerder geconstateerd. Om dit wel te kunnen realiseren is door SU en POUHL gezocht naar alternatieve maatregelen. Hieruit zijn twee (elkaar aanvullende) maatregelen naar voren gekomen:

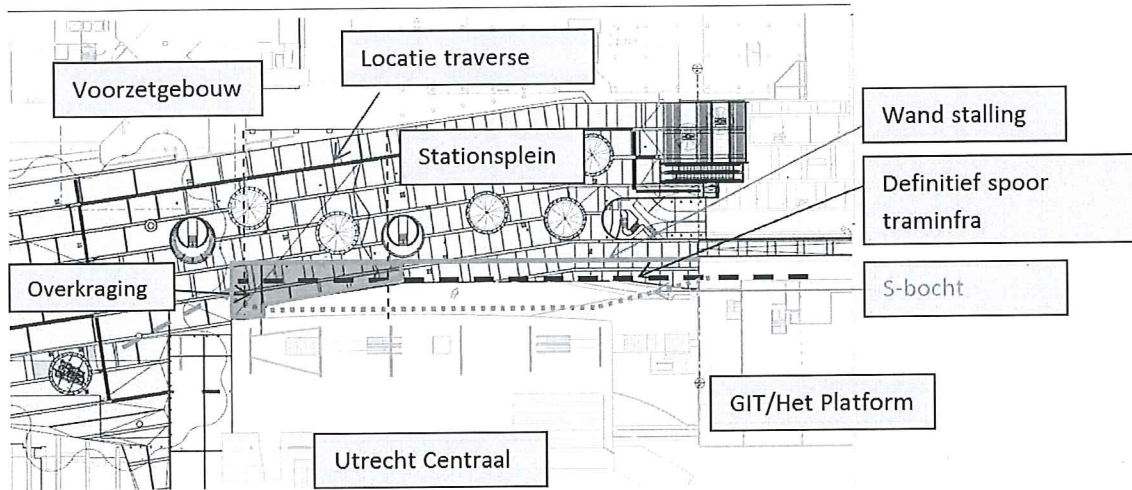
1. het versnellen van de tweede fase van het stationsplein /de fietsenstalling. De eerste versnelling, het vooruit trekken van de bouwkuip (extra kosten circa € 0,5 mio.) is al in gang gezet. Tot een verdere doorzetting van deze versnelling (extra kosten circa € 2,5 mio.) moet binnenkort besloten worden.
2. het realiseren van de zogenaamde "S-bocht", deze maatregel maakt de realisatie van de traminfra op dit deel minder afhankelijk van de bouw van het nieuwe stationsplein.

Beide maatregelen en projecten blijven wel afhankelijk van de mijlpaal 'start sloop traverse', de huidige verbinding tussen Utrecht Centraal en Hoog Catharijne. Volgens de huidige inzichten wordt deze mijlpaal in februari 2018 bereikt, doch uiterlijk begin mei 2018.



De mitigerende maatregel 'versnellen van de tweede fase van het stationsplein' is reeds in gang gezet. Dit is niet alleen in het belang van de Uithoflijn maar ook voor andere raakvlakken: voorzetgebouw fase 2, aansluiting Zuidgebouw en het snel(ler) beschikbaar hebben van de expeditie-oplossing.

Opdrachtverstrekking om de S-bocht te realiseren is het dilemma. Het realiseren van de wand en overkraging is met de huidige planning begin juli 2018 (week 27) – mits de traverse eind februari 2018 gesloopt is - gereed en sluit daarbij niet aan op de benodigde week 14. Daar hebben de genoemde versnellingsmaatregelen geen invloed op.



Alternatief hiervoor is dat de tijdelijke S-bocht prioriteit krijgt boven (de overkraging van) het stationsplein. De tram gaat dan in exploitatie met S-bocht. Daarna wordt het stationsplein inclusief overkraging afgebouwd en vervolgens wordt het definitieve spoor gerealiseerd. Dit betekent dat het stationsplein en de overkraging worden afgebouwd als de tram reeds in exploitatie is over een tijdelijk spoor. Om deze realisatie af te ronden is kort na start exploitatie een buitendienststelling nodig. De overkraging niet afbouwen is geen optie; dit zou betekenen dat het stationsplein geen volwaardige ontsluiting naar de zuidkant zou krijgen.

De mijlpaal 8 juli 2018 zou hiermee wellicht nog kunnen worden behaald. Hierbij gelden wel de volgende aandachtspunten:

1. Ook deze oplossing blijft afhankelijk van de mijlpaal 'start sloop van de traverse'.
2. Tram rijdt naar de remise over een tijdelijk spoor (de S-bocht), kort na start exploitatie wordt het definitieve spoor gerealiseerd naast een tram in exploitatie.
3. De tram zal uit exploitatie gehaald moeten worden om de traminfra aan te sluiten op het definitieve spoor en om de overkraging van het stationsplein te realiseren. Dit duurt naar verwachting 2 maanden.
4. De realisatie van de S-bocht zorgt ervoor dat de bushalte UCC niet afgebouwd kan worden. De busterugklap vindt plaats nadat het definitieve spoor en de overkraging van het stationsplein gereed zijn. Het volwaardig bus/tramstation zal ongeveer 6 maanden na start exploitatie in functie kunnen zijn.
5. Afbouw van het plein en de overkraging vindt later plaats met langere, complexere bouwhinder en overlast voor de reiziger tot gevolg.
6. Het is nog onduidelijk wat het tijdelijk ontbreken van dit deel van de overkraging van het stationsplein betekent voor de constructie van deze overkraging.
7. Door het ontbreken van de overkraging komt het faciliteren van de loopstromen naar de zuidzijde van het stationsplein in het gedrang: aan de westkant ontbreekt een deel van het plein en aan de oostkant wordt dan het voorzetgebouw fase 2 gebouwd. Het stationsplein kan later in zijn geheel in gebruik worden genomen.
8. Het finale gedeelte van het test- en proefbedrijf zal in het stationsgebied binnen 2 maanden moeten worden uitgevoerd. Dit is aanzienlijk korter dan in de oorspronkelijke planning.

#### Het besluit dat voorligt kent een drietal scenario's:

**A** Realiseren S-bocht en prioriteit geven aan de traminfrastructuur boven de afbouw van het stationsplein waarbij het halen van de mijlpaal 8 juli 2018 met aanvullende maatregelen op dit moment nog theoretisch haalbaar lijkt, maar gezien het risicodossier er nog steeds aanzienlijke kans op vertraging is. Naast dat dit scenario een kort test- en proefbedrijf heeft wordt er in dit scenario kort na de start van de exploitatie de overkraging gebouwd met mogelijke verstoring van de, net gestarte, exploitatie tot gevolg.

of

**B** Het verschuiven van de exploitatiedatum van 8 juli 2018 met een half jaar (logische start exploitatie dan medio december 2018), waarbij ook het stationsplein en de definitieve bushalte UCC afgebouwd kunnen worden. In dit scenario wordt het definitieve spoor gerealiseerd (in plaats van de beheersmaatregel S-bocht).

Dit scenario vraagt eveneens een grote inspanning van alle partijen. Dit scenario geeft een meer solide basis om de planning te halen dan scenario A. In deze beide scenario's wordt uitgegaan van het versnellen van het stationsplein waarmee de beoogde planning reeds robuuster is geworden.

of

**C** Het verschuiven van de exploitatiedatum van 8 juli 2018 met een jaar (logischere start exploitatie dan juli 2019), waarbij ook het stationsplein en de definitieve bushalte UCC afgebouwd kunnen worden. In dit scenario wordt het definitieve spoor gerealiseerd. Dit scenario geeft meer tijd voor het afronden van de realisatiewerkzaamheden in het stationsgebied en biedt ruimte om een test- en proefbedrijf uit te voeren voor het stationsgebied met een termijn die dichter tegen de oorspronkelijke periode van 2x 6 maanden ligt. Dit scenario geeft de meest solide basis om de planning te halen. In dit scenario blijft het tijdelijk busstation Jaarbeurszijde langer dan beoogd in gebruik en belemmert daarmee de geplande vastgoedontwikkeling op deze locatie.

Provincie Utrecht heeft aangegeven dat in geval van scenario B en scenario C een **fall-back scenario** wenselijk is, waarbij de Uithoflijn vanaf 8 juli 2018 gaat rijden tussen Vaartsche Rijn en De Uithof. Deze deelexploitatie kent een frequentie van 6 keer per uur, per richting. In deze variant blijft Lijn 12 ook volledig rijden. Vaartsche Rijn wordt zo al gebruikt als knooppunt voor de bereikbaarheid van De Uithof. Alle betrokken partijen zien dit als een wenselijk alternatief om toch vanaf juli 2018 functionaliteit te kunnen bieden (en deze lessen mee te nemen in de definitieve ingebruikname in december 2018 dan wel juli 2019). Dit vraagt van alle partijen dezelfde urgentie als waarmee nu de realisatiefase van SABUTO in kortere tijd kan worden afgerond.

In het vervolg worden deze scenario's B.2 en C.2 als uitgangspunt genomen.

#### Additionele risico's<sup>1</sup>

Naast het hierboven geschetste dilemma zijn er in het stationsgebied nog diverse risico's die meespelen bij het maken van een goede afweging. Hieronder is de top 8 weergegeven, mede gebaseerd op een gezamenlijke risicosessie (gU, pU, BAM CUU):

Risico id	Omschrijving	Kans	Effect planning
34-16	Het is nog niet exact bekend wat de mogelijke planningsconsequenties van de voorgestelde benodigde oplossing zijn voor de <u>fundering van de GIT en de tramhalte UCC</u> . De fundering van Het Platform moet naast het dragen van het gebouw ook bestand zijn tegen de aanrijbelasting van een bus of uit de rails lopende tram. Gezien de kwaliteit van de bodem vraagt dit aanpassingen aan de funderingsopbouw om toekomstige ongewenste zettingen van de trambaan te voorkomen. De betrokken partijen (opdrachtgevers en opdrachtnemers) zijn tot een integraal voorstel gekomen om tot een goede opbouw te komen. Dit voorstel is uitgewerkt en wordt in opdracht gegeven. Er blijft een risico op obstakels in de bodem op dit tracédeel OVT. Deze onzekerheid blijft totdat men "uit de grond" is. Daarnaast kan door deze werkwijze de aanleg van de traminfrastructuur zelf meer tijd vergen dan aanvankelijk verwacht.	25% (planning)  90% (kosten)	3-6 mnd
34-13, 34-14	Het gebied dient <u>bereikbaar, leefbaar en veilig</u> te blijven voor gebruikers en omwonenden van het gebied, ook tijdens de verbouwing. Er spelen met name drie onderwerpen. <i>Overlast bewoners</i> : het langer en intensiever doorwerken door meerdere partijen kan een behoorlijk negatief effect hebben op het woongenot. In basis is deze derving woongenot opgevangen middels een compensatie uit het Bouwhinderfonds van de partners. De intensievere aanpak kan leiden tot een aanzienlijke toename van het	25%	1- 3 mnd

<sup>1</sup> Genoemde bedragen zijn ongewogen schattingen die betrekking hebben op het specifieke risico. Daarin is niet verwerkt de te verwachte kosten te vergoeden aan opdrachtnemers als gevolg van het mogelijk overeen moeten komen van een nieuwe planning, dit is verdisconteerd in risico 071.

	<p>gebruik van hotelovernachtingen, hierin is niet voorzien in het Bouwhinderfonds.</p> <p><i>Loopstromen:</i> Voor de periode vanaf week 35 tot dat stationsplein oost fase 2 gereed is wordt nog gezocht naar de beste oplossing voor de loopstromen. De impact van deze oplossing in tijd en geld is nog niet inzichtelijk.</p> <p><i>Expeditie NS:</i> Door SU en POUHL is afgesproken dat de expeditie van NS tot de startdatum van de exploitatie gefaciliteerd wordt binnen de systeemgrens van de Uithoflijn. Veiligheid -combinatie van bouwwerkzaamheden en de expeditie - blijft in dit gebied een zeer belangrijk aandachtspunt. Tot en met week 32 van 2017 is voorzien in een locatie voor de expeditie en de aan- en afvoer naar de expeditie. Vanaf week 32 van 2017 tot start exploitatie van de Uithoflijn is deze nog niet ingepast in de werkzaamheden van de traminfrastructuur. De impact op de planning is dan ook nog niet inzichtelijk</p>		
34-01, 34-04	<p>Op het tracédeel D (Tijdelijke Eindhafte Jaarbeursplein tot de toekomstige bushalte UCC) worden door VBZ (aannemer van de onderbouw) diverse rest- en herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht van SU. Een onderdeel van de geplande werkzaamheden is het slijpen van de spoorstaven in de Leidscheveertunnel. Deze werkzaamheden lopen tot augustus 2017. Hier speelt een aantal risico's op het gebied van overdracht, gelijktijdige werkzaamheden VBZ en BAM CUU, kwaliteit van het werk en de planning van de werkzaamheden in combinatie met het aanwezige verkeer.</p>	25%	1-3 mnd
34-05 34-18	<p><u>Bouwwerkzaamheden van de ontwikkelaars</u> beperken het gebruik van de trambaan tijdens het Test- en Proefbedrijf Uithoflijn. Als het Testbedrijf Uithoflijn (voor SABUTO) start op 13 oktober 2017 vinden nog diverse bouwwerkzaamheden plaats naast en boven de trambaan. Dit zorgt voor een spanningsveld tussen de verschillende aannemers in het kader van de bouwopgaves. Het betreft hier de bouw van het Platform (Zuidgebouw), de fietsenstalling (BAM SPO) en het Noordgebouw (Dura) in combinatie met de bouw en het test- en proefbedrijf.</p>	25%	1- 3 mnd
34-15	<p>De <u>sloop van de traverse</u> naast het verleggen van de loopstromen mede afhankelijk van medewerking van Klépierre. Risico is dat sloop van de traverse mogelijk niet tijdig gestart.</p>	70%	1- 3 mnd
34-07	<p><u>Hybride spoorplaat</u> op westelijk busstation UCC kan niet tijdig gebouwd worden. Dit betreft een late ontwerpwijziging, als gevolg van onvoorziene ondergrondse objecten. Wanneer deze wijziging niet tijdig kan starten (ontwerp/conditionering/uitvoering), komt dit mogelijk in de knel met beschikbaarheid bouwterrein.</p>	25% (planning) 90% (kosten)	1-3 mnd
34-17 34-12	<p>Voortgang GIT / Het Platform. Er spelen diverse raakvlakken (planning tafelconstructie, OVT-trappen, plafondafwerking, glazen wand), die nog afstemming vragen en randvoorwaardelijk zijn voor de Uithoflijn.</p>	50%	1-3 mnd
34-23	<p><u>Test- en proefbedrijf</u> Uithoflijn dient in wezenlijk kortere tijd uitgevoerd te worden. Oorspronkelijk was hiervoor 2 x 6 maanden gepland, in het stationsgebied moet dit worden opgeknapt naar meer fases met een kortere doorlooptijd.</p>	70%	2-4 mnd



Op de rest van het tracé (SABUTO) en met betrekking tot benodigde aanpassingen aan de bestaande SUNIJ-lijn, zijn er de volgende top 5 risico's, gebaseerd op het risicodossier Uithoflijn:

Risico id	Omschrijving	Kans	Effect planning
018,	De <u>EMC en Trillingen</u> testen in De Uithof zorgen niet voor het gewenste resultaat. Deze kans is klein tot zeer klein, de gevolgen voor de planning zijn groot. In het uiterste geval moeten er grote batterijen voor de trams worden aangeschaft.	10%	6 mnd
120	Vertraging in de levering of testen van de <u>Directie Leveranties</u> (wissels, beveiliging, etc.). Late leveringen kunnen eenvoudig zorgen voor een algehele vertraging van de bouwfase of het Testbedrijf. De kans is aanwezig, maar mitigerende maatregelen zijn voorhanden om de planningsconsequenties beperkt te houden.	50%	1-3 mnd
071	Ondanks alle versnellingsmaatregelen blijkt de <u>bouwaannemer BAM-CUU</u> toch niet in staat de mijlpalen te halen. Met de overeenstemming over de versnellingsmaatregelen SABUTO is dit risico grotendeels beheerst.	25%	3 mnd
085, 215	De levering van de nieuwe <u>CAF-voertuigen</u> en de toelating conform de Wet Lokaal Spoor duren langer dan verwacht. Ondanks dat het nog steeds past binnen de planning om 27 voertuigen eind juni 2018 beschikbaar te hebben, moet er binnenkort iedere 2 weken 1 voertuig worden geleverd en vervolgens worden overgedragen. De kans dat dit niet lukt is misschien beperkt, mitigerende maatregelen zijn slechts beperkt voorhanden.	10%	4 mnd
042, 137	Randvoorwaardelijke projecten op de <u>Remise</u> in Nieuwegein kunnen het succes van de start exploitatie beïnvloeden. De aanpassing van de onderhoudsplaats voor de trams (Nieuwe Tram Remise) en de technische aansluitingen in de verkeersleiding vertragen mogelijk de start van de Uithoflijn. De kans is zeker aanwezig, maatregelen om het risico te beperken ook.	50%	1-3 mnd

### Risico onderbouwing scenario's

**A** – Bovenstaande risico's komen als volgt terug in dit scenario:

Alle genoemde risico's zijn kritisch voor scenario A, waarbij scenario A niet meer haalbaar is wanneer de sloop van de traverse vertraagt. De risico's voor de rest van de Uithoflijn zijn beheersbaar, waarbij het risico met betrekking tot directieleveranties de grootste kans van optreden heeft met consequenties voor het tijdig en voortvarend genoeg kunnen uitvoeren van het testbedrijf. Er zijn echter geen buffers meer in de realisatieplanning en het test- en proefbedrijf zal moeten worden teruggebracht tot 2 maanden voor een deel van het stationsgebied. Mocht in een later stadium (voor exploitatie) blijken dat scenario A toch niet waargemaakt kan worden vanwege het optreden van risico's, zal dit met name het (voorbereidings)proces bij de vervoerder verstoren en alsnog leiden tot een late keuze voor scenario B of C. Tot slot, wanneer tijdens exploitatie blijkt dat de kwaliteit onvoldoende robuust is zal dit op dat moment tot overlast voor de reiziger en negatieve publiciteit kunnen leiden.

**B.2** – Bovenstaande risico's komen als volgt terug in dit scenario:

In zijn algemeenheid levert een latere ingebruikname van de Uithoflijn meer tijd op om de risico's te kunnen beheersen / op te vangen. Echter, ook in dit scenario zal het test- en proefbedrijf sneller dan oorspronkelijk gepland uitgevoerd moeten worden. Wanneer de sloop van de traverse vertraagt, zijn echter ook voor scenario B aanvullende versnellingsmaatregelen noodzakelijk. Met betrekking tot de risico's voor de rest van de Uithoflijn biedt scenario B meer ruimte dan scenario A om deze te kunnen beheersen / op te vangen. In scenario B, tot slot, spelen in mindere mate ook de risico's van een late verschuiving in mijlpalen (voor exploitatie) en overlast / onvoldoende robuuste kwaliteit tijdens exploitatie. In juli 2018 zal een deexploitatie starten tussen halte Vaartsche Rijn en halte P+R De Uithof.

**C.2** – Bovenstaande risico's komen als volgt terug in dit scenario:

Ook hier levert een latere ingebruikname van de Uithoflijn meer tijd op om de risico's te kunnen beheersen / op te vangen. Wanneer de sloop van de traverse vertraagt, zal dit waarschijnlijk kunnen worden opgevangen in het test- en proefbedrijf, daar is voldoende tijd voor. Met betrekking tot de risico's voor de rest van de

Uithoflijn kunnen deze in dit scenario C worden opgevangen. In juli 2018 zal een deexploitatie starten tussen halte Vaartsche Rijn en halte P+R De Uithof.

### Financiële onderbouwing scenario's

Onderstaande bedragen zijn gebaseerd op een inschatting van beide projectorganisaties, maar zijn nog slechts in beperkte mate onderbouwd door gedetailleerde kostenramingen.

#### Scenario A – Het gaat hierbij om de volgende kostenposten:

OG	Omschrijving	Toelichting	Kosten
POUHL / PU	Kosten ontwerp, realisatie S-bocht en versnellingskosten (m.n. BAM CUU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bouw S-bocht</li> <li>Ombouw naar definitieve situatie</li> <li>Buitendienststelling a.g.v. ombouw</li> <li>Versnellen bouw tramhalte UCC</li> <li>Anders faseren test- en proefbedrijf</li> <li>Extra test- en proeffase definitieve situatie</li> </ul>	
	Subtotaal POUHL/PU		
SU	Versnellen Stationsplein Oost		
	Anders faseren Stationsplein Oost		
	Faciliteren expeditie/loopstromen (blvc)		
	Raakvlakken vastgoed		
	Bussen langer aan Jaarbeurszijde <sup>2</sup>	Bussen naar oostzijde ná ombouw definitieve situatie (december 2018)	
Subtotaal SU			
<b>Totale meerkosten</b>			<b>€10.600.000,-</b>

Wanneer scenario A niet haalbaar blijkt, kan in een later stadium alsnog gekozen moeten worden voor een scenario B of C. Dit kan betekenen dat naast een investering in scenario A, ook aanvullende kosten voor scenario B of C optreden. In mindere mate geldt dit voor scenario B, wanneer toch moet worden overgestapt naar scenario C. Zie hierover ook hieronder bij "Vervolg".

#### Scenario B.2 – Het gaat hierbij om de volgende kostenposten:

OG	Omschrijving	Toelichting	Kosten
POUHL / PU	Versnellingskosten (m.n. BAM CUU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versnellen tramhalte UCC</li> <li>Anders faseren test- en proefbedrijf</li> </ul>	
	Meerkosten deexploitatie SABUTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorbereiding vervoerplan</li> <li>Extra personele inzet</li> <li>Tijdelijke maatregelen OVT</li> </ul>	
	Vertragingkosten UHL <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>UHL 5 maanden later in volledige exploitatie</li> </ul>	
	Subtotaal POUHL/PU		
SU	Versnellen Stationsplein Oost		
	Bussen langer aan Jaarbeurszijde <sup>2</sup>	Bussen naar oostzijde na gereedkomen realisatie UCC (dec 2018)	
Subtotaal SU			
<b>Totale meerkosten</b>			<b>€ 12.775.000,-</b>

<sup>2</sup> Hierbij wordt uitgegaan van het verschil t.o.v. de reeds gecommuniceerde busomklap in juli 2018. Gemeente en provincie zijn nog in overleg over definitieve toewijzing van deze kosten.

<sup>3</sup> Op basis van een verdere verfijning van de vertragingkosten zoals in maart gecommuniceerd.

**Scenario C.2** – Het gaat hierbij om de volgende kostenposten:

OG	Omschrijving	Toelichting	Kosten
POUHL / PU	Versnellingskosten (m.n. BAM CUU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versnellen tramhalte UCC</li> <li>• Anders faseren test- en proefbedrijf</li> </ul>	
	Meerkosten deexploitatie SABUTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorbereiding vervoerplan</li> <li>• Extra personele inzet</li> <li>• Tijdelijke maatregelen OVT</li> </ul>	
	Vertragingkosten UHL <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• UHL 12 maanden later in exploitatie</li> </ul>	
	Subtotaal POUHL/PU		
SU	Versnellen Stationsplein Oost		
	Bussen langer aan Jaarbeurszijde <sup>2</sup>	Bussen naar oostzijde na gereedkomen realisatie UCC (juli 2019)	
	Subtotaal SU		
<b>Totale meerkosten</b>			<b>€ 18.900.000,-</b>

## Samenvatting

Kleuren zijn toegevoegd voor snelle vergelijking.

Scenario	Risico's	Kans van optreden	Haalbaarheid en kwaliteit	Kosten	Haalbaarheid (met %)
<b>A –</b> 8 juli 2018 met tijdelijk tracé in stationsgebied (S-bocht)  Bus in december 2018 op halte UCC	Sterke afhankelijkheid sloop traverse	70%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zal veel vragen van alle betrokken organisaties, mogelijk meer focus op tijd dan op kwaliteit. Met name PU-OV AM en PU-OV Exploitatie stellen haalbaarheid ter discussie.</li> <li>Bus/tramstation na start exploitatie nog 'in verbouwing'</li> <li>Stationsplein fase2 nog in aanbouw</li> <li>Negatieve publiciteit – UHL 10 miljoen duurder, maar geen vertraging.</li> </ul>	€ 10.6 mio  Risico op deel kosten scenario B of C, wanneer scenario niet gehaald wordt.	20%
	Weinig tot geen ruimte opvangen risico's	90%			
	Zeer kort testen proefbedrijf stationsgebied	50%			
<b>B.2 –</b> December 2018 met definitieve tracé  Deelexploitatie tussen halte Vaartsche Rijn en Halte P+R De Uithof  Bus in december 2018 op halte UCC	Sterke afhankelijkheid sloop traverse	50%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beter haalbaar ook bij dit scenario wordt er veel gevraagd van alle betrokkenen.</li> <li>Start exploitatie in de winterperiode is niet wenselijk</li> <li>Bus/tramstation is 'af', Stationsplein bijna gereed</li> <li>Negatieve publiciteit – UHL 6 maanden vertraging én 13 miljoen duurder, maar ... nog steeds 2018.</li> </ul>	€ 12.8 mio  Risico op deel kosten scenario C, wanneer scenario niet gehaald wordt.	70%
	Zeer kort testen proefbedrijf stationsgebied	50%			
	Meer ruimte opvangen risico's	40%			
<b>C.2 –</b> Juli 2019 met definitieve tracé  Deelexploitatie tussen halte Vaartsche Rijn en Halte P+R De Uithof  Bus in juli 2019 op halte UCC	Nauwelijks afhankelijkheid sloop traverse	10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haalbare planning.</li> <li>Bus/tramstation en Stationsplein zijn 'af'.</li> <li>Moeilijke communicatieboodschap.</li> <li>Negatievere publiciteit – UHL 1 jaar vertraging én 19 miljoen duurder.</li> </ul>	€ 18.9 mio	90%
	Oorspronkelijke termijn test- en proefbedrijf	10%			
	Ruimte om overige risico's op te vangen	10%			

## Vervolg

Op basis van de uitgewerkte scenario's in combinatie met het risicoprofiel van het project zullen op basis van scenario A de werkzaamheden worden voortgezet. Dit betekent dat de voorbereidingen voor het realiseren van de S-bocht worden ingezet. Om daarnaast mogelijk te maken dat in augustus gekozen kan worden voor scenario B.2 en C.2 wordt tevens het fall-back scenario (deexploitatie tussen Vaartsche Rijn en de Uithof) onderzocht en in detail uitgewerkt voor eind augustus.

In de komende maanden zal verder onderzoek worden gedaan naar de benodigde tijdspanne voor test- en proefbedrijf bij de nu bekende gefaseerde realisatie bij de verschillende scenario's. Dit om de haalbaarheid van de nu geschetste scenario's verder te onderzoeken.

Op de volgende "Bestuurlijke IJkmomenten" zal moeten worden afgewogen of besluitvorming voor een ander scenario dan A (alsnog) nodig of wenselijk is:

Bestuurlijk IJkmoment - 1	31 mei 2017	<b>Scenario's planning Uithoflijn Stationsgebied</b> Deze notitie
Bestuurlijk IJkmoment - 2	Eind augustus 2017 (week 34)	<b>Vervoerplan deexploitatie VR – P+R gereed</b> in verband met het uiterlijk 1 oktober kunnen communiceren met de vervoerder QBuzz over het al dan niet voorbereiden van een deexploitatie tussen halte Vaartsche Rijn en halte P+R De Uithof.
Bestuurlijk IJkmoment - 3	Medio november 2017 (week 46)	<b>Test voertuig CAF door Stationsgebied</b> omdat we dan weten of de start Testbedrijf voor SABUTO van start heeft kunnen gaan (voor scenario A en B.2), inclusief benodigd doorgaand spoor in het stationsgebied.
Bestuurlijk IJkmoment - 4	Medio februari 2018 (week 6)	<b>Start sloop traverse</b> omdat we dan weten of de sloop van de OVT-traverse van start heeft kunnen gaan en of de realisatie van S-bocht (voor scenario A) dan wel de definitieve situatie (voor scenario B.2) tijdig kan starten.

Wanneer nu wordt vastgehouden aan scenario A en op een later moment toch voor scenario B.2 moet worden gekozen, heeft dit de volgende extra kosten als gevolg aanvullend op de kosten voor scenario B.2 zoals hierboven geschetst:

- Keuze in week 34 2017: circa € 400.000,- vanwege in gang zetten ontwerp S-bocht en versnelling stationsgebied;
- Keuze in week 46 2017: circa € 2.200.000,- vanwege vorderingen S-bocht en versnelling stationsgebied.
- Keuze in week 6 2018: circa € 4.000.000,- vanwege vorderingen S-bocht en versnelling stationsgebied.

### Voorlopige woordvoeringslijn

De planning van de Uithoflijn staat onder druk. De (gelijktijdige) aanleg van diverse grote bouwprojecten - met name in het Stationsgebied Utrecht - is complex en daarnaast zijn er ook technische vraagstukken. Eind vorig jaar is samen met provincie, gemeente Utrecht en aannemer BAM CUU onderzocht wat de complexiteit betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's te beheersen. De bevindingen zijn dat ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar is, mits er een aantal maatregelen genomen wordt. Voorbeelden van deze maatregelen zijn: met inzet van meer personeel langer werken ('s avonds, 's nachts en in het weekend), een andere fasering in het Stationsgebied (zo blijft bijvoorbeeld het tijdelijke busstation aan jaarbeurszijde langer in gebruik) en ook een andere aanpak van kabels & leidingen in Utrecht Science Park De Uithof (zo zijn bijvoorbeeld twee diepriolen onder de kruising Heidelberglaan-Universiteitsweg-Bolognalaan van binnenuit vernieuwd i.p.v. buitenaf). Om in het stationsgebied tijdig van start te kunnen gaan, wordt een deel van het spoor nabij het toekomstig bus- en tramstation Utrecht Centraal Centrumzijde tijdelijk anders aangelegd. Door deze maatregelen nu te treffen is ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar, maar blijven er grote risico's.

### Q&A woordvoeringslijn

#### 1. Is er sprake van vertraging? Welke grote risico's?

Nee, geen vertraging. Door dit plan van aanpak/deze maatregelen blijft ingebruikname medio 2018 haalbaar, maar er blijven grote risico's: er zit minder lucht in de planning en er is minder 'buffer' in de financiën. Ook wordt een terugvalscenario uitgewerkt, om bij vertraging in het stationsgebied toch te kunnen starten met de tramdienst tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

#### 2. Hoe zeker is het dat UHL op tijd gerealiseerd wordt?

Valt nu nog niet te zeggen. Ook al zijn er vooraf onderzoeken gedaan, je weet nooit precies wat je onder de grond aantreft, bijvoorbeeld aan kabels en leidingen. Het weer speelt ook mee. Er zijn meerdere kritieke paden, met name in het Stationsgebied en in het gebied De Uithof, waar zich een aantal extreem gevoelige onderzoeks- en behandelapparaten bevinden. Er is weinig tot geen buffer meer in de planning om tegenvallers op te vangen.

#### 3. Eerder half jaar vertraging Rabobrug + UHL door rechtszaak Park Plaza, toen werd er een robuuste planning opgesteld. Waarom moet die nu weer aangepast?

Hoe zit dat? <http://destadutrecht.nl/economie/half-jaar-vertraging-uthoflijn-en-rabobrug-door-rechtszaak/> Dat was oktober 2014, sindsdien veel gewijzigd. Complexiteit aanleg Uithoflijn in Utrecht Science Park De Uithof en in Stationsgebied.

#### 4. Zijn er vertragingen in het Stationsgebied?

Vragen met betrekking tot Stationsgebied: neem contact op met Yfke Faber: 030 - 28 69612

#### 5. Wat betekent langer werken/inzet meer personeel voor de omgeving?

BAM is nu op meerdere plekken druk bezig de trambaan aan te leggen. Het werk gebeurt zoveel mogelijk overdag en doordeweeks, maar dit kan niet altijd. De komende maanden wordt er op sommige locaties, in ieder geval bij kruisingen, soms ook 's nachts en/of in het weekend gewerkt.

#### 6. Er wordt meer, langer en sneller gebouwd: heeft dit nog gevolgen voor de kwaliteit?

Ook daarvoor zijn extra maatregelen genomen; er zijn meer en extra kwaliteitscontroles ingepland.

#### 7. Wordt de aanleg van de Uithoflijn duurder?

Dat is nog niet zeker. De maatregelen die we nu nemen hebben geen gevolgen voor het totale projectbudget, dat blijft ongewijzigd. Wel minder buffer, waardoor nieuwe tegenvallers mogelijk niet meer kunnen worden opgevangen binnen het budget

#### 8. Zijn dit alle maatregelen/zo nee welke andere maatregelen?

O.a. andere fasering (baan voor baan) en logistiek (via Bleekstraat ipv Oosterspoorbaan) bij Vaartsche Rijn, 3 i.p.v. 2 ploegen aan het werk bij de overkluizing van de leidingentunnels bij het UMC Utrecht, gelijktijdig

#### 9. Waarom aanleg tijdelijk stukje spoor in Stationsgebied?

Een deel van het spoor tussen het Smakkelaarsveld en de toekomstige tramhalte aan de Centrumzijde kan nog niet gerealiseerd worden, omdat er op die plek nog gebouwd wordt aan de fietsenstalling en de overkapping van het stationsplein. Door een tijdelijk stukje spoor op een iets andere plek aan te leggen kunnen alle partijen blijven doorbouwen, in combinatie met het langer in gebruik houden van het tijdelijke busstation aan jaarbeurszijde. Als alle partijen klaar zijn, kan het definitieve spoor aangelegd worden. <Bij doorvragen van media naar consequenties: door tijdelijk spoor latere afbouw bus- en tramstation, latere afbouw Stationsplein Oost en twee buitendienststellingen van de tram (enkele maanden in de zomervakantie).

**10. Wie zaten/zitten er in het bouwteam?**

We zijn op een andere manier gaan samenwerken. De samenwerking is op drie niveaus georganiseerd:

- Op de werkvloer worden problemen sneller gesignaleerd en oplossingen gezocht voor vraagstukken. Als oplossingen gevolgen hebben voor planning, financiering of scope dan worden ze voorgelegd aan projectdirecteuren-overleg.
- Overleg van projectdirecteur opdrachtgever en projectdirecteur opdrachtnemer, onder leiding van (een gezamenlijk aangestelde) onafhankelijk voorzitter. Consequenties van oplossingen in planning, scope, financiën worden hier besproken en indien nodig geëscaleerd naar boven.
- Escalatieteam: op niveau van directeur provincie, directeur gemeente, directeur aannemer: uiteindelijke besluiten over geld, tijd, kwaliteit

**11. Heeft de tram nog wel zin als die vertraagt? Er wordt nu al gezegd dat hij in 2030 vol zit**

We weten dat de bussen nu onvoldoende capaciteit bieden; de tram biedt veel meer capaciteit dan de bus. We hebben hem z.s.m. nodig. Ondertussen zoeken gemeente, provincie en rijk naar oplossingen voor het grote mobiliteitsvraagstuk in de stad. Betekent niet dat de tram niet nodig is, maar dat er in de toekomst naast de tram misschien extra maatregelen nodig zijn.

## Concept Bestuurlijke Brief Voortgang Uithoflijn

(voortgangsbrief Uithoflijn voor Provinciale Staten en Gemeenteraad, juni 2016, met als bijlage de halfjaarrapportage Uithoflijn 2016-H2)

---

Geachte dames en heren,

In de voortgangsrapportage eind 2016 hebben wij u geïnformeerd over een aantal ontwikkelingen in de realisatie van de Uithoflijn, die de ingebruikname in juli 2018 onder druk zetten. In deze brief gaan we nader in op de actuele stand van zaken en de maatregelen die we nemen om de risico's te beheersen.

Dreigende vertraging op het grootste deel van het tracé is afgewend door samen met de aannemer traminfrastructuur (BAM) te werken aan een maatregelenpakket voor de tijdige realisatie van het tracédeel van Vaartsche Rijn tot de eindhalte P+R De Uithof. De complexiteit van het stationsgebied Utrecht maakt echter dat hier achtergelopen wordt op de bouwplanning, waardoor de kans op vertraging voor dit deel van het tracé zeer groot blijft. We zetten hier nu een aantal beheersmaatregelen in om de risico's te beperken en te voorkomen dat vertraging van het gehele Uithoflijn-project optreedt. Ook werken we aan een terugvalscenario, om achter de hand te hebben indien tijdige realisatie onmogelijk blijkt. De leveringen van het CAF-trammaterieel en de voorbereiding op de exploitatie lopen tot op heden voorspoedig. Het concept vervoerplan 2018 is onlangs in consultatie gebracht.

In deze voortgangsbrief informeren we u achtereenvolgens over de volgende onderwerpen:

- Maatregelenpakket voor de tijdige realisatie traminfrastructuur
- Fasering stationsgebied en terugvalscenario
- Vervolgtraject

### **Maatregelenpakket voor tijdige realisatie traminfrastructuur**

In de voortgangsbrief van eind 2016 hebben we u bericht over de samenwerking tussen opdrachtgevers, de projectorganisatie en de aannemer BAM, om in beeld te brengen wat de complexiteit van de realisatie betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's te beheersen.

De bevindingen van deze samenwerking zijn, dat ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar lijkt, mits er succesvol een aantal aanvullende maatregelen genomen wordt. Voorbeelden van deze maatregelen zijn: meer personeel inzetten, langer werken ('s avonds, 's nachts en in het weekend) en een andere aanpak van kabels en leidingen in Utrecht Science Park De Uithof (zo wordt het riool onder de kruising Heidelberglaan-Universiteitsweg-Bolognalaan van binnenuit vernieuwd i.p.v. volledig vervangen). BAM is nu op meerdere plekken druk bezig de trambaan aan te leggen. Het werk gebeurt zoveel mogelijk overdag en doordeweeks, maar dit kan niet altijd. Op sommige locaties, in ieder geval bij kruisingen, wordt ook wel eens 's nachts en in het weekend gewerkt. Helaas zijn niet alle werkzaamheden vooraf precies in te plannen en is de overlast niet altijd te voorspellen.



Door deze maatregelen nu te treffen lijkt volledige ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar, maar er blijven wel degelijk grote risico's.

### **Fasering Stationsgebied en terugvalscenario**

De druk op de planning in het stationsgebied Utrecht is onverminderd groot en loopt inmiddels achter op het oorspronkelijke schema. Op de locatie waar de tramperrons voor Utrecht Centraal Centrumzijde moeten komen, speelt een aantal ontwikkelingen. Hier zijn complexe raakvlakken met nog te bouwen vastgoed boven en naast de haltes, de OV-terminal (trappen, overkappingen, expeditie) en ondergrondse infrastructuur en obstakels. Ook moet de traverse (eigendom van Klépierre) tussen de OV-terminal en Hoog Catharijne gesloopt worden om de Uithoflijn te kunnen voltooiën. Deze sloop is gepland in het eerste kwartaal van 2018, maar het risico bestaat dat dit later zal worden. De sloop stond oorspronkelijk gepland in juli 2017. Bushaltes die onder de traverse moeten komen, kunnen voorlopig niet gebouwd worden en ook de bouw van de traminfrastructuur heeft hier hinder van. Dit heeft in ieder geval tot gevolg dat de busterugklap van Jaarbeurszijde naar centrumzijde wordt uitgesteld naar december 2018.

Zelfs als alle projecten in het Stationsgebied de planningen volgen, zoals deze nu bekend zijn, dan is er voor de Uithoflijn een tijdelijke oplossing nodig om tijdig in exploitatie te kunnen gaan. Er wordt een alternatief uitgewerkt om één van de verbindende sporen als een tijdelijke verbinding tot stand te brengen, zodat de trams van de Uithoflijn van en naar de remise kunnen rijden. Randvoorwaarden hierbij zijn dat voor de bouw van het nieuwe Stationsplein en de benodigde overkragingen een fasering wordt gekozen die de realisatie van deze tijdelijke verbinding door de Uithoflijn mogelijk maakt en voldoende tijd biedt om een adequaat test- en proefbedrijf uit te kunnen voeren. Deze tijdelijke voorziening moet van voldoende kwaliteit zijn, om een robuust tramvervoersysteem te kunnen opleveren. Ook moeten dit tijdelijke spoor op termijn worden vervangen door het definitieve spoor.

Wanneer projecten in dit gebied verder uitlopen, is een volledige start exploitatie medio 2018 niet mogelijk. Derhalve wordt een vervoersregeling uitgewerkt als terugvalscenario, waarbij de Uithoflijn medio 2018 gefaseerd van start op het traject tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Zo kunnen we het knooppunt Vaartsche Rijn verder ontwikkelen en benutten we de gerealiseerde infra en ons materieel ondanks beperkingen.

### **Vervolgtraject**

De planning met een volledige ingebruikname medio 2018 kent een steeds hoger risicoprofiel. De kans dat er vertraging optreedt, is daarmee reëel aanwezig. Toch hanteren we een nieuwe planning met dezelfde einddatum, omdat er oplossingen denkbaar zijn voor het grootste deel van het traject en we het niet opportuun vinden om tot latere ingebruikname van de Uithoflijn over te gaan.

Test- en proefritten op het grootste deel van het tracé kunnen dit najaar en volgend voorjaar al worden uitgevoerd, waarbij de eerste trams het tracé Vaartsche Rijn – P+R De Uithof zullen gaan beproeven. Met de opgedane kennis en ervaring kan het testen van het spoor en uitvoeren van het proefbedrijf in het stationsgebied waarschijnlijk met een kortere doorlooptijd worden uitgevoerd. Dit wordt verder uitgewerkt en afgestemd met de beheerder en vervoerder.

Eind 2017 en begin 2018 vinden nog belangrijke en zeer specifieke testen plaats in Utrecht Science Park De Uithof. Het gaat er dan om, om in de praktijk aan te tonen dat de getroffen voorzieningen in

de traminfrastructuur ervoor zorgen dat trillingen en elektromagnetische straling binnen de grenzen blijven die voor de gevoelige apparatuur langs dit deel van het tracé noodzakelijk zijn.

Komende maanden moet duidelijk worden of de beheersmaatregelen voldoende en uitvoerbaar zijn, zodat de tram medio 2018 in exploitatie genomen kan worden. We zullen u hierover informeren bij de volgende voortgangsrapportage, of eerder als de actualiteiten hiertoe aanleiding geven.

U ontvangt bij deze brief ter informatie de voortgangsrapportage over het tweede halfjaar van 2016 .

Hoogachtend,

Oprachtgevers Uithoflijn

L. van Hooijdonk

J. Verbeek- Nijhof

V. Everhardt

[REDACTED]

---

**Van:** Greeven, Jan  
**Verzonden:** woensdag 31 mei 2017 22:54  
**Aan:** Jonkers, Dick; Roozen, Simon; [REDACTED]  
**CC:** 'Bredt, Pauline'; [REDACTED]  
**Onderwerp:** UHL: nieuw concept van de bestuurlijke brief na bespreking in BO 31 mei  
**Bijlagen:** Concept Bestuurlijke Brief Voortgang Uithoflijn - versie 0.7 - na BO 31 mei 2017.docx

Heren,

Lezen jullie mee?

In het BO van 31 mei hebben bestuurders de volgende lijn aangegeven, die basis moet zijn van de brief:

*We houden vast aan de planning: juli 2018 gaat de tram in exploitatie. Met de aannemer zijn we een planning overeen gekomen die hier op gebaseerd is. Aangezien de risico's in het stationsgebied aanzienlijk zijn, nemen we een aantal beheersmaatregelen. Zo blijft de tijdelijke bushalte op het Jaarbeursplein tot eind 2018 in gebruik en wordt een alternatieve dienstregeling voorbereid, waarbij de trams vanaf juli 2018 tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof gaan rijden. In dat geval blijft lijn 12 in gebruik totdat de tramhalte Utrecht Centraal Centrumzijde gereed is om in gebruik te nemen.*

In bijgevoegde concept brief heb ik e.e.a. verwerkt (wijzigingen gemarkeerd tov BO-versie). Graag donderdag reactie, zodat Pauline en ik de brief vrijdag kunnen afronden voor een toets door bestuurders / bestuursadviseurs. Daarnaast zal [REDACTED] de Wordvoeringslijn hierop bijwerken en afstemmen met betrokken communicatie-adviseurs. De brief moet a.s. woensdag in procedure om op 13 juni in het College van GS en van B&W te kunnen worden vastgesteld.

Nb. Gedeputeerde Verbeek heeft op 12 juni een commissievergadering waar ze graag melding wil maken dat de brief in aantocht is.

Met vriendelijke groet,

Jan Greeven,  
Senior projectmanager

**Gemeente Utrecht**

Interne Bedrijven  
Projectmanagementbureau

**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

**Bezoekadres** Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

**Telefoon** 030 - [REDACTED] fax 030 - 286 49 47

**E-mail** [j.greeven@utrecht.nl](mailto:j.greeven@utrecht.nl)

**Internet** [www.utrecht.nl/PMB](http://www.utrecht.nl/PMB)

**Aanwezig** di t/m vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

bijlage A

## Concept Bestuurlijke Brief Voortgang Uithoflijn

(voortgangsbrief Uithoflijn voor Provinciale Staten en Gemeenteraad, juni 2016, met als bijlage de halfjaarrapportage Uithoflijn 2016-H2)

---

Geachte dames en heren,

In de voortgangsrapportage eind 2016 hebben wij u geïnformeerd over een aantal ontwikkelingen in de realisatie van de Uithoflijn, die de ingebruikname in juli 2018 onder druk zetten. In deze brief gaan we nader in op de actuele stand van zaken en de maatregelen die we nemen om de risico's te beheersen.

Dreigende vertraging op het grootste deel van het tracé is afgewend door samen met de aannemer traminfrastructuur (BAM) te werken aan een maatregelenpakket voor de tijdige realisatie van het tracédeel van Vaartsche Rijn tot de eindhalte P+R De Uithof. De complexiteit van het stationsgebied Utrecht maakt echter dat hier achtergelopen wordt op de bouwplanning, waardoor de kans op vertraging voor dit deel van het tracé zeer groot blijft. We zetten hier nu een aantal beheersmaatregelen in om de risico's te beperken en te voorkomen dat vertraging van het gehele Uithoflijn-project optreedt. ~~Ook werken we aan een terugvalscenario, om achter de hand te hebben indien tijdige realisatie onmogelijk blijkt.~~

De leveringen van het CAF-trammaterieel en de voorbereiding op de exploitatie lopen tot op heden voorspoedig. We houden derhalve vast aan planning, waarbij de Uithoflijn in juli 2018 in exploitatie gaat. Het concept vervoerplan 2018 op basis van dit uitgangspunt is onlangs in consultatie gebracht.

In deze voortgangsbrief informeren we u achtereenvolgens over de volgende onderwerpen:

- Maatregelenpakket voor de tijdige realisatie traminfrastructuur
- Fasering stationsgebied en terugvalscenario
- Vervolgtraject

### Maatregelenpakket voor tijdige realisatie traminfrastructuur

In de voortgangsbrief van eind 2016 hebben we u bericht over de samenwerking tussen opdrachtgevers, de projectorganisatie en de aannemer BAM, om in beeld te brengen wat de complexiteit van de realisatie betekent voor de planning en welke maatregelen nodig zijn om de risico's te beheersen.

De bevindingen van deze samenwerking zijn, dat ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 ~~haalbaar lijkt mogelijk is, indien er, mits er succesvol~~ een aantal aanvullende maatregelen genomen wordt. Voorbeelden van deze maatregelen zijn: meer personeel inzetten, langer werken ('s avonds, 's nachts en in het weekend) en een andere aanpak van kabels en leidingen in Utrecht Science Park De Uithof (zo wordt het riool onder de kruising Heidelberglaan-Universiteitsweg-Bolognalaan van binnenuit vernieuwd i.p.v. volledig vervangen). BAM is nu op meerdere plekken druk bezig de trambaan aan te leggen. Het werk gebeurt zoveel mogelijk overdag en doordeweeks, maar dit kan niet altijd. Op sommige locaties, in ieder geval bij kruisingen, wordt ook wel eens 's nachts en in het weekend gewerkt. Helaas zijn niet alle werkzaamheden vooraf precies in te plannen en is de overlast niet altijd te voorspellen.

~~Door deze maatregelen nu te treffen lijkt volledige ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018 haalbaar, maar er blijven wel degelijk grote risico's.~~

### Fasering Stationsgebied en terugvalscenario

De druk op de planning in het stationsgebied Utrecht is onverminderd groot en loopt inmiddels achter op het oorspronkelijke schema. Op de locatie waar de tramperrons voor Utrecht Centraal Centrumzijde moeten komen, speelt een aantal ontwikkelingen. Hier zijn complexe raakvlakken met nog te bouwen vastgoed boven en naast de haltes, de OV-terminal (trappen, overkappingen, expeditie) en ondergrondse infrastructuur en obstakels. Ook moet de traverse (eigendom van Klépierre) tussen de OV-terminal en Hoog Catharijne gesloopt worden om de Uithoflijn te kunnen voltooien. Deze sloop is gepland in het eerste kwartaal van 2018, maar het risico bestaat dat dit later zal worden. De sloop stond oorspronkelijk gepland in juli 2017. Bushaltes die onder de traverse moeten komen, kunnen voorlopig niet gebouwd worden en ook de bouw van de traminfrastructuur heeft hier hinder van. Dit heeft in ieder geval tot gevolg dat de busterugklap van Jaarbeurszijde naar centrumzijde wordt uitgesteld naar december 2018.

Zelfs als alle projecten in het Stationsgebied de plannen volgen, zoals deze nu bekend zijn, dan is er voor de Uithoflijn een tijdelijke oplossing nodig om tijdig in exploitatie te kunnen gaan. Er wordt een alternatief onderzocht-uitgewerkt om één van de verbindende sporen als een tijdelijke verbinding tot stand te brengen, zodat de trams van de Uithoflijn van en naar de remise kunnen rijden. Randvoorwaarden hierbij zijn dat voor de bouw van het nieuwe Stationsplein en de benodigde overkappingen een fasering wordt gekozen die de realisatie van deze tijdelijke verbinding door de Uithoflijn mogelijk maakt en voldoende tijd biedt om een adequaat test- en proefbedrijf uit te kunnen voeren. Deze tijdelijke voorziening moet van voldoende kwaliteit zijn, om een robuust tramvervoersysteem te kunnen opleveren. Ook moet dit tijdelijke spoor op termijn worden vervangen door het definitieve spoor.

Wanneer projecten in dit gebied verder uitlopen, is een volledige start exploitatie medio 2018 niet mogelijk. Derhalve wordt een alternatieve dienstregeling uitgewerkt als terugvalscenario, waarbij de Uithoflijn medio 2018 gefaseerd van start kan gaan op het traject tussen Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Zo kunnen we het knooppunt Vaartsche Rijn verder ontwikkelen en benutten we de gerealiseerde infra en ons materieel. In dit geval zal buslijn 12 langer in gebruik blijven om reizigers van Station Utrecht Centraal naar Utrecht Science Park De Uithof te vervoeren.

### Vervolgtraject

De planning met een volledige ingebruikname medio 2018 kent een steeds hoger risicoprofiel. De kans dat er vertraging optreedt, is daarmee reëel aanwezig. Toch hanteren we een nieuwe planning met dezelfde einddatum, omdat er oplossingen denkbaar zijn voor het grootste deel van het traject en we het niet opportuun vinden om tot latere ingebruikname van de Uithoflijn over te gaan.

Test- en proefritten op het grootste deel van het tracé kunnen dit najaar en volgend voorjaar al worden uitgevoerd, waarbij de eerste trams het tracé Vaartsche Rijn – P+R De Uithof zullen gaan beproeven. De doorlooptijden zijn echter wel ingekort. Met de opgedane kennis en ervaring kan het testen van het spoor en uitvoeren van het proefbedrijf in het stationsgebied waarschijnlijk met een kortere doorlooptijd worden uitgevoerd. Dit wordt verder uitgewerkt en afgestemd met de beheerder en vervoerder.

Eind 2017 en begin 2018 vinden nog belangrijke en zeer specifieke testen plaats in Utrecht Science Park De Uithof. Het gaat er dan om, om in de praktijk aan te tonen dat de getroffen voorzieningen in de traminfrastructuur ervoor zorgen dat trillingen en elektromagnetische straling binnen de grenzen blijven die voor de gevoelige apparatuur langs dit deel van het tracé noodzakelijk zijn.

Komende maanden moet duidelijk worden of de beheersmaatregelen voldoende en uitvoerbaar zijn, zodat de tram medio 2018 over het volledige tracé in exploitatie genomen kan worden. Hierbij is randvoorwaardelijk dat een goed test- en proefbedrijf kan worden doorlopen, zodat de reizigers kunnen rekenen op een veilig en betrouwbaar tramsysteem. We zullen u hierover informeren bij de volgende voortgangsrapportage, of eerder als de actualiteiten hiertoe aanleiding geven.

U ontvangt bij deze brief ter informatie de voortgangsrapportage over het tweede halfjaar van 2016.

Hoogachtend,

...ondertekening namens respectievelijke college...

**Opdrachtgevers Uithoflijn**

**L. van Hooijdonk**

**J. Verbeek-Nijhof**

**V. Everhardt**



# Agenda Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad Uithoflijn  
 Datum: 3 mei 2017  
 Tijd: 15.00-16.30 uur  
 Plaats: Laan van Maarschalkerweerd, grote vergaderzaal  
 Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, [REDACTED], Simon Roozen, Jan Greeven, [REDACTED] (secretaris, verslag)  
 Afwezig: -



## 1. Opening en mededelingen

## 2. Verslagen

2a. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 22 maart 2017 (bijlage 1)  
 Ter vaststelling

2b. Concept-verslag Stuurgroep Uithoflijn van 12 april 2017 (bijlage 2)  
 Ter kennisgeving

## 3. Inhoudelijk

### 3a. Loopstromen halte UCC (Bert Coenen)

Het loopstromenonderzoek is afgerond en besproken in de werkgroep VEB. Het huidige ontwerp van de trap voldoet aan de stresstest, echter uit de comforttoets blijkt dat wel wordt voldaan aan de beheernorm, maar niet op alle punten aan de nieuwbouwnorm. Bepaald moet worden welke conclusies hieraan verbonden moeten worden. Voor de eerstvolgende Directieraad zullen GU ([REDACTED]: trekker) en PU ([REDACTED]), bijgestaan door POUHL ([REDACTED]) gezamenlijk:

1. Inzichtelijk maken wat de uitwerking heeft opgeleverd van het besluit (DR d.d. juni 2015) "dat aan de ontwerpogave van het Zuidgebouw toegevoegd het niet onmogelijk maken van toekomstige trappen van de perrons (maaiveld) naar de Rabobrug, conform de notitie 'transferafwikkeling tramperrons', d.d. 15 juni 2015".
2. Een procesvoorstel opstellen waarmee vastgelegd wordt welke besluiten wanneer door wie genomen moeten worden opdat de realisatie van de trapverbinding naar de Moreelsebrug van start kan gaan. In dat voorstel zal ook de financiering van de aanleg en beheer aan bod komen. Eventuele geschilpunten zullen worden toegelicht.

Bedoeling is dan dat dit procesvoorstel vervolgens ter vaststelling kan worden voorgelegd aan de Stuurgroep dan wel BO Stationsgebied.

#### *Voorgesteld besluit:*

- Instemmen met de aanpak zoals hierboven beschreven.

### 3b. Betaalsysteem halte UCC (Dick Jonkers)

Eén van de onderdelen van de bouw van de Uithoflijn is dat er een werkend betaal- en verkoopsysteem moet worden aangelegd. Binnen het PPVE van De Uithoflijn is opgenomen dat, vanwege de vlotte doorstroming, reizigers in- en uitchecken met de OV-chipkaart op de haltes (open systeem). In het loopstroomonderzoek van de halte UCC (Utrecht Centraal Centrumzijde) is aangetoond dat wijzigingen op het huidige ontwerp van het betaal- en verkoopsysteem (vastgelegd door POUHL) vereist zijn. De

uitvoering en realisatie van een werkend betaalsysteem is eerder in 2015 van BAM naar Qbuzz verlegd. Er zijn twee scenario's die beide voldoen:

1. Wijziging verhogen van het eerder vastgelegde aantal CICO's (check in check out palen).
2. Wijziging door middel van introduceren van een systeem van 'beheerste toegang' op halte UCC.

PU ( [REDACTED] : trekker) en GU ( [REDACTED] ) zullen gezamenlijk, bijgestaan door POUHL ( [REDACTED] ) een advies opstellen zodat de Directie een keuze kan maken uit één van deze twee scenario's.

*Voorgesteld besluit:*

- Instemmen met de aanpak zoals hierboven beschreven.

### 3c. Overall Proefplan Uithoflijn (Bert Coenen)

(bijlage 3)

Het Proefbedrijf is de laatste fase van het project voordat overgegaan wordt op exploitatie met betalende reizigers in de dienstregeling. Het PPvE van de Uithoflijn definieert het Proefbedrijf als volgt: *"Het Proefbedrijf is een periode waarin getest wordt of het Tramvervoersysteem zijn prestatie kan waarmaken onder de condities waarin het zich bevindt"*. Het Overall Proefplan Uithoflijn beschrijft de aanpak van het proefbedrijf.

*Voorgesteld besluit:*

- Overall Proefplan Uithoflijn vaststellen

### 3d. Programma van Eisen Voorbereiding Exploitatie en Beheer (Bert Coenen)

(bijlage 4)

In dit Programma van Eisen (PvE) worden de eisen uit het PPvE nader gespecificeerd zodat invulling kan worden gegeven aan de projectopdracht. In deze specificatie worden de eisen uiteengezet die door het deelproject VEB moeten worden gerealiseerd zodat de Uithoflijn na de realisatie van de Traminfrastructuur en levering van de Tramvoertuigen vlekkeloos kan worden overgenomen door de afdeling OV van de provincie Utrecht in de rol van beheerder (Regiotram Utrecht) en concessieverlener (OV-exploitatie) en de vervoerder/exploitant (Vervoerder).

*Voorgesteld besluit:*

- Programma van Eisen Voorbereiding Exploitatie en Beheer vaststellen

## 4. Voorstel tot kosten- en risicoverdeling (Dick Jonkers, Jan Greeven)

(bijlage 5, 6)

In de DR van 9 maart 2016 is besloten dat GU en PU een raamafpraak maken voor de financiering van kosten die niet op voorhand zijn toe te delen aan één van de kostendragers. Het gaat daarbij om kosten die vooralsnog zijn gedekt vanuit de centrale risicoreserve, om PM kosten die inmiddels geraamd zijn en om (substantiële) onvoorziene kosten waarvoor nog geen dekking voorzien is.

In de DR van 22 maart bent u over de voortgang geïnformeerd. In een aantal sessies van de beide opdrachtgevers is met ondersteuning van POUHL gesproken over de interpretatie van de Bestuursovereenkomst Uithoflijn en diverse Uitvoeringsovereenkomsten. Aan de hand van casuïstiek is een afweging gemaakt hoe de BOUHL en onderliggende overeenkomsten geïnterpreteerd moeten worden.

*Voorgesteld besluit:*

1. Instemmen met de bijgevoegde notitie 'Casuïstiek bij Voorstel voor kosten en risico toedeling'
2. Opdracht geven tot een nadere uitwerking en financiële onderbouwing ter voorbereiding van definitieve besluitvorming door DR en SG op basis van bovenstaande 5 uitgangspunten.



**5. Kwartaalrapportage 2017-Q1**  
(Bert Coenen)

(bijlage 7)

Bijgevoegd de kwartaalrapportage 2017-Q1. Deze wordt ter vaststelling geagendeerd voor de Stuurgroep.

*Voorgesteld besluit:*

- De kwartaalrapportage 2017-Q1 ter vaststelling agenderen voor de Stuurgroep van 21 juni 2017

**6. Bestuurlijk overleg 12 mei**

Op 12 mei vindt een bestuurlijk overleg plaats tussen Jacqueline Verbeek-Nijhof, Lot van Hooijdonk en Victor Everhardt.

*Bespreken wat hier wordt geagendeerd en hoe het overleg wordt voorbereid.*

**7. Rondvraag en Sluiting**

- De eerstvolgende Directieraad is op 7 juni.
- De eerstvolgende Stuurgroep is op 21 juni.



**Ter kennisgeving bijgevoegd:**

a. Mijlpalenoverzicht

(bijlage 8)

Bijgevoegd het overzicht met mijlpalen die publiciteit kunnen opleveren.

b. Auditing Uithoflijn

(bijlage 9)

Ten behoeve van de integrale projectbeheersing van POUHL is een Kwaliteit Management Systeem (KMS) ingericht. Onderdeel van dit KMS betreft auditing op de interne organisatie en auditing op de externe organisatie (contracten). Jaarlijks wordt een programma samengesteld met onderwerpen gekoppeld aan een periode en een team auditoren. In de bijgevoegde PPT Auditing Uithoflijn wordt inzicht gegeven in het principe van auditing en de planning van 2017. De auditonderwerpen zijn in samenspraak met de MT leden bepaald, waarbij getracht is aan te sluiten op de actualiteit. De kwaliteitsmanager POUHL draagt zorg voor het organiseren van de in de planning opgenomen interne/externe audits. Bij één auditonderwerp 'Projectorganisatie' wordt voorgesteld om deze vanuit het gremium Directieraad te organiseren.



# Verslag Directieraad Uithoflijn

Overleg: Directieraad UHL  
Datum: 22 maart 2017  
Tijd: 15.00-16.30 uur  
Plaats: Provinciehuis  
Aanwezig: Rob Brugts (voorzitter), René Groen, Dick Jonkers, Bert Coenen, Jan Greeven, [REDACTED]  
[REDACTED] Simon Roozen, [REDACTED] (secretaris, verslag)  
Afwezig: -



## 1. Opening en mededelingen

'Restpunten Leidseveertunnel' wordt op verzoek van Dick Jonkers toegevoegd als extra agendapunt.

## 2. Verslagen

### 2a. Concept-verslag Directieraad Uithoflijn van 8 februari 2017

De directieraad stelt het verslag van de directieraad Uithoflijn van 11 januari 2017 vast.

### 2b. Concept-verslag Stuurgroep Uithoflijn van 8 maart 2017

Rob Brugts heeft een aanvulling op het verslag, bij '3. Planning Uithoflijn', derde alinea: "Hij ervaart dat *de directie van BAM* zich inspant..."

Met deze aanvulling wordt het concept-verslag geagendeerd voor de Stuurgroep van 12 april.

## 3. Voorlopig handhaven busstation Jaarbeursplein

De Directieraad stemt in met het handhaven van busstation Jaarbeursplein en verzoekt de gemeente aldus te besluiten. Dick Jonkers verzorgt terugmelding aan Qbuzz, ten behoeve van het Vervoerplan 2018.

Het Vervoerplan 2018 wordt 19 mei 2017 in concept openbaar gemaakt.

Voor volgende Stuurgroep moet duidelijk zijn of op bestuurlijk niveau (wethouders Van Hooijdonk en Everhardt) draagvlak is voor langer handhaven busstation en over de communicatielijn. Gemeente Utrecht ([REDACTED] en [REDACTED]) neemt hierin de leiding.

In de eerstvolgende stuurgroep wordt de stand van zaken gedeeld.

### Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Aanvullend op de besluitvorming van 9 maart 2016, de gemeente Utrecht verzoeken om het tijdelijk busstation Jaarbeursplein tot en met 8 juli 2018 in stand te houden;
- Gemeente Utrecht gaat na of voor het langer handhaven van busstation bestuurlijk draagvlak is en de uitkomst in de SG van 12/4 te melden.
- In het najaar van 2017 zal bekeken worden of het gewenst en mogelijk is om het tijdelijk busstation Jaarbeursplein nog langer open te houden.

## 4. Trap halte UCC

### 4a. Stand van zaken opdrachtverlening trap OVT aan aannemer

Bert Coenen: BAM heeft opdracht gekregen voor realisatie van de trap.

Dick Jonkers heeft in een nazending een besluit geformuleerd over de trap en het loopstromenonderzoek.

René Groen: we hebben al opdracht gegeven voor realisatie van de trap, conform afspraken in de vorige DR. We laten de trap bouwen, zonder dat we alles over de verwachte loopstromen weten. Als het loopstromenonderzoek informatie oplevert die om bijstelling vraagt, hebben we de intentie om daarnaar te handelen.

█: het ontwerp van de trap is al geoptimaliseerd, het loopstromenonderzoek kan vragen om maatregelen op een andere plek, bijvoorbeeld een aansluiting op de Moreelsebrug.

█ constateert dat de zorg van de provincie vooral is of de gemeente een latere aansluiting op de Moreelsebrug niet onmogelijk maakt. In het ontwerp voor het Zuidgebouw is de mogelijkheid voor een aansluiting op latere termijn gegarandeerd.

Bert Coenen: het loopstromenonderzoek is enkele dagen geleden afgerond en besproken in de werkgroep VEB. Het huidige ontwerp van de trap voldoet aan de stresstest, echter uit de comforttoets blijkt dat wel wordt voldaan aan de beheernorm, maar niet op alle punten aan de nieuwbouwnorm

Dick Jonkers: als blijkt dat we van de nieuwbouwnorm gaan afwijken, moeten we expliciet besluiten of wij een eis uit het IPvE willen loslaten of niet.

#### Besluit Directieraad Uithoflijn:

- █ stelt samen met gemeente (█) en provincie (wordt aangedragen door █) de conclusie en het advies voor het vervolgtraject bij het loopstromenonderzoek op
- Conclusie en advies worden geagendeerd in de volgende Directieraad

### 4b. Financiële verrekening bijbestelling GU voor realisatie trap

De DR stemt in met het voorgestelde besluit.

#### Besluit Directieraad Uithoflijn:



- De Directieraad stemt in met overheveling van € █ (totale kosten OG-VTW-89.3 + directe kosten OG-VTW-89.4) vanuit het budget van de gemeente Utrecht naar het budget van de projectorganisatie Uithoflijn.
- Over de facturatie van dit bedrag zullen nadere afspraken worden gemaakt.

### 4c. Stand van zaken loopstromenonderzoek halte UCC en vervolgproces

Besproken onder 4a.

### 4d. Schriftelijke vragen gemeenteraad Utrecht

Simon Roozen: de notitie ronden we deze week af en sturen we daarna rond aan de Directieraad. De tekst wordt vooraf afgestemd met Dick Jonkers.

## 5. Raamafpraak voor de financiering van kosten

Dick Jonkers: Jan Greeven, █ en ik hebben hier vandaag, vergezeld door een aantal collega's, constructief over gesproken. █ gaat één stuk schrijven namens gemeente en provincie. Dit stuk zal een beslisboom voor de toedeling van kosten bevatten, met daarbij een aantal casussen waarop de beslisboom is toegepast. We stellen ook een raming en kostenverdeling op, waarover we op 12 april de Stuurgroep informeren.

René Groen vraagt om niet te lang bij verschillen van inzicht te blijven hangen, maar deze indien nodig op te schalen, met argumenten. Niet alleen de juridische analyse leveren, maar ook een fair beeld geven waarover we afspraken kunnen maken.

### Besluit Directieraad Uithoflijn:

- Beide opdrachtgevers zijn akkoord met ██████████ als onafhankelijke penvoerder;
- Verzoekt om niet te lang te wachten met het opschalen van discussiepunten;
- Vraagt om bij het advies naast de juridisch/contractuele kant ook aan te geven wat *fair* is (bijv. vanuit voortschrijdend inzicht, onderschatting van consequenties of kosten, etc.);
- Vraagt een sessie met René Groen en Rob Brugts te organiseren, vóór 12 april.

## 6. Voortgangsrapportages

### 6a. Kwartaalrapportage 2016-Q4

Bert Coenen: de rapportage is opgezet volgens een nieuwe insteek: compacter en met de focus op geld, planning en risico.

René Groen: in de rapportage staat dat het gekwantificeerde risico hoger is dan de voorziening. Hoe problematisch is dit, en moeten we hier nu iets aan doen?

Bert Coenen: maatregelen m.b.t. de risicovoorziening kunnen wachten tot na de gesprekken met BAM over de planning.

Voor verzending aan de Stuurgroep kijken we nog kritisch naar de tekst over dit gegeven.

Dick Jonkers: materieel en infrastructuur zijn nu bij elkaar opgeteld in het overzicht van risico's, dat is niet correct omdat het 2 verschillende budgeten zijn..

In de versie voor de stuurgroep wordt dit gesplitst.

Dick Jonkers geeft aan nog een aantal redactionele aanpassingen door te geven aan de auteurs.

### Besluit Directieraad Uithoflijn:

- De Directieraad stemt in met de kwartaalrapportage 2016-Q4, met inachtnaam van de in dit verslag genoemde opmerkingen;
- De Directieraad mandateert de projectdirecteur om redactionele aanpassingen te doen voor verzending aan de Stuurgroep.

### 6b. Halfjaarrapportage 2016-H2

Hiervoor gelden dezelfde opmerkingen als bij de kwartaalrapportage 2016-Q4.

### Besluit Directieraad Uithoflijn:

- De Directieraad stemt in met de halfjaarrapportage 2016-H2, met inachtnaam van de in dit verslag genoemde opmerkingen;
- De Directieraad mandateert de projectdirecteur om redactionele aanpassingen te doen voor verzending aan de Stuurgroep.

## 7. Restpunten Leidscheveertunnel

Dick Jonkers vraagt of er al zicht is op de planning van de buitendienststelling. Gezien de dienstregeling kan dit alleen in de zomerperiode en Qbuzz moet dit binnen 2 weken weten anders kan dit niet meer ingepland worden.. Bert geeft aan dat alle informatie die nodig is om een beslissing te nemen beschikbaar is.

De Directieraad vraagt om maximaal druk te zetten op het nemen van een beslissing. Afsproken wordt dat Simon Roozen initiatief neemt tot een overleg om tot een besluit te komen. Daarbij zijn nodig: ██████████ en Erica van Dijk.

## 6. Rondvraag en sluiting

Geen